

**Itsas aurrean**  
**El País Vasco y el mar**  
**a través de la historia**

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL  
Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia  
Diputación Foral de Gipuzkoa

Kultura eta Turismo Departamentua  
Departamento de Cultura y Turismo

**Itsas aurrean**

**El País Vasco y el mar a través de la historia**



**Itsas aurrean**  
**El País Vasco y el mar a través de la historia**

*José Luis Casado Soto*

*Montserrat Gárate Ojanguren*

*José Ignacio Tellechea Idígoras*

*Juan Pardo S. Gil*

U·M

---

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL  
Donostia · San Sebastián

---

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA . DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA

Diputatu Nagusia . Diputado General  
ELI GALDOS ZUBIA

Kultura eta Turismoko Foru Diputata . Diputada Foral de Cultura y Turismo  
MARIA JESUS ARANBURU ORBEGOZO

Kultura eta Turismoko Zuzendaria . Directora de Cultura y Turismo  
GARBIÑE EGIBAR ARTOLA

---

## Fitxa teknikoa . Ficha técnica

### Argitalpena . Edición

GIPUZKOAKO FORU ALDUNDIA. KULTURA ETA TURISMO DEPARTAMENTUA  
DIPUTACION FORAL DE GIPUZKOA. DEPARTAMENTO DE CULTURA Y TURISMO  
Donostia-San Sebastián, 1995

### Proiektua eta koordinazioa . Proyecto y coordinación

SOKO ROMANO, JOSE MARIA UNSAIN (AIRU Zerbitzu Kulturalak.  
AIRU Servicios Culturales)

### Testuak . Textos

JOSE LUIS CASADO, MONTSERRAT GARATE,  
JOSE IGNACIO TELLECHEA, JUAN PARDO

### Dokumentazio grafikoa . Documentación gráfica

JOSE MARIA UNSAIN

### Argazki oinak . Pies de foto

JOSE LUIS CASADO (I atala) eta UNTZI MUSEOKO  
DOKUMENTAZIO ZERBITZUA (II, III atalak eta "Hiztegia").

JOSE LUIS CASADO (capítulo I) y SERVICIO DE DOCUMENTACION DEL  
MUSEO NAVAL (capítulos II, III y "Diccionario").

### Itzulpena euskarara . Traducción al euskara

BITEZ, ESKURA, IÑAKI BASTARRIKA, ANTON OLANO

### Diseinua eta maketazioa . Diseño y maquetación

MAR LISSON, YVONNE IZAGUIRRE

### Argazkien erreprodukzioak . Reproducción fotográfica

JUANTXO EGAÑA, ALBERTO MARTINENA

### Fotokonposizioa eta fotomekanika . Fotocomposición y fotomecánica

PHOTOLINE

### Moldiztegia . Imprenta

LIT. DANONA, S. COOP.

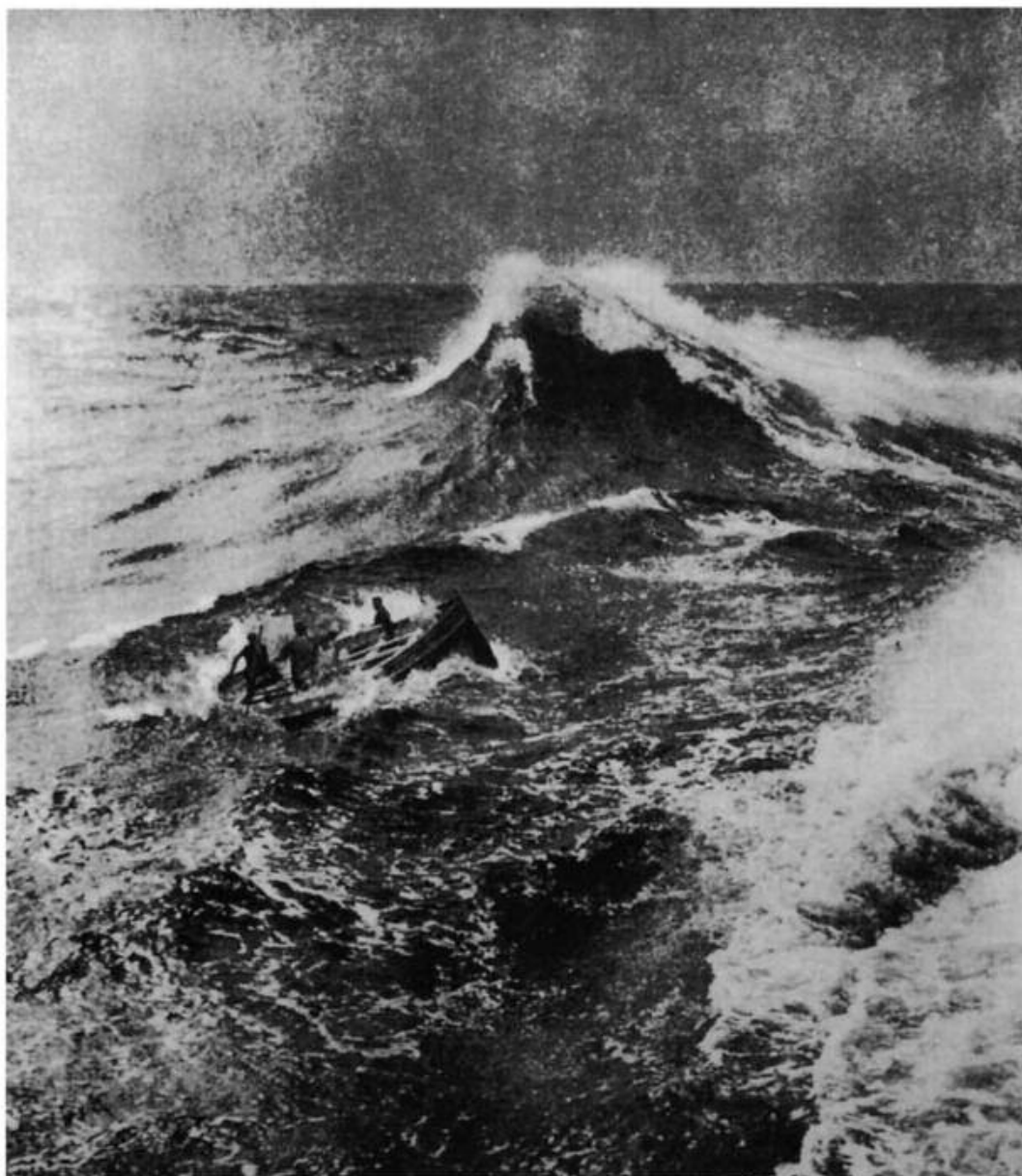
© Gipuzkoako Foru Aldundia • Diputación Foral de Gipuzkoa  
© José Luis Casado, Montserrat Gárate,  
José Ignacio Tellechea, Juan Pardo

ISBN: 84-7907-165-6

Lege gordailua • Depósito legal SS. 638/95

## Eskerronak . Agradecimientos

Iñaki Aguirre  
Jon Anza  
Juan Antonio Apraiz  
Amaia Arregi  
Enrique Ayerbe  
José Antonio Azpiazu  
Iñaki Bastarrika  
Itziar Berasaluce  
José Luis Casado  
Montserrat Gárate  
Francisco Garay  
Claudio Imaz  
Ana Iza  
José Antonio Lasagabaster  
Gorka Lopez de Alda  
Oscar López Landatxe  
Juan Martínez  
Miguel M. Murugarren  
Lourdes Odriozola  
Juan Pardo  
Enrique Pascual  
Jesús María Perona  
Micaela J. Portilla  
Ernesto Santolaya  
José Manuel Susteta  
María Pilar Taboada  
José Ignacio Tellechea Idígoras  
Joseba Urretabizkaia  
Itziar Urrezieta  
Club Marítimo del Abra  
Euskal Herriko Museoa (Museo de Euskal Herria)  
Museo Naval de Madrid  
Mutrikuko Udala (Ayuntamiento de Mutriku).  
Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa



*Galema, 1912.*

“Euskal historiak dukeen enigmarik handiena eta baita indarririk handiena ere euskaldunak itsasoarekin duen harremanean datza”.

“El enigma mayor y también la fuerza mayor que puede tener la historia vasca está en la relación del vasco con el mar”.

*Julio Caro Baroja, 1974*

“Hiru gizaki moeta daude: biziak, hilak eta itsasoratzen direnak”.

“Hay tres clases de seres humanos: los vivos, los muertos y los que se hacen a la mar”.

*Anacarsis, 600 a.C.*



## Aurkibidea

- 10 **Aurkezpena** *Maria Jesus Aranburu Orbegozo*
- 12 **Hitzaurrea** *Jose Maria Unsain Azpiroz*
- 15 **Euskal Herria eta itsasoa. Hasieratik XVIII menderarte** *Jose Luis Casado Soto*  
Sarrera 16 Geografia latz eta gaitzetik 16 Historiaurreko jatorriak 20  
Dokumentuetan jasotako aurreneko nabigazioak 20 Erromatar Inperioaren orbita barruan 24  
Herri barbaroen aurka independentzia 26 Itsasotik ekindako erasoak 28  
Kristau lurralde-artikulazioa: monastegiak eta arrainlekuak 28 Foruak eta itsas garapena 32  
Nazioarteko trafikoa eta untzi berriak 34 Erasoaldiak, anaiarteak eta bakealdiak 36  
Untziak eta armetako burdina 38 Hedakuntza ozeanoan zehar 44 Itsas kontsulatuak 46  
Arrantzaleen kofradiak 50 Untzidiak eta armadak 52 Baleak eta bakailaoa 54  
Untzi zientzian maisu 62 Untzigintza 64 XVII. mendeko krisialdia 70
- 77 **Euskal Herria eta itsasoa. XVIII mendetik gaur-egun arte** *Montserrat Garate Ojanguren*  
XVIII. mendeko arrantza. Proiektuak eta errealitateak 78 Itsasoaz haraindiko trafikoa: merkataritza-konpainiak 88  
Europarekiko itsas-merkataritza 102 Untzigintza eta merkataritza-konpainiak 104  
Bilbo eta Donostiako Kontsulatuak. Merkataritza arloan erabakiorrak 106  
Arrantzarako untzitzaren modernizazioa XIX. mendean 110 Mineralak eta kolonialak: XIX. mendeko merkataritza 118  
Burdina eta lurruna: aldaketa teknikoak untzigintzan 122 Arrantza sektorearen hedapena XX. mende haseran 124  
Euskal untzi-enpresak eta XX. mendeko trafikoa 130 Untzigintzaren azken urteak 134
- 143 **Euskaldunak eta itsasoa. Ospe handikoak** *Jose Ignacio Tellechea Idigoras*  
Amerikaren ordua 144 Ezkontzarako Armada 146 Elkano 148 Urdaneta 158  
Diego de Alcega, Nueva Españako Armadako Jenerala 166 Recalde eta Miguel de Oquendo 168  
Misiolari nabigari bat: frai Martin Ignacio de Loyola 170 Antonio de Oquendo eta Tomás de Larraspuru 172  
XVIII. mendeko lau nagusiak: Gaztañeta, Lezo, Txurruka eta Mazarredo 176  
Mariñel esploratzaile bat eta itsasjakintzako beste zenbait idazle 188 Beste itsasgizon batzu 188
- 195 **Euskal Herriko itsastarren hiztegi laburra** *Juan Pardo S. Gil*
- 217 **Sakontzeko bibliografia**

## Índice

- 11 **Presentación** *María Jesús Aranburu Orbegozo*
- 13 **Introducción** *José María Unsain Azpiroz*
- 15 **El País Vasco y el mar. Desde los orígenes hasta el siglo XVIII** *José Luis Casado Soto*  
Introducción 17 Desde una geografía dura y hostil 17 Los orígenes prehistóricos 19  
Las primeras navegaciones documentadas 21 En la órbita del Imperio Romano 23  
Independencia frente a los pueblos bárbaros 25 Ataques desde el mar 27  
Articulación cristiana del territorio: monasterios y pesquerías 31 Fueros y desarrollo marítimo 33  
Tráficos internacionales y nuevos barcos 35 Agresiones, hermandades y treguas 37  
Barcos y hierro en armas 39 La expansión oceánica 45 Consulados de mar 47  
Las cofradías de pescadores 51 Flotas y armadas 53 Ballenas y bacalao 55  
Maestros en ciencia náutica 61 Construcción naval 65 La crisis del siglo XVII 69
- 77 **El País Vasco y el mar. Desde el siglo XVIII a la actualidad** *Montserrat Gárate Ojanguren*  
La pesca en el siglo XVIII. Proyectos y realidades 79 El tráfico ultramarino: las compañías de comercio 87  
El comercio marítimo con Europa 101 La construcción naval y las compañías de comercio 101  
Los Consulados de Bilbao y San Sebastián. Su papel decisivo en el ámbito mercantil 107  
La modernización de la flota pesquera en el siglo XIX 111 Minerales y coloniales: el comercio del siglo XIX 115  
Hierro y vapor: los cambios técnicos en la construcción naval 119  
Expansión del sector pesquero a comienzos del siglo XX 125 Las navieras vascas y el tráfico del siglo XX 129  
Los últimos tiempos de la construcción naval 135
- 143 **Vascos y mar. Los de la fama** *José Ignacio Tellechea Idígoras*  
La hora de América 145 Una Armada de Bodas 147 Elcano 147 Urdaneta 159  
Diego de Alcega, General de la Flota de Nueva España 167 Recalde y Miguel de Oquendo 171  
Un misionero navegante: fray Martín Ignacio de Loyola 173 Antonio de Oquendo y Tomás de Larraspuru 175  
Los cuatro grandes del siglo XVIII: Gaztañeta, Lezo, Churrua y Mazarredo 177  
Un marino explorador y otros escritores de náutica 187 Otras figuras 189
- 195 **Diccionario breve de gente de mar de Euskal Herria** *Juan Pardo S. Gil*
- 217 **Orientación bibliográfica**

## Aurkezpena

Lurralde eta beronen gizabideratzea elkarrengandik banandu ezineko bi elementu dira eta hauen arteko sinbiosiak ezinezkoa egiten du kausa-ondorio erlazioa ezartzea aztertzen direnean, izan ere, elkarren arteko eragina etengabea eta aldeberekoa da eta ezinezkoa gertatzen da prozesuaren koerlazioaz mintzatzea.

Inguruaren itxurak eta izaerak bilakaera jakin baterako bidea ematen dio bertan ezarritako biztanlegoari, honen ekonomia, ongizatea, giza jokabidea, izaera edo hizkuntza baldintzatuz.

Gizakiak, bere aldetik, aipaturiko inguruan dihardu bere bilakaeraren arrasto garbia utziz, gizakiak duen teknologia, ekonomia eta kulturaren arabera eragina izango duelarik. Eta kultura da, hain zuzen ere, gizakia eta munduaren arteko harreman multzo gisa ulertuta, hasieran aipaturiko erlazioaren erabateko ikuspegira gehien hurbiltzen gaituena.

Hala ere, gai hauek aztertzerakoan, eta agian sarriegi, kulturaren alderdi jakin batzuk hartzen ditugu, kultura materiala batez ere, gertakari historikoaren testuinguruan sartzen eta egilearekin berarekin erlazionatzen lagunduko duten beste gogoeta batzuk alde batera utziz.

Gipuzkoako inguru fisikoaren ezberditasunaren barruan, kostaldeak oinarrizko papera bete du, orain arteko azterketetan erabilitakoa baino ikuspegi zabalagoarekin aztertu behar dena.

Bateratze azterketak egiteko zailtasunak mota honetako lanei beti ekiten uzten ez badigu ere, balio beza hausnarketa honek iharduteko eskema bat egituratzeko, hain zuzen ere, diseinaturiko ikerketa lan guztiak osagarriak, helburu jakin batera bideratuak eta asmo globalizatzaile eta unibertsalarekin eginak izatea lortuko lukeena.

Era berean, argitarapen honen bidez esparru historiko bat zermugatu nahi da, museo honetan aldi berean egin daitezkeen ikerketa lan guztiak estekatuko dituen ikuspegi orokor gisa. Honela, inbentarioak, espezifikotasun handiko erakusketak eta tokian-tokiko hedapena duten azalpeneko liburuxkak egin ahal izango dira, baita Untzi Museo hau bezalako gai jakineko komunikazio zentro batek behar dituen bestelako argitarapenak ere, koherentzia-zko zabalkundea emanez.

*Maria Jesus Aranburu Orbegozo*  
Kultura eta Turismoko Foru Diputakua

## Presentación

El territorio y su proceso de humanización son dos elementos que conviven inseparables en una simbiosis de una intimidad tal, que no es válido el planteamiento de la relación causa-efecto en un análisis del mismo, ya que la interacción continua y simultánea entre ambos sujetos no permite hablar de correlatividad en el proceso.

La forma y naturaleza del medio natural permite una evolución determinada a la población allí implantada, a quien condiciona en su economía, bienestar, comportamiento social, temperamento o lengua.

Por su lado, el hombre actúa en este escenario dejando una huella inequívoca de su evolución, con una incidencia proporcional a su tecnología, economía y cultura. Y es este último aspecto, la cultura, el que, entendido como el conjunto de relaciones entre el hombre y su mundo, nos acerca más a la visión global de aquella relación mencionada al principio.

No obstante, a la hora de analizar estos temas, y quizá con demasiada frecuencia, nos centramos en aspectos parciales de la cultura, sobre todo de la cultura material, prescindiendo de otras consideraciones que permitan su contextualización en el hecho histórico y su relación con el sujeto productor del mismo.

Dentro de la variedad del medio físico guipuzcoano, a la zona costera le ha correspondido desempeñar un papel fundamental que tampoco puede analizarse sin un espíritu lo suficientemente panorámico o, por lo menos, más amplio que muchos de los estudios de que disponemos hasta la fecha.

Aunque la dificultad de plantear estudios de síntesis no nos permita siempre emprender obras de este tipo, sirvan estas reflexiones para estructurar un esquema de funcionamiento que permita que cuantas investigaciones que se diseñan puedan ser complementarias, enfocadas hacia un mismo fin y con una intención globalizadora y universal.

Con esta publicación se pretende, así mismo, definir un marco histórico a modo de panorama general que permita engranar toda una serie de investigaciones que simultáneamente se llevan a cabo en este museo. De esta forma se posibilita con la suficiente coherencia divulgativa, desde la realización de inventarios, como exposiciones de gran especificidad, hasta folletos explicativos de difusión *in situ*, y otras manifestaciones divulgativas que un centro comunicativo temático como éste requiere.

*María Jesús Aranburu Orbeago*  
Diputada Foral de Cultura y Turismo

## Sarrera

Liburu hau argitaratzean, Gipuzkoako Foru Aldundiaren Donostiako Untzi Museoak aspaldidanik gogoan zuen proiektu bat gauzatu da. Museo honek Euskal Herriaren historia eta itsas ondarea iker-tzea eta hedatzea baitu eginkizun.

Gure historiaren azterlari nagusiek beti aitortu diote itsasoari Euskal Herriaren profil historiko eta kultural jakin baten oinarritzko eragile izatea. Hala eta guztiz ere, aitorpen hori egin arren, euskal itsas historia jasotzen duen liburu urri dago liburugintza osoan. Izan ere, 1981ean Julio Caro Barojak argitaratutako *Los vascos y el mar* liburua izan da azken monografia sintesigile eta hedatzailea (testu bera argitaratu zen 1978an *Itxaskaria* bildumaren barruan). Idazlan hori argitaratu zenetik hona, soma zitekeen Julio Caro Barojaren ekarpen baliotsua eguneratzeko beste liburu sintesigile baten beharra.

Ahalegin horietan Untzi Museoak lau historialari izan zituen lankide, lan zorrotz bat bermatzeko: Jose Luis Casado, Montserrat Garate, Jose Ignacio Tellechea eta Juan Pardo. Batzuetan gure kultur oroimenaren gainean dabilzan gehiegizko erretorika eskusibistatik eta oinarririk gabeko gutxiagota-sun konplexu gerarazletik urrunduta, aipatu autoreek idatzitako testu guztiek, gure iritziz, euskal itsas historiaren ikuspegi zehatza ematen dute. Orainean eta, noragabekoa eta zaila dirudien arren, geroan proiektio positiboa eman diezaioke historiak gure itsas munduari, ikasgai interesgarriak beterik baitago.

Liburu honen mamia diren oinarritzko testuez gain, merezi du liburuko irudiak komentatzeak, ar-dura berezia eman baitzaie. Horrekin nahi da, izan ere, testuan zehar hautatutako irudiak ornamentu deigarri eta erakargarri hutsa ez izatea, baizik eta agiri historikoa den aldetik halako maila ematea edo-ta iraganeko gertakari edo sasoen oroigarritzat hartzea. Ikuspegi horretatik, hain zuzen, Euskadiren itsas historiaren bilduma grafikoa eratzen duten argitaratu gabeko edo gutxi ezagututako irudiak hau-tatu eta lokalizatu ziren.

Irudi bidezko benetako histori liburua izatea nahi izan zen, hau da, irakurleak irudiei jarraituz his-torian zehar euskaldunek itsasoarekin izan duten harremanaren ikuspegi orokor eta sintesigilea lor-tzea. Horretarako, argazki oin edo testu lagungarri eta luzexka batzuk idatzi ziren, zenbaitetan alde-z aurreko dokumentazio lan handia egin ondoren. Gauzak horrela, Jose Luis Casadok idatzi zituen lehen atalburuko argazki oinak Untzi Museoako teknikariek egindako oinarritzko dokumentaziotik abiatuta. Hain zuzen, oinarritzko dokumentazio horretan erabili zen Alberto Santana historialariak egin zuen da-tazio lana, Euskal Herriko kostaldeko herrietako itsas ikonografia erabiliz landutako erliebe eta graba-tuen sortari buruzkoa. Bigarren eta hirugarren atalburuetako eta "Hiztegia" ataleko argazki oinak, berriz, Museoako Dokumentazio Zerbitzukoek egin zituzten, Montserrat Garate, Aingeru Zabala, Jose Ignacio Tellechea, Juan Pardo eta beste autore batzuen testuetan oinarrituz eta, gainera, Juan Antonio Apraiz, Jose Luis Casado, Jesus Maria Perona eta Lourdes Odriozolaren aholkuaz baliatuz.

Sarrerako parrafo hauek amaitzeko hutsune bakarra geratu zaigu bete gabe: Julio Caro Barojak agindutako hitzaurrea, bere gogoz kontra iritsi ez zaiguna. Haren testu argitaragaberik ez daukagunez, gogoraziko dugu Juliok, ikerlari argia izanik, euskal historiaren enigma eta indarra somatu zituela euskal gizakiaren eta itsasoaren arteko harremanean.

Jose Maria Unsain Azpiroz  
(Airu Zerbitzu Kulturalak)  
Donostiako Untzi Museoa

## Introducción

Con la edición de este libro se ve realizado un proyecto largamente acariciado por el Museo Naval de la Diputación Foral de Gipuzkoa, institución que tiene entre sus principales cometidos la investigación y difusión de la historia y el patrimonio marítimo de Euskal Herria.

La importancia del mar como uno de los factores básicos que desde la Edad Media confieren a la comunidad vasca un perfil histórico y cultural definido, es una realidad que ha sido reconocida por los principales estudiosos de nuestro pasado. Paradójicamente, pese a este explícito reconocimiento, los libros de síntesis sobre la historia marítima vasca son muy escasos en el panorama bibliográfico. De hecho, la última monografía de carácter sintético y divulgativo publicada fue *Los vascos y el mar*, obra de Julio Caro Baroja editada en 1981 (el mismo texto había sido publicado en 1978 dentro de la obra colectiva *Itxaskaria*). Desde la publicación de este trabajo había pasado el tiempo suficiente como para apreciar la necesidad de un nuevo libro de síntesis que tratara de poner al día la valiosa aportación de Julio Caro.

En ese empeño el Museo Naval contó con la colaboración de cuatro historiadores que suponían garantía plena de trabajo ponderado y riguroso: José Luis Casado, Montserrat Gárate, José Ignacio Tellechea y Juan Pardo. Del conjunto de sus textos, realizados tan al margen de la retórica exclusivista y desorbitada como del infundado y paralizante complejo de inferioridad que en ocasiones planean sobre nuestra memoria cultural, creemos que puede extraerse una aquilatada visión de la historia marítima vasca, una historia plena de lecciones de interés que acaso pudieran tener una proyección positiva en un presente y un futuro que en relación con el mar se vislumbra incierto y difícil.

Al margen de los textos básicos que dan cuerpo a este libro resulta obligado un comentario acerca del aparato gráfico del mismo, aspecto que ha sido cuidado con especial atención. Se trataba de evitar que las imágenes seleccionadas quedaran relegadas a una mera función decorativa, de simple reclamo o atractivo aparente. Por contra se pretendía que el material gráfico fuera tratado en consonancia con su

rango de documento histórico y/o por su capacidad de evocación de acontecimientos o épocas pasadas. Desde esta perspectiva se realizó un trabajo de selección y localización de imágenes -en buena parte inéditas o poco conocidas- que configuran una antología gráfica de la historia marítima de Euskadi.

Con el propósito de conseguir que el libro llegara a funcionar como una auténtica *historia visual*, es decir, que desde el simple seguimiento de las imágenes el lector pudiera extraer una idea global y sintética de la relación de los vascos con el mar a través del tiempo, se elaboraron unos pies de foto o textos de apoyo, de cierta extensión, cuya realización exigió en algunos casos un considerable esfuerzo de documentación. En este sentido resulta necesario señalar que los pies de foto del capítulo primero fueron realizados por José Luis Casado a partir de una documentación de base elaborada por los técnicos del Museo Naval. En esta documentación básica se incluía el trabajo de datación de la serie de relieves y grabados sobre piedra con iconografía naval existente en los pueblos del litoral vasco que realizó Alberto Santana por encargo del Museo Naval. Los pies de foto de los capítulos 2, 3 y "Diccionario" fueron elaborados por el Servicio de Documentación del Museo sobre textos de Montserrat Gárate, Aingeru Zabala, José Ignacio Tellechea, Juan Pardo y otros autores, contando además con el asesoramiento puntual de Juan Antonio Apraiz, José Luis Casado, Jesús María Perona y Lourdes Odriozola.

A la hora de concluir estos párrafos introductorios una sólo cosa echamos en falta: el prólogo que Julio Caro Baroja nos había prometido, pero que, en contra de su voluntad, no pudo llegar... A falta de un texto inédito nos contentamos con recordar que don Julio es el investigador que con su habitual lucidez, supo ver que en la relación con el mar se encontraba el *enigma* y la *fuerza* mayor de la historia vasca.

*José María Unsain Azpiroz*  
(Ainu Servicios Culturales)  
Museo Naval de San Sebastián



T. de Bry-ren grabatuko xehetasuna, 1594. Detalle de un grabado de T. de Bry, 1594.

*José Luis Casado Soto*

**Euskal Herria eta itsasoa. Hasieratik XVIII menderarte**  
**El País Vasco y el mar. Desde los orígenes hasta el siglo XVIII**



## Sarrera

Juan López de Salazar... cató manera de poblar en Somorrostro, por consejo de su padre, diciéndole que se baxase a la mar quanto podiere, ca en ella fallaría siempre conducho para amatar la gana de comer...

L. GARCIA DE SALAZAR *Bienandanzas e fortunas*

Los que moraban en el Condado de Vizcaya y la provincia de Guipúzcoa, son gentes sabias en el arte de navegar y esforzadas 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.

A. NEBRIJA *Crónica de los Reyes Católicos*

2. Pueblo de Navegantes. José María Sert-en alegoriazko horma-irudia. San Telmo Museoko Eliza (1930-1932), Donostia.

Pueblo de Navegantes. Mural alegórico de José María Sert (1930-1932). Iglesia del Museo de San Telmo, San Sebastián.

1. Pueblo de Navegantes. José María Sert-ek Donostiako San Telmo Museoko elizan egindako alegoriazko horma-irudietako baten xehetasuna (1930-1932). Kantauri itsaso bortitzean ibiltzeak itsastarrei emandako nekeak sinbolizatzen dituen irudia.

Pueblo de Navegantes. Detalle de uno de los murales alegóricos realizados por José María Sert para la iglesia del Museo de San Telmo de San Sebastián (1930-1932). Expresivo símbolo del esfuerzo que siempre ha exigido el bronco mar Cantábrico a los hombres que se han atrevido a surcarlo.



Nekazaritzara eta industriara mugatu izan den Euskal Herriko historia ekonomiko eta sozialaren ikuspegiak kontuan hartu beharra du, iraganeko historia behar bezala ulertzeko, arrantzan, merkataritzan eta gudalditan gure herri honetan itsasoak izan duen garrantzia. Ikuspegi mugatu hori gaituz gero gehiago egokituko baikara errealitatearekin.

Azkenaldi honetan, ordea, gero eta interes handiagoa somatzen da Euskal Herriko historian bereziki eta Kantaurikoan oro har, itsasoak izan duen garrantziarekiko, horretan aitzindaririk aipagarrienak Teofilo Guiard, Ramon Seoane, Mariano Ciriquiain-Gaiztarro eta Julio Caro Baroja izanik, eta lanik adierazgarriena, berriz, Untzi Museoa-rena.

Ikuspegi historiografikotik abiatzen bagara, gai honen inguruan egin izan diren lanak XVI. mendean oinarritu ohi dira gehienbat, Ternuako arrainleku urrunetan. XIX. mende bukaeraldeko eta XX. hasieraldeko arrantzaile komunitateen gaineko burutazio etno-historikoan; ahaztu gabe, Bilboko Kontsulatuari edo Real Compañía Guipuzcoana de Caracas etxeari buruzko lan bikainak. Baina, oraindik ere bada zer eginik, aztertutakoak gai zehatz eta solte batzuk besterik ez baitira. Hau da, beste hainbat alderdi ere aintzat hartu eta sakondu beharra dago, demografia, ekonomia, gizartea, guda, ideologia, eguneroko bizitza, etabar, hain zuzen. Hala lortuko baitugu, gure herri honetako azken zazpiehun edo zortziehun urteko historia tajuz eratzeari; itsasoaren inguruko errealitate aberasgarria eta konplexua eta nekazaritzan eta industrian izan duen eragina biltearren.

## 1. Geografia latz eta gaitzetik

Geomorfologiaren ikuspegitik, Penintsularen iparraldeko profila zehazten duen mendikateak bertebrotzen du Euskal Herria, hain zuzen ere ekialdeko Pirineoaren eta Kantauriko mendilerroaren artean gailur-lerro latzak bere altuera neurtzen duen gunean kokatua. Mendi ardatz izugarri horrek, Euskal Herriko erliebea itxuratzeaz gain, bi

## Introducción

Juan López de Salazar... cató manera de poblar en Somorrostro, por consejo de su padre, diciéndole que se baxase a la mar quanto podiere, ca en ella fallaría siempre conducho para amatar la gana de comer...

L. GARCIA DE SALAZAR *Bienandanzas e fortunas*

Los que moraban en el Condado de Vizcaya y la Provincia de Guipúzcoa, son gentes sabias en el arte de navegar y esforzadas 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.

A. NEBRIJA *Crónica de los Reyes Católicos*

Es preciso superar la imagen bipolar de la historia económica y social vasca, limitada a los factores agrícola e industrial, introduciendo en el panorama el aspecto marítimo, que con sus parcelas pesquera, comercial y guerrera, tiene entidad más que suficiente para integrarse como tercer vértice en la figura del triángulo, forma que mejor resume las claves precisas para la comprensión del pasado; figura ésta, sin duda, mucho más ajustada a la realidad que la línea bipolar dominante.

En los últimos tiempos se aprecia un interés creciente por el trascendental papel desempeñado por el aspecto marítimo en la historia vasca en particular y cantábrica en general, cuyos antecedentes más insignes serían Teófilo Guiard, Ramón Seoane, Mariano Ciriquiain-Gaiztarro y Julio Caro Baroja, y la realización más expresiva en nuestros días se concreta en el Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián.

Desde el punto de vista historiográfico la producción de trabajos se ha centrado mayoritariamente o bien en el siglo XVI (las lejanas pesquerías en Terranova) o, para finales del XIX y comienzos del XX, en la reflexión etno-histórica sobre las comunidades de pescadores, sin olvidar los magníficos trabajos sobre el



Consulaño de Bilbao o la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Pero todavía queda mucho por hacer, ya que los temas estudiados no dejan de ser algunos concretos y bastante aislados, que requieren mucha más investigación demográfica, económica, social, militar, ideológica, sobre la vida cotidiana, etc. para cubrir el objetivo de completar el riquísimo y complejo panorama de la realidad marítima y su incidencia sobre el substrato agrario e industrial del país, única forma de recomponer cabalmente la historia de este pueblo en los últimos setecientos u ochocientos años.

### 1. Desde una geografía dura y hostil

La cadena montañosa que define el perfil norte de la Península Ibérica vertebró geomorfológicamente al País Vasco, situado precisamente donde la abrupta línea de cumbres modera su altura, entre el Pirineo oriental y la

4. "La Biscaye" kostaldearen errepresentazioa. J.B. Nolin-ek 1702an grabatu zuen maparen xehetasuna. Bere semeak 1762an untxi batzuk gehitu zituzkien apaingarri. Museo Marítimo del Cantábrico, Santander.

Representación de la costa de "La Biscaye". Detalle del mapa de J.B. Nolin grabado en 1702 y reimpreso por su hijo en 1762, con el añadido de barcos como elemento decorativo. Museo Marítimo del Cantábrico, Santander.

klomadun errealitatea definitzen du: batetik hegoaldean uren banalerroak eta bestetik iparraldean kostaldeko lerroak eta ozeanoak mugatua.

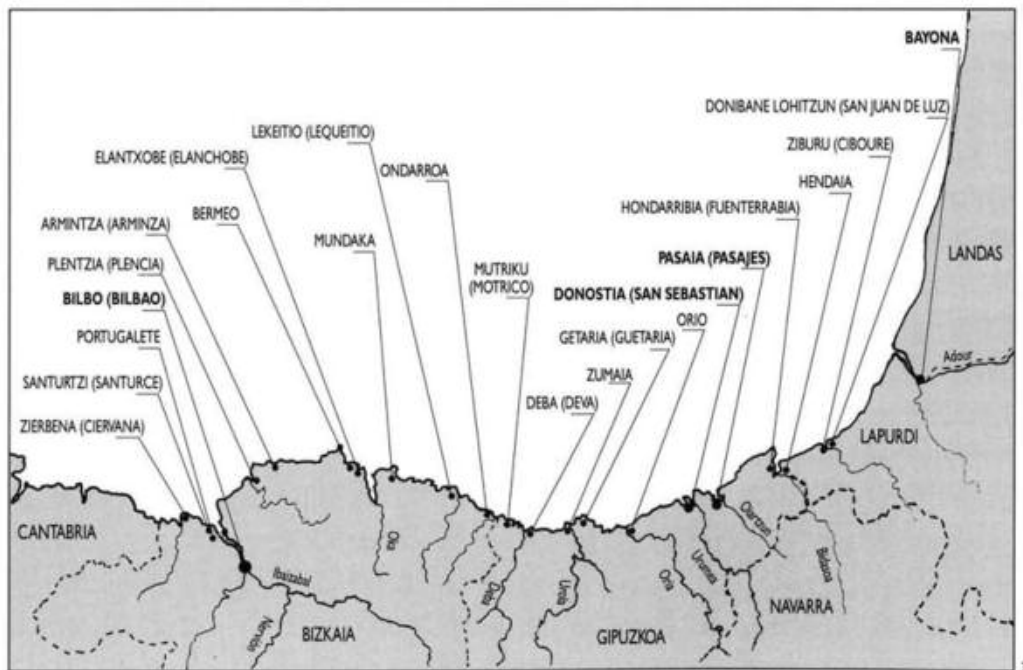
Itsaso latzak eta mendi malkartsuak eragozpide izan dira gizakiarentzat eta, denboraren poderioz, eragozpide horiek geografia latz horrek berak mugak ezarri dizkion errealitate kultural baten ezaugarri izan dira. Otalur latzak iparraldetik eta Finisterre mendebaldetik, klasikoei jarraituz Caro Barojak "Los Pueblos del Norte" deituko dien lurraldearen muturrak dira. Iparraldeko herri horiek oso antzekoa den izate kulturalaren partaidetzat hartu dituzte beste zenbaitek.

Kantauriko kostaldearen ezaugarri diren itsaslabar eta harkaitz luzeen jarraibidean, zenbait lurmuturrek eta bertako ibai motz eta emaritsuen bokaleek barrendegiak eratu dituzte, portu ugariagoak ezartzeko aproposak eta Bidasoako edo Aturriko iparraldera Frantziako kostaldean baino sarbide hobekin.

Lur basotsuak eta baliabide adina arrisku dituen itsasoaren erasoagatik nekazaritzarako gehiegi balio ez zuenak, erabateko eragina izan zuen urbazter horietako itsas ihardueraren garapenean. Asturiaseko kostaldearen parte handi bat Peñas lurmuturreraino helezina izateak eta itsas iharduera bultzatzeko gehiegirik faboratzen ez zuen zenbait zirkunstantzia soziopolitikok murriztu zuten arrantzaren eta merkataritzaren garapen dinamikoaren kontzentrazioa gaur egungo kostaldeko probintziak ditugun Lapurdi, Gipuzkoa, Bizkaia eta Kantabria zehar.

3. Euskal kostaldearen mapeskema: ibai eta portuak.

Mapa de la costa vasca, donde se señalan ríos y puertos.





cordillera Cantábrica. Este imponente eje montañoso, no sólo configura el relieve del país, sino que también define una realidad bioclimática limitada al sur por la divisoria de aguas y al norte por la línea de costa y el océano.

Los tremendos obstáculos físicos impuestos al hombre por el bronco mar y la agreste montaña han decantado, con el transcurso del tiempo, una realidad cultural cuyos límites también han sido fijados por tan rotunda realidad física. Las inhóspitas landas por el Norte y el Finisterre por el Oeste son los extremos del territorio al que Caro Baroja, siguiendo a los clásicos, denomina "Los Pueblos del Norte", comunidades que, desde hace por lo menos dos mil años, son descritas por terceros como partícipes de un substrato cultural profundamente común.

En la sucesión de acantilados y altos farallones que caracterizan la costa cantábrica, algunos cabos y las desembocaduras de sus cortos y caudalosos ríos han formado enclaves a propósito para el establecimiento de puertos más abundantes y con mejores accesos que en la costa francesa al norte del Bidasoa o del Adour.

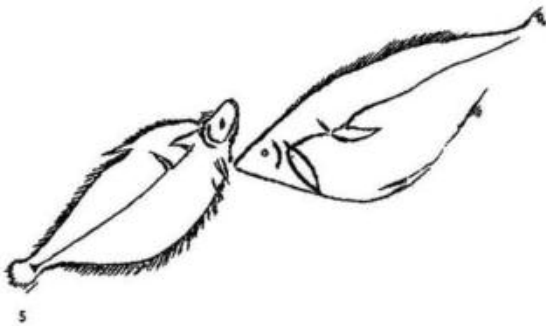
Una tierra boscosa y poco propicia para la agricultura frente a la incitación del mar, tan lleno de peligros

como generoso en recursos, fueron determinantes principales para el desarrollo de la actividad marítima en estas riberas. La inaccesibilidad de buena parte del litoral asturiano hasta cabo Peñas y circunstancias socio-políticas no propicias para la promoción de la actividad marítima, propiciaron que el más dinámico desarrollo pesquero y comercial se restringiera y concentrara en el arco que comprende las actuales provincias costeras de Lapurdi, Gipuzkoa, Bizkaia y Cantabria.

## 2. Los orígenes prehistóricos

En las cavernas, abrigos y asentamientos prehistóricos que jalonan el litoral cantábrico se han hallado grandes cantidades de conchas de lapas, ostras, caracolillos y otros moluscos, así como vértebras de peces y restos de algunos crustáceos. Todo ello justifica el deducir que la práctica del marisqueo y captura de peces de roca fueron las formas más primitivas de aprovechamiento humano de los recursos marinos en estas costas.

Las fuertes mareas propias del mar Cantábrico han formado un amplio espacio intermareal de acantilados, rasas someras, mogotes e islotes que emergen dos veces al día, haciendo posible la captura de abundantes



5

5. Aia-ko Altxerri koban karegeruza batean Goi-Paleolito garaian grabaturiko platusak.

Platijas grabadas durante el Paleolítico Superior sobre un estrato calizo de la cueva de Altxerri, Aia.

6. Goi Paleolitoko izokinaren marrazki harrigarria Debako Ekain koban. Arrainaren zehaztasun argiek eta neurrien egokitasunak bi gauza adierazten dituzte: batetik, arrainak oso ondo ezagutzen zituztela eta bestetik, arrasto gutxi batzuekin zehaztasunez marrazteko gaitasun handia zutela.

Raro dibujo de un salmón del Paleolítico Superior en la cueva de Ekain, Deba. Los precisos detalles anatómicos y lo ajustado de las proporciones manifiestan no sólo el riguroso conocimiento de la fauna piscícola, sino también una gran capacidad de representación mediante pocos y seguros trazos.

7. Goi Magdalen Aldi eta Azil Aldi-ko arpoiak. Aizbitarte, Santimamiñe eta Arenaza-ko kobetan aurkitu dira. E. Ayerberen artxiboko argazkia.

Arpones prehistóricos procedentes de los períodos Magdaleniense Superior y Aziliense, encontrados en las cuevas de Aizbitarte, Santimamiñe y Arenaza. Foto del archivo de E. Ayerbe.



6

## 2. Historiaurreko jatorriak

Kantauriko kostaldea mugarriztatzen duten haitzulo, babesgune eta kokalekuetan, lapa, ostra, mangolino edo karrakelen oskolak eta bestelako molusku asko eta asko, baita arrain ornoak eta zenbait krustazeoren arrastoak ere aurkitu izan dira. Hortik ateratzen dugu itsaskiak eta arrain txikiak hartzen ibiltzea kostalde honetako itsas baliabideetatik probetxu hartzeko modurik zaharrena izan zela.

Kantauri itsasoan berezkoak diren ur biziek itsaslabar, gainzabal, muino eta irlotek osatutako marearteko zona zabal bat eratu dute, itsas-ornogabe ugari eta putzutun isolatutako arrain asko hartzeko aukera eskainiz.

Orain arte, Kantauriko itsasaldean ez da gizakiren aztarrenik aurkitu behe paleolitoko azkenaldiaren aurretik, hau da, duela ehun mila urte baino lehen, hor nonbait. Hala ere, aldi Musteriensera hurbildu beharko dugu, hau da, berrogei mila urte edo atzera egin beharko dugu itsaskien aprobetxamenduaren gaineko aurreneko aztarrenak aurkitzeko, Santanderretik gertu dagoen Cueva Morín-eko hobian, esaterako.

Glazioazioek eragindako itsas-erregresio nabarmenak, eta horren ondorioz itsas-mailak ehun metro baino gehiago behera egin izanak zera adierazten du, itsaskiak hartzetik bizi ziren giza taldeen kokaleku gehienak gaur egun murgilduta daudela; beraz, ez ditugu ezagutzen. Dena den, Magdaleniense kantabriarrear agertzen diren itsas-arrasto metatze handiek, maskortegi izugarriak eratuz, kostaldeko baliabideak etengabe hustiatzen zirela adierazten digute; ohiz kanpoko fenomenoak, alegia, zeren eta beste latitude batzuetan, ez baitira aurkitzen horrelako metatze handiak Mesolito aroan barrena arte. Baina Altamira eta Santimamiñeko gizakiak ez zituen itsas fruituak jateko bakarrik hartuko: estetika eta magiarako gai izan ziren ere, zintzilikarioak eta lepokoak egiteko erabili zituzten zulatutako maskorretan eta haizpetako hormetan edo hezurrezko plaka gainetan figuratutako arrainetan, Altxerri haitzuloko platuxetan, Ekainekoaren izoki usztezkoan edo Pendo-ko plakan antzematen den bezala.

Hezurrezko arpoi ikusgarriak, zakatz errenkada bat edo bidunak, edo "picos marisqueros" izeneko horiek, arrantzaleek eta itsaskiak hartzen ibiltzen zirenek erabilitako lanabes aipagarrienak dira, gure garaira arte iritsi zaizkigunak, alegia.

## 3. Dokumentuetan jasotako aurreneko nabigazioak

Kostaldean gora Britainiako Irletaraino, ozeanora edo kanpoko itsasora Kristo aurreko VI. mendetik gutxienez feniziarrek egindako espedizioen aztarrenik baden arren, esan behar ekialdeko herri hark, hain zuzen Columns de Hércules-etik harantz, sarbidea itxi zuela gainerantzeko itsasgizon mediterranearrei, Atlantikoko herriei buruzko edozein erreferentzia kondairaren eta misterioaren lanbroaren esku utzirik.

Erromatarrek Penintsula konkistatu ondoren izango ditugu Atlantikoko urbazterre-

invertebrados marinos y de muchos peces aislados en las pozas al retirarse la mar.

Hasta hoy no se han logrado evidencias de la presencia del hombre en el Cantábrico con anterioridad a los últimos tiempos del Paleolítico Inferior, hace aproximadamente cien mil años. No obstante, es preciso acercarnos al período Musteriense, hace más de cuarenta mil años, para encontrar las primeras pruebas de aprovechamiento marisquero, como demuestra el yacimiento de Cueva Morín, cerca de Santander.

La importante regresión marina que provocaron las glaciaciones, con un descenso estimado del nivel del mar de más de cien metros, permite suponer que la mayoría de los asentamientos de grupos humanos que practicaban el marisqueo se encuentren actualmente sumergidos y, por tanto, nos sean desconocidos. No obstante, las grandes acumulaciones de restos marinos, formando enormes concheros, que aparecen en el Magdaleniense cantábrico, denotan un fenómeno bastante excepcional de explotación intensiva de los recursos costeros, ya que en otras latitudes no se encuentran acumulaciones de tal entidad hasta bien entrado el Mesolítico. Pero el hombre de Altamira y Santimamiñe no se limitaba a comer los frutos de la mar, sino que también los utilizaba con fines estéticos o mágicos, tal como ponen de manifiesto las conchas horadadas para confeccionar colgantes y collares y los peces figurados en las paredes de grutas o sobre palcas óseas, como las platijas de la cueva de Altxerri, el posible salmón de la de Ekain o la placa del Pendo.

Preciosos arpones de hueso, con una o dos hileras de agallas, o los llamados picos marisqueros, son los utensilios más notables que de aquellos pescadores y mariscadores han llegado hasta nosotros.

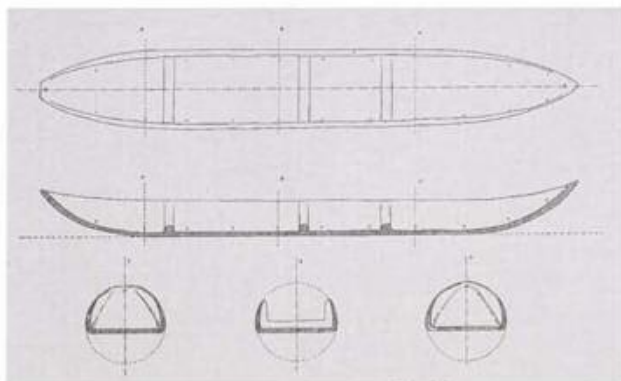
### 3. Las primeras navegaciones documentadas

Aun cuando se conocen expediciones fenicias al océano o mar exterior, remontando la costa hasta las Islas



Británicas, por lo menos desde el siglo VI antes de Cristo, lo cierto es que aquel pueblo oriental cerró el acceso, más allá de las Columnas de Hércules, a los demás navegantes mediterráneos, dejando a la bruma de la leyenda y el misterio cualquier referencia sobre los pueblos atlánticos.

No fue sino a partir de la conquista romana de la Península Ibérica cuando aparecen las primeras noticias sobre los modos de navegación de los indígenas que poblaban las riberas atlánticas. Es el geógrafo Estrabón, a caballo sobre el cambio de Era, quien nos informa, recogiendo noticias de viajeros y soldados, de que, hasta la llegada de los romanos, los cántabros navegaban por sus bahías y estuarios en embarcaciones confeccionadas con cueros cosidos sobre un bastidor



8. Aturri-ko kanoa monoxiloaren berreraikuntza. Enbarretik abiatutik kanoa bilokatu bitarteko lana eskeman azaltzen da. F. Beaudouin-en Les Bateaux de l'Adour, 1970, liburutik.

Reconstrucción de la canoa monóxila del Adour con un esquema del posible procedimiento de construcción a partir del tronco original. Según F. Beaudouin en Les Bateaux de l'Adour, 1970.

10. Argi-ontzia, barrokaria du irudikaturik. Irunen aurkitutako moila erromatarren hondakinetatik hartua, I mendekoa. Arkeolan-en Artxiboko argazkia. Bidasoako mendebal ugaldea Oiasoko portu erromatarren kokalekua izan zen. Aztarna hauei esker argitu egin dira portu erromatar hau beste nonbait egon zitekeela ziotenen zalantzak.

Lucerna, o lámpara de aceite, con la representación de un púgil, procedente de los restos del muelle romano hallado en Irun y fechada en el siglo I. Foto Archivo Arkeolan. La ribera occidental del Bidasoa fue el asentamiento del puerto romano de Oiaso. Estos testimonios arqueológicos parecen zanjar la vieja polémica sobre otras posibles localizaciones.

11. Hondarribiko Asturiago portu-barrutik ateratako brontzezko erromatar soin-enbor multzoa (Gipuzkoa). Arkeoikuska-86ko argazkia.

Conjunto de bustos de bronce romanos procedentes del fondo de Asturiago, en Hondarribia, Gipuzkoa. Foto de Arkeoikuska-86.

9. Kanoa monoxiloa, hau da, enbor bakarra hustuz eta landuz egindakoa. Aturri ibaitik atera zuten 1934an eta Miarritzeko Musée de la Mer-ek dauka egun. E. Ayerbe-ren artxiboko argazkia. Iturri klasikoen arabera, orain bi mila urte baziren horrelako untziak kostalde honetan.

Canoa monóxila, es decir, la construida mediante la talla y vaciado de un sólo tronco, que fue extraída del río Adour en 1934 y donada al Musée de la Mer, Biarritz. Foto del archivo de E. Ayerbe. Las fuentes clásicas nos informan que las gentes de esta costa ya utilizaban este tipo de embarcaciones hace dos mil años.

tako jendeen nabigatzeko moduei buruzko aurreneko aztarrenak. Hain zuzen, Aldi aldaketa bitarte horretan, Estrabón geografoari esker jakingo dugu erromatarrek hara iritsi arte beren badia eta estuarioetan ibiltzen zirela hagazko egitura baten gainean jositako larruzko untzietan; konkistaldiaz geroztik, berriz, landutako zuhaitz enborrekin hasiko ziren untziak fabrikatzen. Ondorengo errenkadetan azalduko digu kantabriarrei buruz esandako guztiak gainerantzeko Iparraldeko herrietarako ere balio duela, denek baituzten bizimodu bera.

Kristo aurreko aurreneko milaurteko erdialdeaz geroztik, Britainiako Irlek eta Kantauriko itsasaldeko herriek elkarren artean merkataritza harremanak izan zituztela jakin dugu arrasto arkeologikoen bidez (Cabarcenoko bertza). Besteak beste, Aturrin eta Bidasoan, kanoa monoxiloaren aztarrenak aurkitu dituzte. Untzi mota hori, ordea, Aro Modernora arte izan dugu. XVI. mende bukaera aldera Santanderreko badian eta XVIII. mendean Santoñakoan erabili ohi zituztela jasota dago dokumentuetan.

Grezia eta Erromako autoreek utzi dizkiguten erreferentzia geografikoez, kontraesanekoak eta ilunak nolabait, kostalde honetan bizi izan ziren hainbat herrien arteko mugak zehatz-mehatz non ziren jakiteko bide eman digute. Muga horiek, beti, ibaiek ezarritakoak ziren. Dena den, jakin badakigu ere herri guzti haien lurraldeak mendile-





10

de varas, aunque desde la conquista habían comenzado a fabricar barcos con troncos de árbol labrados. A renglón seguido explica que todo lo dicho sobre los cántabros vale para los demás pueblos del Norte, pues todos ellos tenían un mismo modo de vida.

Existen evidencias arqueológicas de intercambios comerciales entre las Islas Británicas y el Cantábrico desde mediado el primer milenio antes de Cristo (caldero de Cabárceno), y se han hallado restos de canoas monóxilas en el Adour y el Bidasoa, si bien este tipo de embarcaciones perduraron hasta la Edad Moderna, pues está documentado su uso en la bahía de Santander a finales del siglo XVI y en la de Santoña y Bayona en el XVIII.

Las referencias geográficas más o menos contradictorias o confusas que nos han legado los autores griegos y romanos no permiten situar con total precisión las fronteras entre los diversos pueblos que poblaron el litoral que nos ocupa, al parecer marcadas siempre por ríos. No obstante, sabemos que el territorio de todos ellos abarcaba ambas vertientes de la cordillera. Con esas referencias y el auxilio de la epigrafía hallada hasta hoy, su distribución puede establecerse de la siguiente manera: al Norte del Bidasoa, los aquitanos; entre este río y el Oiartzun es posible que tuvieran un corredor de acceso al mar los vascones; hasta el Deba era territorio de los várdulos; los caristios ocupaban la zona costera hasta el Nervión; desde allí al Agüera constituiría la tierra de los autrigones; a partir del Agüera y hasta el Sella era el país de las diversas tribus cántabras.

La pobreza de la cultura material de los pueblos del Norte, básicamente elaborada sobre materiales orgánicos, y la tradicional mayor concentración poblacional posterior en la franja costera, como se documenta por lo menos desde la Edad Media, con la inevitable superposición de asentamientos, ha dificultado sobremanera la pervivencia y localización de yacimientos significativos de aquel período protohistórico.



11

#### 4. En la órbita del Imperio Romano

La conquista romana del Norte peninsular tuvo diverso carácter según los diferentes pueblos, siendo más cruenta allí donde opusieron mayor resistencia, como fue el caso de cántabros y astures. El diseño político de Augusto, conformado por motivos económicos, militares y de prestigio, fue el motor de su culminación, allá por el año 19 antes de Cristo.

Tras la conquista, mientras la Novempopulania siguió formando parte de la Aquitania gala, todo el Norte





12

12. Irungo Santa María del Juncal Elizako grabatua, XIX mendekoa. Oraindik ere ondo ikus daiteke moila erromatarra zegoeneko kostaldearen perfla. G. Pérez de Villaamil-en marrazkiaz baliatuz egindako litografia, 1842-1852. Untzi-Museoko bilduma, Donostia.

Grabado decimonónico de la Iglesia de Santa María del Juncal, en Irun, en el que se aprecia el antiguo perfil de la costa donde se situaba el muelle romano. Litografía sobre dibujo de G. Pérez de Villaamil, 1842-1852. Colección Museo Naval, San Sebastián.

13. Irungo erromatar moilaren zurezko egitura, 1992 urtean aurkitu zuten, I eta II mende artekoa dela diote. Arkeolan-en argazkia. Londresen aztertutako moilaren oso antzekoa da, baita Santanderren orain hamarkada batzuk aurkiturikoa ere. Itsas merkatal jarduera garrantzitsua izan zela adierazten digu honek.

Estructuras de madera del muelle romano de Irun, descubierto en 1992 y fechado entre los siglos I y II. Foto Arkeolan. Son muy semejantes al muelle contemporáneo excavado en Londres o al aparecido hace unas décadas en Santander, y dan testimonio de una actividad mercantil marítima de estimable importancia.

roaren bi isurialdeak hartzen zituela. Erreferentzia horiekin eta gaur egun arte aurkitutako epigrafiaren laguntzarekin, lurralde horren banaketa honela zehaztuko dugu: Bidasoako iparraldera akitaniarrak; ibai horren eta Oiartzun ibaiaren artean baskoiek itsasoratzeko paisaia bat izatea baliteke; Debararte barduliarren lurraldea; Ibaizabale-rainoko kostaldea karistiarrek hartua; handik Ageraraino autrigoiien lurra; Ageratik Sella ibairaino tribu kantabriar ezberdinen herrialdea.

Iparraldeko herrien kultura material urriak, batez ere material organikoak landuz egina, eta Erdi Arotik gutxienez dokumentuetan jasotakoaren arabera kostaldeko lerroan ohizko biztanle kontzentrazio handiagoak, horrek beti berekin dakarren kokalekuen gainjartzeak kontuan izanik, eragotzi egin dute neurri handi batean protohistoriako aldi hartako hobi adierazgarriak bizirautea eta aurkitzea.

#### 4. Erromatar Inperioaren orbita barruan

Penintsularen iparraldeko erromatar konkistaldiak ez zuen eite bera izan herri guztietan. Odol jario handiagoa izan zen erresistentzia handiagoa izan zen lekuetan, kantabriarren eta asturiarren kasuan, esaterako. Augustoren asmo politikoak, arrazoi politikomilitarrak eta ospe kontuak medio, konkistaldi haren amaiera eragin zuen, Kristo aurreko 19 urte inguruan.

Konkistaldiaren ondoren, Novempopuloniak Akitania galiarren parte zelarik, Penintsularen iparralde guztia Tarraconense probintzia hispaniarrean barne egokitu zen.

Gure garaira arte iritsi zaizkigun aztarren arkeologikoei eta geratu zaizkigun idatzitako testigantza urriei begiratzen badiegu, antza denez, erromatarren antolamendu politiko administratiboak azaleko eragina besterik ez zuen izan Iparraldeko herrien egitura kultural eta sozialean. Hauek periferian kokatzeak ahalbidetuko zuen bertako jendunitateen eta beren ohituren biziraupena, erromatarren egitura askoz ere formalizatua goen aldean zatikatuta egonarren eta primitiboa izanarren.

Ziurrenez, ohi ez bezalako fenomeno horretan, zerikusi handia izan zuen hain urrutiko lurralde hauen gainean erromatar fiskoaren lehentasunak bi baliabide mota zehatzetan oinarritu izanak: giza-baliabideak, soldadu eta langileak biltzearen bidez, eta baliabide mineralak, horien erauzketen aztarren argiak Bidasoa, Deba, Ibaizabal, Miera eta Saja-Besaya eskualdeetan geratzen zaizkigularik.

Burdin, berun eta zilar mineralak ateratzeko eta gainerantzeko iharduera ekonomiko eta administratiboak bideratzeko lurraldearen gainean ahalik eta kontrol handiena hartzea beharrezkoa izanik, erromatarrek komunikazio sarearen eraikuntza zuzendu zuten, ondo ezagutzen ez den arren garrantzi handikoa ordea, kostaldearen pare hedatzen zena eta era berean portuak barrualdeko mesetarekin eta Ebro haranarekin mendilerroan zehar lotzen zituen. Pabimendu tarreak, zubi batzuk eta zenbait milari obra publiko haien garrantziaren arrastoak ditugu.

ibérico pasó a integrarse en la hispánica provincia Tarraconense.

Las evidencias arqueológicas y los escasos testimonios escritos que hasta nosotros han llegado parecen indicar que la organización político-administrativa romana tuvo una incidencia más bien superficial sobre la estructura cultural y social de los pueblos del Norte. La ubicación periférica de éstos posibilitó la supervivencia de las unidades gentilicias indígenas y sus costumbres, a pesar de su carácter fraccionado y primitivo, frente a las mucho más formalizadas estructuras romanas.

Seguramente también tuvo mucho que ver, en este fenómeno atípico, el que las prioridades del fisco romano sobre tan lejanos territorios se centraran muy específicamente en el drenaje de dos clases de recursos: los humanos, mediante la recluta de soldados y de mano de obra, y los minerales, de cuya extracción subsisten claras evidencias en las comarcas del Bidasoa, Deba, Nervión, Miera y Saja-Besaya.

Para efectuar la saca del mineral de hierro, plomo y plata, así como para facilitar el resto de las actividades económicas y administrativas, a la vez que se imponía el mejor control posible sobre el territorio, los romanos dirigieron la construcción de una red de comunicaciones, aún no muy bien conocida pero importante, que discurría paralela a la costa, a la vez que conectaba los puertos marítimos con la meseta interior y el valle del Ebro atravesando la cordillera. Tramos del pavimento, así como parte de algunos puentes y miliarios conservados, dan testimonio de la estimable entidad de aquellas obras públicas.

Punto de partida y complemento de la red viaria fue la habilitación para la navegación de altura de algunos de los puertos naturales más a propósito para dar acogida a las naves romanas. Los textos clásicos fijan con claridad algunos de ellos: *Lapurdum* (Bayona), *Oiaso* (Irun), *Flaviobriga* (Castro Urdiales), *Portus Victoriae* (Santander), *Portus Blendium* (Suañes), *Verasueca* (San Vicente de la Barquera) y *Noega*

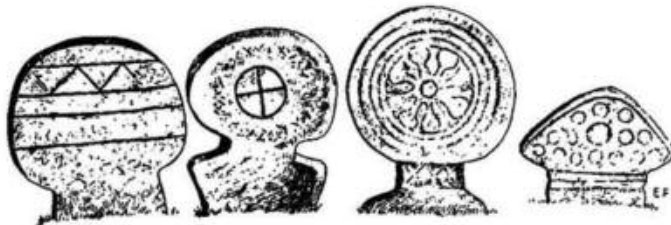


(Gijón). En todos ellos la arqueología ha puesto de manifiesto la presencia romana, y son demostración palpable de la existencia de una considerable actividad marítima, tanto pesquera como mercantil.

##### 5. Independencia frente a los pueblos bárbaros

Carecemos de evidencias sobre la posible incidencia en las comunidades del Norte hispano de la crisis del siglo III, que llegó a amenazar la existencia misma del Imperio, así como tampoco se conocen pruebas de que fueran afectadas por la terrible invasión de los francos que recorrió, devastándola, parte de la Península Ibérica. No obstante, cabe pensar que aquella primera oleada germánica fue acompañada de asaltos marítimos a las costas, motivando la disposición del emperador Aureliano de fortificar los puertos de la fachada atlántica del Imperio, hasta entonces abiertos merced a la *pax romana*. Sabemos que por aquel entonces se amuralló Bayona y otros puertos del Cantábrico, como la arqueología ha puesto de manifiesto en Santander y Gijón.

Cuando, un siglo largo más tarde, la gran invasión germánica desbordó definitivamente las fronteras del Imperio, los bárbaros sólo tardaron tres años en alcanzar y rebasar el Pirineo (409). No se han conservado no-



14

14. Elorrio-ko San Andrés de Arguiñeta-ko hilarri prerromani-koak (Bizkaia). M.E. Frankowski-ren marrazkia, 1920. Hilarri hauek josten dituen sinbologia askoz ere aintzinagokoa da.

Estelas funerarios prerrománicas de San Andrés de Arguiñeta, en Elorrio, Bizkaia. Dibujo de M.E. Frankowski, 1920. La simbología que decora este tipo de monumentos funerarios procede de tiempos muy anteriores.

16. Bikingo untzidia, Bayeux-ko Tapizaren arabera. Guillermo Konkistatzaileak 1066 urtean Ingalaterrara egindako erasoaren irrepresentatzen du. Garai hartako atlantiar itsas-gaien nolakotasunak, iruditan, osatu eta zehatzen ozaltzen digun lana dugu hauxe. Bayeux-ko Museoa, Frantzia.

Flota de barcos vikingos según el llamado Tapiz de Bayeux donde se representa el asalto a Inglaterra por Guillermo el Conquistador en el año 1066. Se trata de la más rica y completa fuente de imágenes del mundo marítimo atlántico en aquel período. Museo de Bayeux, Francia.

15. VIII mendeko gerlari baskoia. A. Hernández Palacios-en balizko interpretazioa. Borrokari menderaezinenaren ospea sinbolizatu nahi luke. Ikusager Ediciones. Orreaga, 1979.

Guerrero vascón del siglo VIII, según interpretación hipotética de A. Hernández Palacios, en que se quiere simbolizar la fama de indómito luchador. Ikusager Ediciones, Orreaga, 1979.



15

Bide-sarearen abiapuntu eta osagarri itsas zabalean nabigatzeko zenbait portu natural gaitzea izan zen, erromatarren untzien harrerarako aproposagoak. Testu klasikoek argi eta garbi finkatu dituzte horietako batzuk: *Lapurdum* (Baiona), *Oiaso* (Irun), *Flaviobriga* (Castro Urdiales), *Portus Victoriae* (Santader), *Portus Blendium* (Suances), *Verasueca* (San Vicente de la Barquera) eta *Noega* (Gijón). Portu guztietan, arkeologiak agerian utzi du erromatarren presentzia, eta, bai arrantza bai merkataritza alorrean, itsas iharduerak izan zuen garrantziaren erakusgarri dira.

## 5. Herri barbaroen aurka independentzia

Inperioa bera arriskutan jarri zuen III. mendeko krisialdiak Hispaniaren iparraldeko komunitateetan izan zuen eraginaren aztarrenik ez dugu. Penintsularen parte bat suntsitu zuen frankoen erasoaldi latzak bertan eraginik izan ote zuenik ere ez dakigu, horren arrastorik ez baitago. Hala ere, pentsatzerik badago germaniarren aurreneko erasoaldiak kostaldeko itsasoko erasoekin batera gertatu zela. Horrek eragin zuen Aureliano enperadorea ordurarte *pax romanari* esker irekitako Inperioaren Atlantikoko aurrealdeko portuak gotorleku bihurtu nahi izana. Jakin badakigu garai hartan Baionan eta Kantauriko beste zenbait portutan harresiak altza zituztela; Santanderren eta Gijonen ditugu horren aztarren arkeologikoak.

Mende bat igaro ondoren, germaniarren erasoaldi izugarriak Inperioaren mugak behin-betirako gainezkatu zituenean, barbaroek hiru urte besterik ez zuten behar izan Pirineora heldu eta gainditzeko (409). Hispaniaren iparraldeko lurretatik *bagauda* izeneko nekazari banda inkontrolatuak izan ote ziren ez dakigu, geroztik han eta hemen ugaldu baziren ere, erromatarren administrazio eta segurtasun sistemaren desartikulazioak eraginda.

Baina nahas-mahas horrek bai kantabriarrei bai baskoiei beren independentzia berreskuratzea eta aldarrikatzea ahalbidetu ziela jasota dago dokumentuetan, aurrena Inperioko kondarren aurrean eta, gerora eta bortitzago, Hispanian ezarritako barbaroen aurka.

Iparreko herriak erromatarrengandik aske geratu zirenetik mesetako lurraldeetan haien erasoaldiak etetearren 574 urtean Leovigildo errege bisigodoak ekindako zigor kanpainara arte informaziorik ez dugu. Baskoien eta kantabriarren (Sisebuto, Suintila, Wamba) aurka bisigodoek kanpaina berri eta latzei ekin izateak argi eta garbi adierazten du mendilerroaren eta ozeanoaren artean kokatu ziren lekuko herriak ezin izan zituztela Toledoko erresumaren menpe jarri. Don Rodrigo erregea bera, baskoien aurka ari zen borrokan 711 urtean Gibraltarren zehar erasoaldi musulmandarraren berri izan zuenean.

Baskoiek eta kantabriarrek, independentzia lortzeaz gain, erromatarren aurreko konkistaldian erakutsi zuten gogortasun eta gerrazaletasun bera antzeman baitzitzaian orduan ere. Antza denez, apenas erromatartu zituzten, beren hizkuntza gorde baitzuten eta biztanleen artean paganismoak nagusi jarraitu baitzuen.

ticias sobre la posible presencia de incontroladas bandas de bagaudas por las tierras septentrionales de Hispania, aunque a partir de entonces proliferaron por doquier, favorecidas por la desarticulación del sistema administrativo y de seguridad romano.

Lo que sí está documentado es que tal situación de confusión y desorden permitió a cántabros y vascones recuperar y proclamar su independencia, primero frente a los restos del Imperio y, después y más beligerantemente, frente a los bárbaros que en Hispania se establecieron.

Hay un vacío de información sobre lo acontecido a los pueblos norteños desde la emancipación del yugo romano hasta la campaña de castigo emprendida por el rey visigodo Leovigildo, en el año 574, en la pretensión de poner freno a las correrías de aquellos sobre las tierras meseteñas. La posterior reiteración de nuevas y cruentas campañas de los visigodos contra vascones y cántabros (Sisebuto, Suintila, Wamba), no hacen sino poner claramente de manifiesto el hecho de que los pueblos indígenas asentados entre la cordillera y el

océano nunca fueron sometidos del todo al reino de Toledo. El mismo rey Don Rodrigo, se encontraba luchando contra los vascones cuando, en el año de 711, tuvo noticia de la invasión musulmana a través de Gibraltar.

Vascones y cántabros no sólo mantuvieron su independencia, sino que también manifestaron su presencia con los rasgos típicos de rudeza y belicosidad previos a la ya lejana conquista romana, dando la impresión de haber sido apenas romanizados ya que, al parecer, habían conservado sus propias lenguas y el paganismo subsistía en amplias capas de la población.

#### 6. Ataques desde la mar

Gracias al cronista Hidacio conocemos un episodio muy expresivo de la forma naval que adoptaron las invasiones bárbaras. Retrata el historiador hispano-romano el asalto de uno de los pueblos septentrionales, el de los hérulos, a las costas cantábricas. Fue en el año 456 cuando una horda de cuatrocientos hérulos embar-





17

17. Bikingo daniarrok leharretzen. XI mendeko miniatura ingelesa. Pierpont Morgan Liburutegia, New York. Europako kostaldean azaldu zirenean ezusteko galantak eman zituzten harropakari hezigaitz hauek eta bi mendetan ugaldetako biztanleak egonezin eta urduritasunez jarri zituzten.

Desembarco de vikingos daneses según una miniatura inglesa del siglo XI. Biblioteca Pierpont Morgan, Nueva York. La repentina presencia de estos feroces depredadores en las costas europeas creó durante casi dos siglos una inseguridad general entre los habitantes de sus riberas.

18. Bayeux-ko Tapizaren xehetasunean ondo ikusten da tingladillo izeneko untzigintza teknika, hain zuzen ere Europa atlantiarrean Ertaraan zabalduko.

Detalle del Tapiz de Bayeux en que se muestra la peculiar técnica de construcción de embarcaciones a tingladillo generalizada en la Europa atlántica durante la Edad Media.

## 6. Itsasotik ekindako erasoak

Hidacio kronistari esker jakin dugu barbaroek untziz ekiten ziotela erasoari. Historialari hispaniar-erromatar horrek, oso pasarte adierazgarri batean, iparraldeko herrietako batek, hau da, heruloek Kantauriko kostaldean ekin zioten erasoaren berri ematen digu. 456 urtean gertatu zen, galiziar luzentzeek zazpi untzitan banatutako lauhun herulo uxatu zituztenean; atzera beren herrialdera itzultzean, gaur egungo Holandako iparraldera, Kantabriako eta Varduliako kostaldeak krudelki hondatu zituzten.

Nahiz eta erreferentzia solte hau besterik ez dugun, ez da zaila asmatzen antzeko gertakariak maiz gertatu ohi zirela horrelako aldi gorabeheratsuan. Hori, ordea, ez zen eragozpide izan itsas trafikorako, Maurano kantabriarra erromes joan zenean, Gregorio de Tours-en testigantzari esker, adierazi bezala; hark esandakoaren arabera, espedizioa hiru untzi kantabriarretan itsasoratu zen Bordeleraino, bertatik San Martinen hilobiraino oinez joan zelarik bere arartekotza erregutzera.

Kantauri itsasertzean zeuden gizataldeek, bereziki baskoiek, berreskuratutako independentzia irauarazi ahal izan zuten musulmandarren erasoari aurre eginez, zeinek ez baitzuten beren orubea bertan aurkitu; lur hura arabiarrengandik ihesi zebilen Hegoaldeko jendearen gotorleku bihurtu zen geroago.

Baina kostaldeko bizitzak arrisku handiak jasango zituen orduan ere. Barbaroen erasoaldiei, untziratutako arabiar untzixka taldeen sarraldiek jarraitu zieten, Andaluzia eta Portugaleko portuetatik sarritan igotzen baitziren uda aldera, zigor eta lapurretarako prest.

IX. mendean barrena, hain zuzen Iparraldetik bertatik, eguraldi onarekin bestelako bisitari maltzurak, hau da, bikingoak hasiak ziren etortzen. Untzi arinetan, ibaiadar eta estuarioetan sartzen ziren Compostela, Lisboa eta Andaluzia eta mediterraneoko portuak bezalako barrendegi aberatsagoetarako kostaldetik egindako ibilbidean hornigaiak lortzeko.

Kostaldean arriskua nonahi sor zitekeenez, litekeena da itsas merkataritza ia erabat murriztea eta gainera bertako biztanleek atzera egitea zertxobait barrurago zeuden kokalekutarantz. Horrek, hala ere, ez zuen arrantza ustiapena eragotzi, errentagarria eta onuragarria baitzen bizirauteko ekonomia pobre hartan.

## 7. Kristau lurralde-artikulazioa: Monastegiak eta Arrainlekuak

Alfonso I.ak, Katolikoa izeneko errege asturiarrak, berberiarren 741 urteko altxamendua eta 750eko gosete izugarria zela eta, espedizioak antolatzen aritu zen bata bestearen jarraian Gaztelako mesetarantz, Lugotik Errioxara, topatu zituen arabiar guztiak garbituz eta Iparraldeko mendiek babestutako lurretara kristauak eramanez; Kronikaren hitzetan: *Et tempore populantur Primorias, Lebana, Transmera, Supporta, Carranza, Barduliae...*

cados en siete naves fue rechazada por los gallegos lucenses; de retirada hacia su país de origen, al Norte de la actual Holanda, depredaron cruelmente las costas de Cantabria y de Vardulia.

Aunque sólo tenemos esta referencia aislada, no es difícil suponer que acontecimientos semejantes debieron menudear en período tan turbulento. Pero no por ello cesaron los tráficos marítimos, tal como demuestra la peregrinación del cántabro Maurano, en testimonio de Gregorio de Tours; según éste, la expedición zarpó en tres barcos cantábricos que lo llevaron hasta Burdeos, desde donde siguió a pie hacia la tumba de San Martín para implorar su mediación.

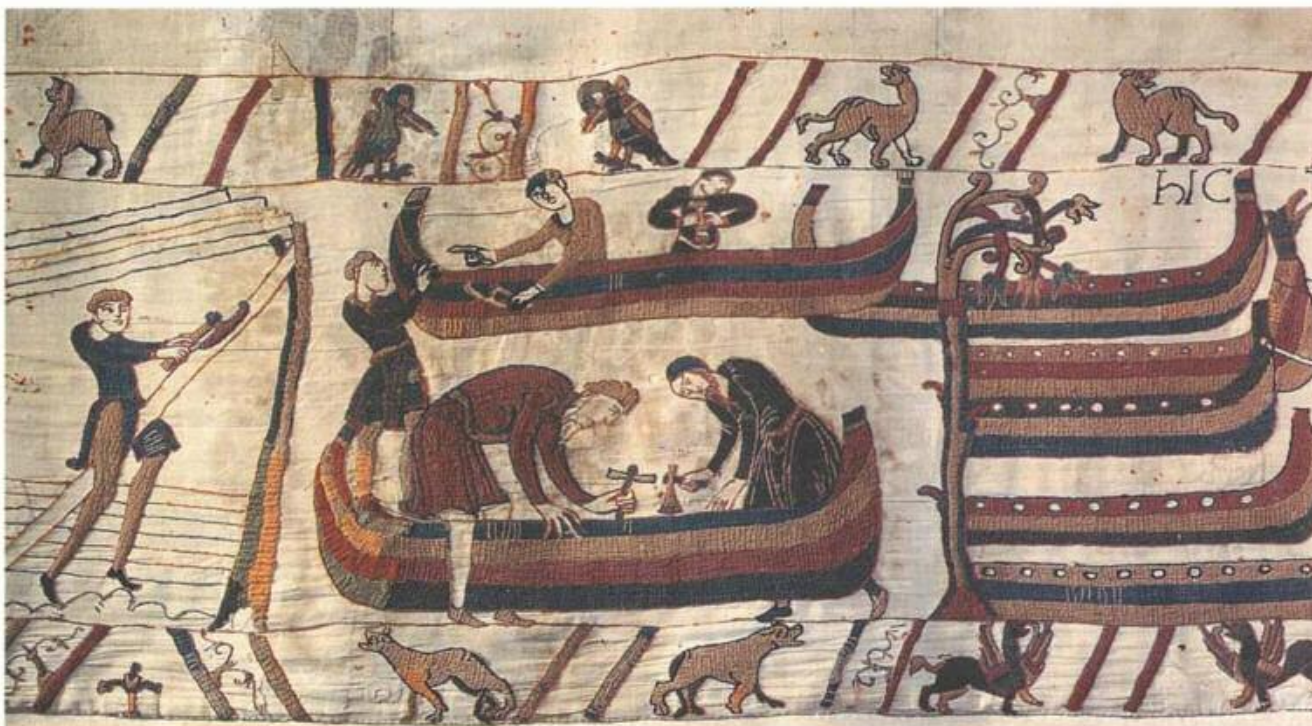
Las indómitas comunidades asentadas junto al mar Cantábrico y singularmente los vascones mantuvieron la recuperada independencia frente a los invasores musulmanes, que no hollaron su solar; suelo que, más

adelante, se convirtió en refugio de gentes del Sur que huían de los árabes.

La vida en la costa debió seguir siendo peligrosa, ya que a los asaltos de los bárbaros sucedieron las razias de flotillas de árabes embarcados, que muchos veranos ascendían al Norte desde los puertos andaluces y portugueses, en pos de castigo y rapiña.

Ya en el siglo IX fue del Norte de donde comenzaron a venir con el buen tiempo otros terribles visitantes, los vikingos, en ligeros barcos con que entraban en las rías y estuarios para abastecerse de mantenimientos en su ruta costera hacia enclaves más ricos, como Compostela, Lisboa o los puertos andaluces y mediterráneos.

La continuada inseguridad de la costa no sólo debió reducir el comercio marítimo a su mínima expresión, sino que es posible que retrajera a la población



20. Bailearen arrantza erakusten duen Hondarribiko kontzejuaren argizarizko zigiluaren aurpegialdea. Frantziako Artxibo Nazionalan gordetik dago. Parisen. Zigilua zetazko lokarri batekin lotua dago 1297ko pergamino bati.

Escena de la caza de la ballena en el anverso del sello de cera del concejo de Hondarribia conservado en los Archivos Nacionales de Francia, París. El sello pende, mediante cordón de seda, de un pergamino fechado en 1297.

21. XII mendeko untzi kantauriarra. Biblia de Pamplona izenekotik hartutako miniatura. Amiens hirian dago jasota. Nafarroako Santxo VI-aren (1150-1194) Kantziler idazkariak 1197an bukatu zuen lana.

Barco cantábrico del siglo XII. Miniatura de la llamada Biblia de Pamplona, conservada en Amiens. Obra del Canciller secretario de Sancho VI de Navarra, el Sabio (1150-1194), concluida en 1197.

19. Bailearen arrantza erakusten duen Bermeoko kontzejuaren argizarizko zigilua, 1297. Iruñeko Archivo General de Navarra-n dago.

Escena de la caza de la ballena en el sello de cera del concejo de Bermeo conservado en el Archivo General de Navarra, 1297.

Alfonso II.ak gorte bisigodoa suspertzeko saioak egin zituen, Espainia birkonkistatzeko asmotan ekindako kanpaina ideologiko batean Iparraldeko jendearen erresistentzia sekularra Erroma, Toledo eta Cordobaren aurka bideratuz. Urte haietan, hain zuzen, hasiko zen zabaltzen antza inguru hauetan latina kristau erlijioarekin batera. Kristautasuna sentimendu abertzale gisa agertuko zen ordutik musulmandarren aurkako borrokan; hala ere, antza denez, gaur egun Gipuzkoako probintzia eta Bizkaiko zati bat hartzen duen lurraldean, fenomeno horrek ez zuen hainbesteko eraginik izan mesetako inmigrazio urria kontuan izanik.

Goi Erdi Aroko biztanle urriko komunitateak, antza, laborantzan aritzen ziren ia soilik; auzokidearteko elkartrukean oinarritu zituzten merkataritza harremanak eta hi-riak ia erabat galdu ziren bertan.

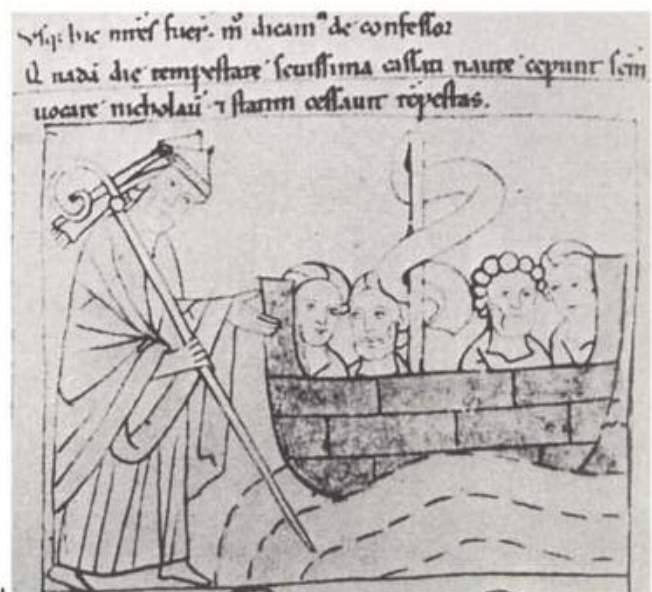


hacia asentamientos algo más interiores, si bien ello no debió impedir el aprovechamiento pesquero, tan rentable y beneficioso en aquella pobre economía de subsistencia.

### 7. Articulación cristiana del territorio: Monasterios y Pesquerías

El rey asturiano Alfonso I, llamado el Católico, aprovechando la rebelión de los bereberes del año 741 y el gran hambre del 750, organizó sucesivas expediciones a la meseta castellana, desde Lugo a la Rioja, matando a los árabes que topaba y desplazando a los cristianos a las tierras protegidas por las montañas del Norte; en palabras de la Crónica: *Eo tempore populantur Primorias, Lebana, Transmera, Supporta, Carranza, Barduliae...*

Alfonso II intentó revivir la corte visigoda, convirtiendo la secular resistencia de las gentes del Norte contra Roma, Toledo y Córdoba en una campaña ideológica para la reconquista de España. Fue por aquellos años



21



20

cuando debió comenzar a generalizarse el latín por estas latitudes, así como la religión cristiana, que ahora se manifestaba como sentimiento patriótico en la lucha contra los musulmanes, si bien, al parecer, en el territorio de la actual provincia de Gipuzkoa y la parte oriental de Bizkaia, ese fenómeno tuvo menor incidencia al haber sido más escasa la inmigración mesetaria.

Las poco pobladas comunidades altomedievales parece que se dedicaban casi con exclusividad al cultivo de la tierra, en una pobre economía de subsistencia en la que apenas existía más comercio que el trueque entre vecinos y donde había prácticamente desaparecido la realidad urbana.

El núcleo vascón costero fue cristianizado más tardíamente que las regiones vecinas; la cristianización vino lentamente desde el Oeste, el Sur (San Millán de la Cogolla) y el Norte (Bayona). Poco a poco fueron surgiendo iglesias y pequeños monasterios, más abundantes al sur de la cordillera, pero también presentes en la franja costera, a pesar de los esporádicos asaltos de las hordas embarcadas de normandos.





22

22. Nafarroako Antxo VI Jakitunaren erret ezaugarria. Erregearen sinadura ofizial zenez, ziurrenik horixe izango zen Donostiako forua idatzita zuen pergaminuari balioa emango ziona.

Signo regio del monarca navarro Sancho VI, el Sabio. Al tratarse de la firma oficial del Rey, es muy posible que fuera la que sancionara el pergamino del fuero de San Sebastián.

24. Donostiako zigiluaren aurpegialdea. Bertako kontzejtuak 1297an emandako aginte-pergaminotik zintzilik dagoen zigilua da jatorrizkoa, argizari egina. Frantziako Artxibo Nazionalan gordetik dago, Parisen. Egoera onean dagoenez nabarmen ikus daitezke XIII mendeko Kantauriko naoareen ingurumenak: gila-aurre bikoitza, gibel-arraun lema eta bela lauki bakarra.

Anverso del sello de San Sebastián, cuyo original en cera figura pendiente en un pergamino de poder otorgado por su concejo en 1297 y conservado en los Archivos Nacionales de Francia, París. La buena conservación del ejemplar permite apreciar con gran detalle el perfil de una nao cantábrica del siglo XIII, con su doble branque, el timón de espadilla y la única vela cuadrada.

25. Nafarroako Santxo VI Azkarrak Donostiako hiriori 1181 inguruan emandako foruaren XVI mendeko kopia. Itsas-araudi zehatza dauka idatzirik, geroago Gaztelako erregeek Kantauriko beste portu batzuei eman zien berbera. Gipuzkoako Agintegi Orokorra, Tolosa.

Copia del siglo XVI del fuero de San Sebastián, otorgado a la villa por Sancho VI de Navarra, el Sabio, hacia 1181. Contiene precisa reglamentación marítima, que más tarde dieron los reyes de Castilla a otros puertos del Cantábrico. Archivo General de Gipuzkoa, Tolosa.

23. Nafarroako Santxo VI-ak egindako diru-aboloa. Aurpegialdean erregearen soin-enbor trazak dakartzta. Atzekaldean zuhaitzak eutsitako gurutzea dago bi izarren artean, "Navarra" izena erdian duela.

Obolo acuñado por el rey Sancho VI de Navarra. En el anverso aparece esquematizado el busto regio. En su reverso figura una cruz sostenida por árbol, entre dos estrellas, y la inscripción "Navarra".



23

Kostaldean, inguruko eskualdeen aldean, baskoien gunea geroago kristautu zen; kristautasunaren eragina poliki-poliki zabalduko zen Mendebaldetik, Hegoaldetik (San Millán de la Cogolla) eta Iparraldetik (Baiona). Gutxinaka- gutxinaka, elizak eta monastegi txikiak altxa ziren han eta hemen; mendilerroaren hegoaldera ugarituko baziren ere, kostaldeko lerroan ere ikus zitezkeen, untziratutako normandar horden aldizkako erasoaldiak jasango bazituzten ere.

Itsasbazterretik gertu aztertutako Goi Erdi Aroko hobi arkeologikoei esker itsaski ugari eta itsasoko eta kontinenteko arrainak hartzen ibiltzen zirela jakin dugu. Haiek zituzten eskubideak monastegietan gordetako dokumentu zaharretan daude jasota; esku-bide haiek arrainlekuen eta kostalde hauetan hondartu edo atzitutako baleen gainekoak ziren.

Komeni da gogoraztea baletzarren atzipenari buruz ditugun aurreneko berri historikoak Ekialdeko Kantauriko itsasaldeko arrantzaleak aipatzen dituztenak direla.

## 8. Foruak eta itsas garapena

1180 urte inguruan, Antso Jakitunak Jaca eta Lizarrako forua itsas merkataritzari buruzko araudi esplizituarekin eman zion Donostiari, aurrez pentsa dezakegunez Nafarroako ekoizkinak merkaturatzearen.

Ordurako, Kantabria guztia ia (1154) eta Enkarterriak (1175) Gaztelako erresuman integratuak ziren, berriz ere. Alfonso VIII.ak gauza bera egingo zuen 1179-1200ean Bizkaia eta Gipuzkoarekin. Aipatutako errege horrek politika erabakior bati jarraitu zion bere domeinuak itsas-merkaturatzeko (Castro Urdiales, 1163; Santander, 1187, eta Laredori, 1200, emandako foruak; Hondoratzen Estatutua, 1180; gaziketa bidezko arrainlekuen sustapena, 1203), Hondarribia, 1203, Getaria, 1209, Mutriku, 1209, eta San Vicente de la Barquerari, 1210, foru berriak eman zizkien ere.

Errege foruek berekin zekarten estatutu juridiko pribilegiatuak bizkortu zuen garapena aurretik inoiz ere ezagutu ez zen neurrian. Faboratutako portuetako biztanleei eskainitako inmunitateak eta askatasunek nabarmen bultzatu zuten arrantza ihardueraren hazkundea, autokontsumorako izan ohi ziren arrainlekuak artapenerako eta beren sobe-rakinak gero eta urrunago merkaturatzeko izango baitziren ordutik aurrera.

Gehiegirik eskaintzen ez zuen baserri mundutik askatasun eta irabazi bila irten zen gero eta jende gehiago. Jende horrek arrantzari ekingo zion laister. Hain zuzen, lanbide horren inguruan bildutako biztanlegoaren hazkundea bizkorra izan zenez, haien artean itsasgizon eta nabigante bikainak aterako ziren laister. Ozeanoak gordeta zuen altxorretik aberastasun bizia ateratzearen eguneroko txanpan trebeak baitziren haiek. Horrek sortarazi zituen eraikuntzarako soberakinak, eliza handiagoak eraikitzeke eta beren herriak babestuko zituzten harresiak altxatzeko izango zirenak. Baina, untzi gehiago eta hobeagoak eraikitzeke eta merkataritzarako enpresa handiguratsuak finantzatzeko ere balio izan zuten, ordea.

Los escasos yacimientos arqueológicos altomedievales excavados cerca del litoral siguen proporcionando testimonios, tanto de la práctica de un intenso marisqueo como de la captura de peces marítimos y continentales. Los más antiguos documentos conservados de los monasterios recogen los derechos que éstos disfrutaban, no sólo sobre las pesquerías, sino también sobre las ballenas varadas o capturadas en estas costas.

Conviene recordar aquí que las primeras noticias existentes en la Historia sobre la captura de las gigantes ballenas son aquéllas que hacen referencia a los pescadores del Cantábrico oriental.

### 8. Fueros y desarrollo marítimo

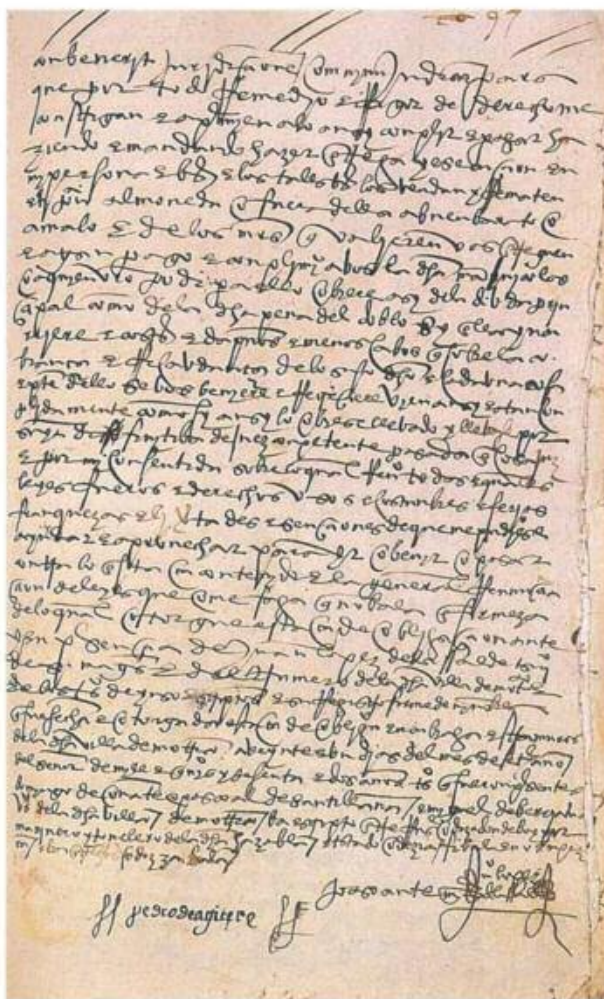
Hacia 1180 Sancho el Sabio otorgó el fuero de Jaca y Estella a San Sebastián, con explícita reglamentación sobre un comercio marítimo que cabe presuponer, a fin de dar salida a los productos navarros.

No hacía mucho que casi toda Cantabria (1154) y las Encartaciones (1175) se habían reintegrado al reino de Castilla, al que Alfonso VIII incorporó el resto de Bizkaia y Gipuzkoa en 1179-1200. Este rey continuó la decidida política de apertura de sus dominios al comercio marítimo (fuero a Castro Urdiales, 1163; Santander, 1187; Laredo, 1200; Estatuto de Naufragios, 1180; promoción de pesquerías mediante salazón, 1203) concediendo nuevos fueros a Hondarribia, 1203; Getaria, 1209; Mutriku, 1209 y San Vicente de la Barquera, 1210.

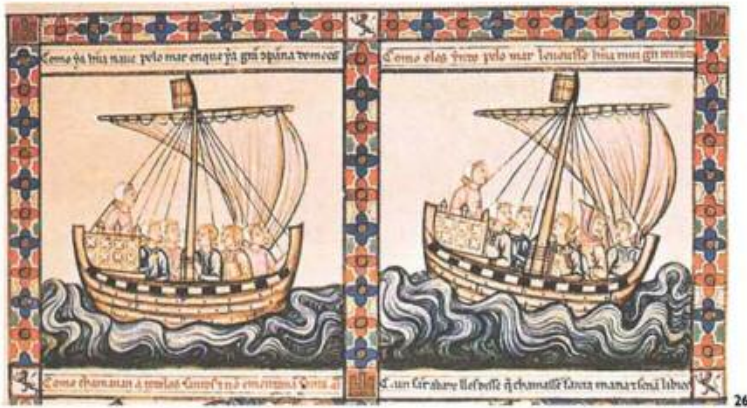
El estatuto jurídico privilegiado que suponía la posesión de fueros reales tuvo la virtud de dinamizar el desarrollo en una medida nunca antes conocida. La inmunidad y libertades concedidas a los habitantes de los puertos favorecidos se manifestaron primeramente en un fuerte incremento de la actividad pesquera, gracias a la transformación de las tradicionales pesquerías para el autoconsumo en otras decididamente orientadas a la conservación y comercialización de sus excedentes a distancias progresivamente más lejanas.



24



25



26. Gaztelo eta Leongo Alfonso X Jakituna-ren cantigotako batean irudikatutako kantauriar naoa. Penintsulako untxi atlantiarra azaltzen da cantigon. El Escorial-en gordetako kodizean 36.a da, XIII mendekoa.

*Nao cantábrica representada en la única cantiga de Alfonso X de Castilla y León -el Sabio- en que aparece un barco atlántico peninsular. Es la n° 36 del códice conservado en El Escorial. Siglo XIII.*

27. XIV mendean Gasteizko Katedrale Zaharraren atari nagusian landutako merkatal naio atlantiarra. Donostia eta Santanderreko zigiluetako untxien aldean, popako gaztelua ezkonduogoa dago kroskoaren egiturekin.

*Nao mercante atlántica labrada en la portada principal de la Catedral Vieja de Vitoria, durante el siglo XIV. Se puede apreciar una mayor integración del castillo de popa en la estructura del casco respecto a los barcos de los sellos de San Sebastián y Santander.*

XIII. mendek aurrera egin ahala, Gipuzkoa eta Kantabriako portuetako itsasgizonak Europako mendebalde guztian zehar ibiltzen hasiak ziren, Iparraldeko Itsasotik hasi eta Mediterraneoraino, bertako ekoizkinak esportatuz (burdina, erretxina, larrua) edo besteenak garraiatuz, Gaztelako artilea edo Bordeleko ardoa, esaterako.

Gaztelako erregeek ondo asko jakin zuten Kantauriko itsas potentzia baliatzen; Al-Andalus eta Murtzia konkistatzeko guda-laguntza eskatu zieten, hain zuzen. Untxi kantabriarrak Gibraltarreko Itsasarte irekitzeko eta XIII. mendearen erdialdetik beratu kristau trafikoen zateko libre izateko ezinbesteko izan ziren. Horrek merezitako ospea ekarri zien, eta foruei gehituko zizkieten pribilegio eta frankizia berriak.

## 9. Nazioarteko trafikoa eta untxi berriak

Baionako Untxi Elkartearen estatutuek (1213) XIII. mende hasierako nazioarteko trafikoen esparrua zehaztu dute, Akitaniako hiritik hasi eta Mendebalderantz: Gipuzkoa, Kantabria, Galizia; Iparralderantz: Bordele, Larroxa, Ingalaterra eta Flandes. Hamairugarren mendean barrena, euskaldunak eta kantabriarrak, batetik, Mantxako Kanalean, Ingalaterran eta Flandesen, eta bestetik, Portugalen, Andaluzian eta Murtzian izan zirela maiz agertuko zaigu zenbait informazio iturritan.

1277 urtean "Honrado Concejo de la Mesta" delako kontseilua eratzean Gaztelako artilearen esportazioak bultzada izugarria izan zuen Kantauriko portuetan zehar Iparralderantz. Urte haietakoak ditugu aurreneko erreferentziak Britainiako Irletako euskal arrainlekuen eta kostalde haietan kokatutako arrain lehortegien inguruan.

Dokumentuen arabera, 1281 urterako jadanik, Larroxelan eta Brujasen kantabriar eta euskaldunen kabanak ikus zitezkeen, hanséatiarrek, ingelesek edo veneziarrek ezarri aurretik. Gaztelako itsas-aduanako arantzel zaharrenek Cuatro Villas de Costa-ren aipamena egiten dute bakarrik, eta agerian uzten dute untxiratutako merkataritzak lortutako maila gorena, bai kontsignatutako ekoizkin aukera zabalarengatik eta bai horien abiapuntuko leku anitzengandik.

Fernando III.ak, El Santo izeneko erregeak, foruratutako euskal portuen kopurua gehitu egin zuen; estatutu hori Bizkaian Bermeori (1236) eta Gipuzkoan Zarautzi (1237) eman zien. Foruek faboratutako gainerantzeko portuek 1299 eta 1379 bitartean lortu zituzten pribilegio edo eskubideak. Guztietatik, Diego y María López de Haro-k Bilbori (1300) eta Portugaleteri (1320) emandako karta fundazionalak dira aipagarrienak, halako ibaguneak berehala izango baitziren garrantzi handikoak iparraldeko trafikoen zate.

XIII. mendearen bigarren erdialdetik, untxi mota ezberdinak bereiziko dituzten izen espezifikoak agertzen hasiko dira dokumentuetan. Aurreneko bereizketa nagusia batez ere arraunen bidez bultzatutako eta galera izeneko guda-untxien eta merkataluntxien artean ezarri da. Alfonso X.ak Baionan eraikiko zituen galerak, eta untxi horiekin eta bestelakoekin zerbituko diote herri kantabriarrek. Baina mende hartan izandako gauzarik

El rápido incremento de la población pescadora, drenada del pobre entorno rural con el señuelo de la libertad y la ganancia, aunque fuera a costa de mucho mayor riesgo, transformó pronto a aquellas gentes en expertos mareantes y navegantes, adiestrados en la brega cotidiana para arrancar del océano la riqueza viva que atesoraba. Ello generó excedentes para la construcción, no sólo de iglesias mayores y murallas con que defender sus villas, sino también para la fabricación de mayores y mejores barcos y la financiación de empresas mercantiles más ambiciosas.

Según fue avanzando el siglo XIII, los mareantes de los puertos guipuzcoanos y cántabros se fueron haciendo presentes en todo el occidente europeo, desde el Mar del Norte al Mediterráneo, exportando los productos de la tierra (hierro, resina, cueros) o transportando los ajenos, como lanas castellanas o vinos de Burdeos.

Los reyes de Castilla supieron aprovecharse de la creciente potencia marítima cántabrica, requiriendo su colaboración guerrera para la conquista de Al-Andalus y Murcia. Los barcos del Cantábrico fueron pieza capital para la apertura del Estrecho de Gibraltar y su mantenimiento expedito a los tráficos cristianos desde mediado el siglo XIII. Ello les acarrió merecida fama y nuevos privilegios y franquezas que añadir a los fueros.

### 9. Tráficos internacionales y nuevos barcos

Los estatutos de la Sociedad de Navíos de Bayona (1213) describen el ámbito de los tráficos internacionales a comienzos del siglo XIII, desde la villa del Adour hacia el Oeste: Gipuzkoa, Cantabria, Galicia; hacia el Norte: Burdeos, La Rochelle, Inglaterra y Flandes. Mediada la centuria decimotercera comienza a menudear la información sobre la presencia de vascos y cántabros en el Canal de la Mancha, Inglaterra y Flandes, de un lado, y Portugal, Andalucía y Murcia de otro.

La creación en 1277 del Honrado Concejo de la



Mesta imprimió un fuerte impulso a la exportación de lana castellana hacia el Norte a través de los puertos cántabros. De esas mismas fechas procede la referencia más antigua sobre pesquerías vascas en las Islas Británicas y el asentamiento de secaderos de pescado en sus costas.

Tan pronto como en 1281 se documentan lonjas de montañeses y vascos en La Rochelle y Brujas, antes de que las establecieran hanseáticos, ingleses o venecianos. Los más antiguos aranceles de aduanas marítimas castellanos se refieren sólo a las Cuatro Villas de Costa, y ponen de manifiesto el alto grado de complejidad alcanzado por el comercio embarcado, no sólo por la variedad de productos consignados, sino también por la enorme diversidad de los lugares de procedencia.

El rey Fernando III, el Santo, amplió el número de puertos aforados, concediendo tal estatuto a Bermeo (1236) en Bizkaia, y a Zarautz (1237) en Gipuzkoa. Los once puertos aforados vascos restantes recibieron sus privilegios entre 1299 y 1379. De entre todos ellos destacan las cartas fundacionales otorgadas por Diego y María López de Haro a Bilbao (1300) y Portugaleta (1320), por la inmediata trascendencia que tuvieron para los tráficos norteños la puesta en valor de tales enclaves fluviales.

28. XIII mendeko merkatal nao kantauriarra, Guillermo G. de Aledo-ren arabera. Santander eta Donostiako kantzajuek 1297an ateratako argizarizko zigiluetan oinarritu da. Akwarela 1980 inguruan egin da. Jabetza pribatua.

Nao mercante cantábrica del siglo XIII según interpretación de Guillermo G. de Aledo basado en los sellos de cera emitidos por los concejos de Santander y San Sebastián en 1297. Acuarela realizada hacia 1980. Propiedad particular.

interesgarrienetakoa merkataluntziei egindako aldaketak ditugu. Beren eboluzioa eragin zuten faktoreak hiru dira: a) neurri eta sendotasun handiagoa; b) lema-arraunaren ordezkorastako lema jartzea; c) babeserako eta erasorako aproposak diren zuredigainak, esaterako, txopako gazteluak eta masta gaineko trapak. Kantauriko untzi horien tipologiei, hain zuzen ere Atlantikoko testuinguruan barne egokitutakoei, honako izenok eman zitzaizkien: pinatzak, kokak, haloakeak eta naoak.

#### Kantauri Ekialdeko portuei emandako foruak

Portuak	1150	1200	1250	1300	1350	1400
Hondarribia		1203				
Oiartzun				1320		
Donostia	1180					
Usurbil					1371	
Orio					1379	
Zarautz		1237				
Getaria		1209				
Zumaia					1347	
Deba					1343	
Mutriku		1209				
Ondarroa				1327		
Lekeitio				1325		
Gernika					1366	
Bermeo		1236?				
Plentzia				1299		
Bilbo				1300		
Portugalete					1322	
Castro Urdiales	1163					
Laredo		1200				
Santander	1187					
San Vicente		1210				

#### 10. Erasoaldiak, anaiarteak eta bakealdiak

Behe Erdi Aroan zehar, Kantauriko itsasaldeko itsasgizonak gaskoi, ingeles, flandestar, italiar eta alemanekin lehian aritu ziren; merkataritzan agintea nork handiago izan, euren trafikoan kortsari nahiz piraten indarkeria bizi izan zuten sarritan.

Desde la segunda mitad del siglo XIII comienzan a aparecer en la documentación denominaciones específicas distinguiendo diferentes tipos de embarcaciones. La primera gran diferencia se establece entre los buques de guerra, propulsados primordialmente a remo, llamados galeras, y los mercantes. Alfonso X construye galeras en Bayona y con galeras y naves le sirven las villas cantábricas. Pero más interés tienen las transformaciones que en aquella centuria sufrieron los buques mercantes. Tres son los factores que determinaron su evolución: a) el incremento de la capacidad y fortaleza; b) la sustitución del remo-timón por el timón de codaste, y c) la incorporación de superestructuras para facilitar la defensa y el ataque, como castillos a popa y cofas en lo alto del palo. Las tipologías de tales buques cantábricos, integrados en el contexto de la tradición atlántica, recibieron los nombres de pinazas, cocas, ha-loques y naos.

#### 10. Agresiones, hermandades y treguas

Durante la Baja Edad Media los mareantes del Cantábrico competían con los hombres de mar gascones, ingleses, flamencos, italianos y alemanes disputando por el control de un comercio en cuyos tráficos menudeaban las acciones violentas, cuando no corsarias o simplemente piráticas.

La inestabilidad política del último tercio del siglo XIII aceleró el proceso de constitución de hermandades entre los concejos del reino de Castilla, que tuvo su correlato en los puertos marítimos norteños. Tanto las guerras entre monarquías como las guerras privadas tenían un efecto devastador en la mar. Fueron siete villas costeras y Vitoria quienes constituyeron la famosa Hermandad de la Marina de Castilla: Santander, Laredo, Castro, Bermeo, Getaria, San Sebastián y Hondarribia. El precioso documento se firmó el año 1296 en Castro Urdiales, puerto elegido como capital de la confederación, que fue constituida para prestarse ayuda mutua y



#### La concesión de fueros a puertos del Cantábrico Oriental

Puertos	1150	1200	1250	1300	1350	1400
Hondarribia		1203				
Oiartzun				1320		
San Sebastián	1180					
Usurbil					1371	
Orio						1379
Zarautz		1237				
Getaria		1209				
Zumaia					1347	
Deba				1343		
Mutriku		1209				
Ondarroa				1327		
Lekeitio				1325		
Gernika					1366	
Bermeo		1236?				
Plentzia				1299		
Bilbao				1300		
Portugalete				1322		
Castro Urdiales	1163					
Laredo		1200				
Santander	1187					
San Vicente		1210				



29. Brujas-eko portua XV mendean. Miniatura garaikide flamenarra. Behe-Ertaraan Brujas izan zen Europa atlantiarreko porturik garrantzitsuena, erreferentzia gune ezinbesteko Kantauriko itsastarrentzat.

Aspecto del puerto de Brujas en el siglo XV, según una miniatura flamenca contemporánea. Brujas fue durante la Baja Edad Media el puerto más importante de la Europa atlántica, y referencia fundamental para los hombres de mar del Cantábrico.

30. Bi untzi "castil davante"-dunen arteko borroka. XIV mende hasierako eskuizkribu ingeleseko miniatura.

Cambate entre dos naves con "castil davante". Miniatura de un manuscrito inglés de principios del siglo XIV.

31. Itsas-merkatariak Pariseko moiletan salerosten. XV mendeko miniatura frantsesaren arabera. Bibliothèque Nationale, Paris.

Mercaderes marítimos negociando en los muelles de París, según una miniatura francesa del siglo XV conservada en la Biblioteca Nacional, París.

32. Itsas-guda. Jean Froissart-en Chroniques-tik ateratako miniatura, Bibliothèque Nationale-an gordetako 1460ko eskuizkribua. Soldadu borrokari ugari ikusten da arma zuri eta arronbelekin; horrek adierazten digu artilleriak zuen garrantzia apala, nahiz eta aurreko mendeetan jada untzietan sartuta egon.

Batalla naval. Miniatura de las Chroniques de Jean Froissart, según el manuscrito de 1460 conservado en la Biblioteca Nacional de París. La saturación de soldados combatientes con armas blancas y arcas pone de manifiesto la aún relativa importancia alcanzada por la artillería, incorporada a los buques ya en el siglo anterior.

XIII. mendearen azken hereneko politika gorabeheratsuak Gaztelako erresumaren kontseilu arteko anaiarten erakuntza prozesua bizkortu zuen; iparraldeko itsas portuak izan ziren horren ezaugarri. Bai monarkien arteko gudaldiek eta bai gudaldi pribatuek itsasoan eragin suntsitzailea zuten. "Hermandad de la Marina de Castilla" deritzan entzute handiko anaiarteak Gasteizek eta kostaldeko zazpi herrik eratu zuten: Santander, Laredo, Castro, Bermeo, Getaria, Donostia eta Hondarribiak. Garrantzi handiko dokumentu hura 1296 urtean sinatu zuten Castro Urdialesen, portu hura aukeratu baitzuten konfederazioaren hiriburu gisa. Konfederazio hori, hain zuzen, elkar lagundu eta babes-teko, merkataritza hobetzeko eta berau osatzen zuten kideen artean sor litezkeen gatazka baretzeko eratu zuten.

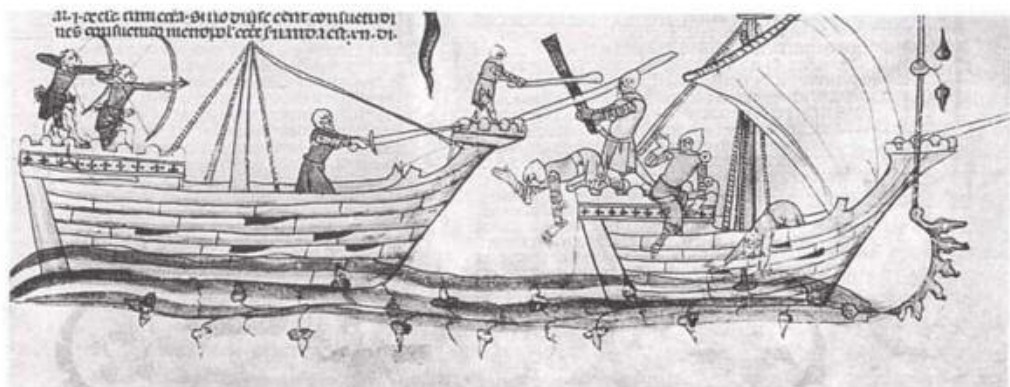
Meneko akitaniarrei eraso egiten zitelako Kantauriko itsasgizonak salatuz Ingalaterrako erregeek Gaztelakoei etengabe aurkeztutako kexuak eta iparraldeko itsasgizonek beren aurka ekindako lapurretak eta indarkeria zirela eta Britainia Handiko artxi-boetan gordetzen diren euskaldunen eta kantabriarren erreklamazioak, bai batak eta bai besteek eragindako akaberarik gabeko indarkeriaren eta ondoren izango ziren mende-kuen erakusgarri bat besterik ez dira; hain zuzen ere, lehiakideen artean sinatutako hainbat bakealdiren ondoren (1293, 1309, 1311, 1328, 1353...), egoerak bere horretan jarraitu zuen, maiztasun hori bera eraginkortasun ezaren eta egoera larriaren adierazgarri izanik.

Ekialdeko Kantauri itsasaldeko untzizabe, merkataritza eta itsasgizonek Flandes, Frantzia eta Ingalaterrako duke eta monarkengandik askatasun, frankizia eta garantia bikainak lortu zituzten beren buruaren, untzien eta ondasunen gainean, XIV. menderaren erdialdetik hasita gutxienez. Egoera faboragarri hark lagunduko zien herrialde haietan merkataritza eta itsasgizon hispaniarrei tajuz antolatutako "nazio" edo komunitateak eratzten, beren arazoaren gaineko jurisdikzioaren jabe izango zirelarik, beren interesak hobe babestearren.

## II. Untziak eta armetako burdina

Itsas iharduera biziari esker Gipuzkoako eta menditar portuak bai arrantza bai merkataritza eta bai guda aldetik sendotuta, eta XIV. mendearen hasieratik Bilboko itsasadarrekoak erantsi zitzaizkiela, XIV. eta XV. mendeetan zehar ahalmen izugarria izan zuten itsasoaren gainean.

Beharrezkoa gertatzen zen bakoitzean federatuta eta elkartuta, Europako beste itsas potentzietako monarkei ere aurre egitera ausartu ziren. Hainbat borroka eta elkarri egindako kalteen ondoren, Ingalaterrako errege zenak, 1350 urtean, merkataluntzidi kantabriarra erasotu zuen Flandesetik itzultzean, beren ia efektibo erdiak zakuraturuz; Winchelsea-ko ekintza gertatu ondorengo urtean, ingeles hura, kalte gehiago gerta ez zedin, frankiziak eta askatasunak eskaintzen hasiko zitzaien hispaniarrei berehala.



30



31

defensa solidaria, hacer prosperar el comercio y dirimir las querellas que pudieran surgir entre sus componentes.

Las frecuentes quejas y reclamaciones planteadas a los reyes castellanos por los de Inglaterra, en que se acusa a los marinos cantábricos de agresiones contra súbditos aquitanos, así como las reclamaciones conservadas en archivos británicos de vascos y cántabros a propósito de robos y violencias contra ellos ejercidos por los marinos septentrionales, no son sino un pálido reflejo de la interminable sucesión de acciones violentas, y represalias consiguientes, emprendidas por una y otra parte; estado de cosas que no lograban frenar las asiduas treguas firmadas entre los contendientes (1293, 1309, 1311, 1328, 1353...), cuya misma frecuencia da testimonio de su ineficacia y fragilidad.

Los armadores, mercaderes y mareantes del Cantábrico oriental lograron de los duques y monarcas de Flandes, Francia e Inglaterra importantes libertades, franquicias y garantías sobre sus personas, barcos y bienes, por lo menos desde mediado el siglo XIV, situación privilegiada que facilitó el establecimiento de "na-

ciones" o comunidades bien organizadas de comerciantes y hombres de mar hispanos en esos países, con jurisdicción sobre sus propios asuntos y para la mejor defensa de sus intereses.

## II. Barcos y hierro en armas

Consolidados los puertos guipuzcoanos y montañeses en la intensa actividad marítima, tanto pesquera y mercantil como guerrera, e incorporados los de la ría de Bilbao desde comienzos del siglo XIV, en conjunto constituyeron durante aquella centuria y la siguiente un formidable poder sobre la mar.

Federados y hermanados en cuantas coyunturas lo requirieron, se atrevieron a enfrentarse directamente hasta con monarcas de otras potencias marítimas europeas. Tras diversas escaramuzas y daños mutuos, el rey inglés asaltó en 1350 la flota mercante cantábrica cuan-



32





33

33. Juan Martínez de Mendara kapitainak Zumaiaiko San Pedro-ko Elizari emandako taula botiboa. Gibraltarreko uretan 1475ean guda-untzidi portugalginoarra garaitu izanaren gogogarri, nao bizkaitar eta gipuzkoarrek osatutako armadaren buru aritu bait zen.

Tabla votiva donada a la Iglesia de San Pedro de Zumaia por el capitán Juan Martínez de Mendara, en conmemoración de la victoria conseguida contra la escuadra luso-genovesa en aguas de Gibraltar, el año 1475, donde iba al mando de una armada de naos vizcainas y guipuzcoanas.

35. XIV mendean bukaeran Baionako katedraleko giltzarrian landutako untzia, branka eta txopan gaztelua duena. Palikromiak andorengoa dirudien arren, mende hartan erruz Mediterraneoaratu ziren untzi kantauriarren adibide bikain dugu.

Nave con castillos a proa y popa labrada en una clave de las bóvedas de la catedral de Bayona, a finales del siglo XIV. Aunque la policromía parece posterior, se trata de un magnífico ejemplar de los barcos cantábricos que tan abundantemente penetraron en el Mediterráneo durante aquella centuria.

34. Zumaiaiko taula botiboaren xehetasuna. XV mende bukarako kantauriar naoen nolakotasuna ikus daiteke bertan. Nao moeta harekintxe ekin zioten garai hartako aurkimen geografiko handien aldiari.

Detalle de la tabla votiva de Zumaia donde se puede apreciar como eran las naos cantábricas de finales del siglo XV, las mismas que fueron instrumento fundamental en la era de los grandes descubrimientos geográficos que entonces se inauguraba.

Gaztelako erregeek, euskal-kantabriar kostaldeko untziek eta gizonek osatzen zuten boterera jotzen jarraitu zuten sistematikoki, gudazaletasun aldi hartan izango zen abagune guztitan. Untzi haiek burututako hainbat eta hainbat ekintza ezin izango ditugunez deskribatu, horietatik adierazgarrienak aipatuko ditugu bakarrik.

Esaterako, 1339-41 urte bitartean Itsasarteko kanpainan Alfonso XI.ak baliatu zituen 80 untzik osatutako untzidia, edo handik bi urtera, Algeciraseko erasoaldian parte hartu zuten 40 untzi kantabriarrek osatutakoa. Besteak beste, 1359 urtean, Aragoneko erregearen Mediterraneoeko kostaldeak eta irlak zigortzeko asmoz Pedro I.ak armatu zituen 80 "nao de castildavante" direlako kantabriar untziak.

Gerra zibilean zehar, bi bandoetan ziren ipartar untziak. 1372 urtean, Donostian kontzentratu eta irten zuen kantabriar untzidiak Ingalaterrako flota suntsitu zuen erabat Larroxelan: haien untziak erre eta, altxorra garraiatzen zuena eta Pembroke-ko konteaz gain, 400 erreskate gizon eta 8.000 soldadu atzipetu zituzten. Enrique II.ak Santanderren egin zien harrera garaileei, hiri hartan bertan eraikitzea aginduko zuelarik "Reales Atarazanas" direlakoak. Harrez geroztik bertan tresnatu zituzten koroak Kantauriar antolatutako untzidiak.

Ehun Urteko gerra osoan zehar, Hispaniako Iparraldeko kostaldeko herriek zuten itsasoaren gainean ahalmenik handiena. Haien buruan, Gaztelako almiranteek ingelesei



34

do regresaba de Flandes, tomando casi la mitad de sus efectivos; pero al año siguiente de la acción de Winchelsea se apresuró el inglés a conceder franquicias y libertades a los hispanos en su reino para evitar males mayores.

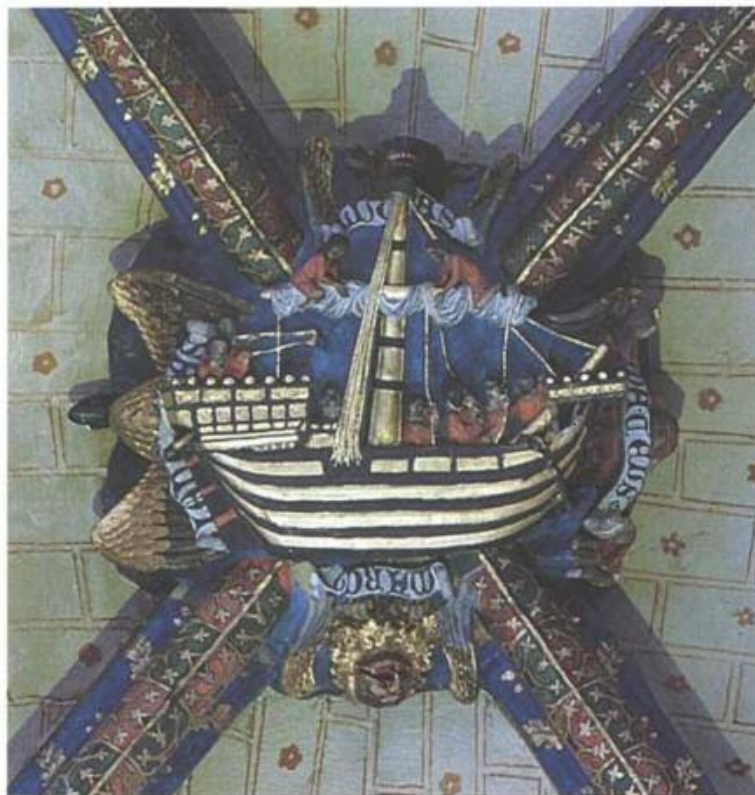
Los reyes de Castilla siguieron recurriendo sistemáticamente al poder naval constituido por los barcos y los hombres de la costa vasco-cantábrica en todas las ocasiones que aquel belicoso período presentó. Ante la imposibilidad de describir tal abundancia de acciones navales, anotaremos sólo algunas de las más destacadas.

Por ejemplo, la armada de 80 naos de que se sirvió Alfonso XI en la campaña del Estrecho durante 1339-41, o la de 40 naos también cantábricas que intervinieron, dos años después, en el asalto a Algeciras. Pedro I armó otras 80 "naos de castildavante" cantábricas para castigar las costas e islas mediterráneas del rey de Aragón en 1359.

Durante la guerra civil hubo naos del Norte en los dos bandos. En 1372 la armada cantábrica concentrada y zarpada de San Sebastián destruyó a la inglesa en La Rochelle, cuyos barcos fueron quemados o capturados; entre estos últimos lo fue el que transportaba el tesoro, así como el propio conde de Pembroke, 400 caballeros de rescate y 8.000 soldados. Enrique II recibió a los vencedores en Santander, villa en que ordenó construir las Reales Atarazanas donde, desde entonces, se apresaron las armadas organizadas por la Corona en el Cantábrico.

Durante toda la guerra de los Cien Años, el poder predominante sobre la mar fue el de las villas costeras del Norte hispánico, a cuyo frente los almirantes de Castilla vencieron a ingleses y portugueses o pusieron freno a las pretensiones expansionistas de la Liga Hanseática. La rivalidad con los vecinos precipitó el ataque a Bayona, la quema de San Juan de Luz y de Biarritz y el saqueo de la tierra de Burdeos (1418).

Junto a la fiera guerrera de los mareantes del Cantábrico y la fortaleza y maniobrabilidad de sus bar-



35

cos, existió otro factor que colaboró a conformar aquella realidad: el hierro y las armas que con él se fabricaban.

Efectivamente, la industria ferrona, tradicionalmente dedicada a la producción de herramientas rurales y artesanales, como la cantería y la carpintería, recibió un fuerte impulso por la demanda que desencadenó la actividad marítima. Esta vino de tres direcciones: de la propia construcción naval, de la creciente necesidad de armas, pronto no sólo blancas, sino también de fuego, y por la solicitud extranjera de tan estupenda materia prima, cuya exportación no dejó de aumentar hasta finales del siglo XVI.

La documentación medieval vasca pone de manifiesto la existencia de un gran número de oficios especializados en la confección de armas blancas y defensivas: albartero, armero, astero, ferrero, cerrajero, espadero, ballestero, cuchillero, jubetero, etc. Desde mediados del siglo XIV, en las acciones bélicas sobre la mar de los hombres del Cantábrico se referencia la utilización



36

36. Aingurak egiten. José María Sert-en Pueblo de Ferrones goiburudun horma-irudia, 1930-1932. San Telmo Museoko eliza, Donostia.

Fabricación de anclas. Detalle de la pintura mural de José María Sert titulada Pueblo de Ferrones, 1930-1932. Iglesia del Museo de San Telmo, San Sebastián.

37. Baseritar bizkaitarra armetan jarria. Trachtenbuch von Spanien eskuizkributik ateratako marrazkia, Christoph Weiditz-ek 1529an egina. Kantauriarrei buruzko laminetan nabaritu daitekeenez, "vizcaino" adjetiboa kantauriko biztanle guztientzako erabili zuen.

Campeño vizcaino en armas. Dibujo del manuscrito Trachtenbuch von Spanien, realizado por el orfebre Christoph Weiditz en 1529. Tal como puede apreciarse en las numerosas láminas dedicadas a gente del Norte, el adjetivo de "vizcaino" lo aplicaba a todos los habitantes de la costa cantábrica.

38. Hanburgo-ko portua 1497an. Hamburger Stadrecht eskuizkribuko miniatura. Ertoro amaieran Europako portuetako jardun bizia ematen du aditzera.

El puerto de Hamburgo en 1497. Miniatura del manuscrito llamado Hamburger Stadrecht, donde se muestra la abigarrada actividad de un puerto europeo a finales de la Edad Media.

eta portugaldarrei irabazi eta Liga Hanseatarrari zituen hedapen asmoak kendu zizkionten.

Kantauriko itsasgizonek gudarako erakutsi zuten gogorkeria, beren untzien sendotasuna eta maniobrabilitatearekin batera, errealitate hura itxuratzen lagundu zuen beste faktore bat bazen: burdina eta burdinarekin egindako armak.

Hain zuzen ere, burdingintzak, tradizioz baserriko eta artisau erremintak egiten aritu zenak, hargintzak eta zurgintzak bezalaxe, bultzada izugarria izan zuen itsas ihardueratik sortutako eskariagatik. Eskari hura hiru aldetatik sortu zen: untzigintzatik bertatik; armen gero eta behar handiagoagatik (bai arma zuriena eta bai su armena); eta lehengai bikain haren atzerriko eskariagatik, gero eta burdin gehiago esportatuko zelarik XVI. mendearen bukaera aldera arte.

Erdi Aroko euskal dokumentaziora jotzen badugu arma zuri eta babeserakoak egiten espezialdutako ofizio ugari bazirela antzemango dugu: bastagin, armagin, astagin, olagizon, zerrailgin, ezpatagin, baleztzagile, aitzogile, jubetero, etabar. XIV. mendearen erdialdetik, Kantauriko gizek itsasoan ekindako borrokan, artileriaren erabilera aipatzen da; burdinezko barrak jaurtitzen zituzten hasieran. Handik gutxira, lur hauetan su arma zamatsuetan espezialdutako ofizio berriak sortu ziren: lonbardoero, espindagero, etabar.

Gaztelako demografiaren hazkundeak eta gudaldi etengabeek euskal olagizonen ekoizpena bultzatu eta hobekuntza teknikoak faboratu zituzten.

Mende horren erdialdera, Bizkaian eta Gipuzkoan urtero ekoizten ziren milaka kintale burdin eta altzairutik heren bat untzigintzarako eta armagintzarako, beste heren bat erreminta eta ferraketarako eta beste herena barratan esportatzeko zela dio Pedro de Medinak.

Pika, arkabuz, moskete, koraza eta kaskoak, Europan izandako tertzio espainiarrak edo Mundu Berriko konkistatzaileak garaitezin izaten lagundu zietenak, gehienak, Euskal Herriko haran estuetan landuak eta untziz bidaliak ziren.

Eskariak kontsumo lokala gainezkatu zuenetik, industria siderurgikoak gora egin zuen neurri handi batean eta Euskal Herriko motore ekonomikoetako bat bihurtu; fenomeno horrekin batera, bai merkatoriengandik eta bai asentistengandik gero eta kontrol handiagoa somatu zen industria horren gainean. Bizkaiko Foruak berak ere erreakzionatu zuen egoera horren aurrean, IV. legean errentariei burdinarekin eta altzairuarekin salerosketan aritzea debekatzen dienean, olagizonengan sortutako kalteengatik.

XVI. mendearen bukaera aldera, Europako potentziekin hedatutako krisialdiak eraginda, euskal burdinaren lehiak behera egin zuen, primerako lehengai izanarren, eskulana askoz ere garestiagoa zenez manufakturatutako ekoizkinak nazioartean merkaturatzea eragozten baitzuen. Hori izan zen ondorengo mendean burdina gehienbat barratan esportatu izanaren arrazoia.

de artillería, que al principio disparaba barras de hierro. Pronto hubo en estas tierras nuevas especialidades en las pesadas armas de fuego: lombarderos, espingarderos, etc.

El crecimiento demográfico de Castilla y la sucesión de conflictos bélicos estimularon la producción de los ferrones vascos y favorecieron la introducción de mejoras técnicas.

Hasta entrado el siglo XVI el mineral o "vena" fundido, era macerado a fuerza de brazo por los ferrones, desde entonces se generalizó el uso de la energía hidráulica para mover los martillos pilones y los barquines.

Cuenta Pedro de Medina, a mediados de esa centuria, que de los varios centenares de miles de quintales de hierro y acero producidos anualmente en Bizkaia y Gipuzkoa un tercio lo consumía la industria naval y armas, otro se dedicaba a herramientas y herraje y el tercero se exportaba en barras.

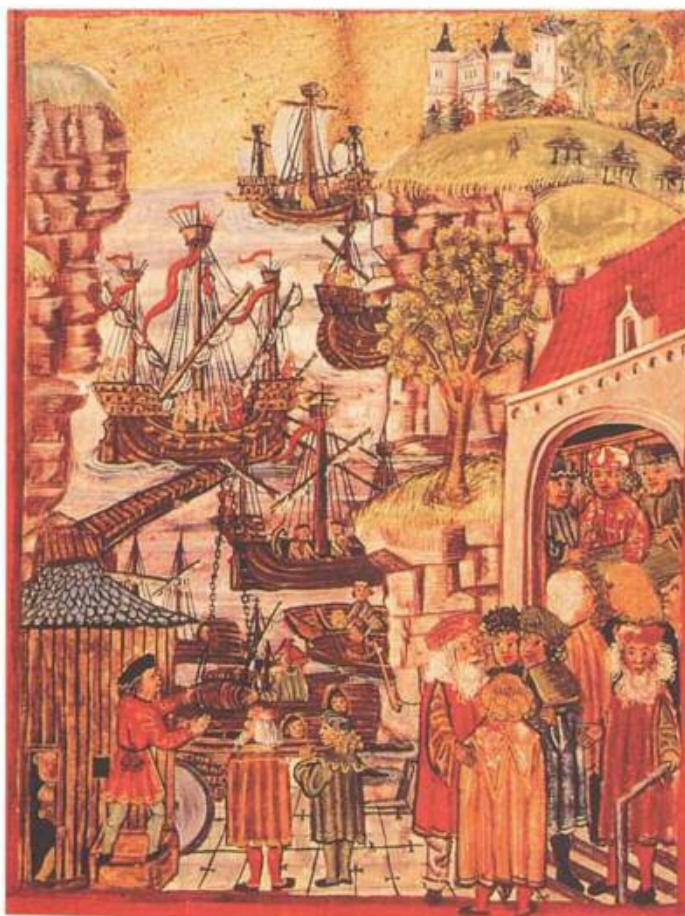
Las picas, los arcabuces, mosquetes, corazas y cascos con que se hicieron irresistibles los tercios españoles en Europa o los conquistadores del Nuevo Mundo, en su mayoría se forjaron en los estrechos valles del País Vasco y llegaron a su destino embarcados.

Desde el momento en que el tirón de la demanda desbordó el consumo local creció en gran medida la industria siderúrgica, que se consolidó como uno de los motores económicos del país; el fenómeno fue acompañado de un progresivo control de la misma por comerciantes y asentistas, ante lo que reaccionó el propio Fuero de Bizkaia, cuando en la ley IV prohíbe a los renteros comerciar con hierro y acero por el daño que recibían los ferrones.

La crisis generalizada con las potencias europeas a finales del siglo XVI hizo al hierro vasco poco competitivo pues, a pesar de lo inmejorable de la materia prima, la mucho más cara mano de obra hacía inviables en el mercado internacional los productos manufacturados, ello determinó que en la centuria siguiente la mayor parte de la exportación se efectuase en barras.



37



38



39. Plentzian 1526an eraikitako "El Torreón" etxearen aurrealdean dagoen armari-kartela. Nao ozeaniarra errepresentatzen du, bi gabiaduna eta gila-bular sendokoa. Gazteluak janzten beste gaztelutxo heraldiko batzuk dauzka, hiru dorredunak.

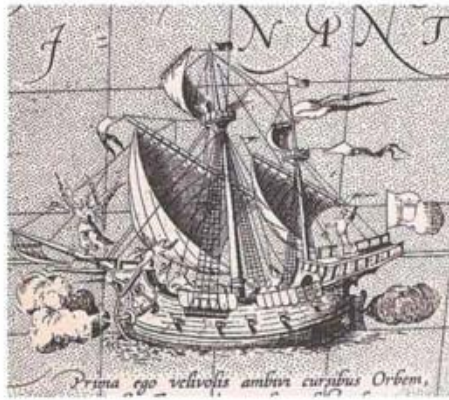
Cartela heráldica existente en la fachada de la casa de Plentzia llamada "El Torreón", construida en 1562. Representa una nao oceánica de dos gubias y prominente beque, cuyos castillos se rematan con sendos castilletes heráldicos de tres torres.

40. Victoria naoareen alegorizazio irudikapena. Abraham Ortelio-ren Maris Pacifici maparen xehetasuna. Theatrum Orbis Terrarum izeneko liburuan 1589ko argitalpenean lehenbizi inprimtua.

Representación alegórica de la nao Victoria. Detalle del mapa Maris Pacifici de Abraham Ortelio, impreso por primera vez en la edición de 1589 del Theatrum Orbis Terrarum.

41. Juan Sebastian Elkano. Grabatua, Ricardo Bellver-en 1879ko eskultura egin aurretiko zirriborroa ainarri hartuta egin. Zirriborro hori aintzat hartuta 1923an Getarian monumentua altxatu zuten oroigarri. Jakinduria, lana eta leialtasunari esker eman zion Juan Sebastian Elkano lehenbizi biara munduari.

Juan Sebastián Elcano según grabado basado en el boceto para escultura realizado por Ricardo Bellver en 1879, a partir del cual se erigió en Getaria un monumento conmemorativo en 1923. Elcano fue el hombre cuyos conocimientos, tesón y lealtad, hicieron posible culminar la primera vuelta al mundo.



42. Andrés Urdaneta kosmografo eta esploratzailearen erretratua. Víctor Villán-en margolana, 1895. El Escorial Monasterioa. Urdanetak osatu zuen Ozeano Bareko itsasbidearen oinarritzko eskema, Asiatik Ameriketara itzultzeko bidea edo "Sortaldetik atzeroko bidea" aurkitu zuenean (1565).

Retrato del cosmógrafo y explorador Andrés de Urdaneta, realizado en 1895 por Víctor Villán. Monasterio de El Escorial. Fue Urdaneta quien logró completar en 1565 el esquema básico de las rutas oceánicas, al descubrir el camino para volver desde Asia a América, o "vuelta de Poniente".



## 12. Hedakuntza ozeanoan zehar

Ikusi dugu dagoeneko ekialdeko Kantauri itsasoko gizonak XIII. mendean zehar Europako aurrealde atlantiarrean ibili zirela han-hemen, eta Mediterraneo aldean ere ibili zirela.

Merkataritza trafikoen eta gudako ekintzen atzetik, bazen beste errealitate bat, gizatiarragoa, itsasgizonen, unzi tekniken eta horiei esker lortutako itsasoari buruzko jakituriaren jatorri: arrainlekuak.

Arrantzale komunitateak, lanbidearen arrisku naturalei hobe aurre egitearren ereduak kofradiatan bilduta, gero eta urrunago joaten hasiak ziren, kontserbatutako arrainaren barrualdeko eskari handia hornitzearren; garai hartako gizarte erlijioetsuan, barrualdi eta garizumatan neurtzen zuten beren denbora. Aurrena Asturias eta Galiziaraino heldu ziren; gero, Irlandako itsasora eta, XV. mendetik Kanaria-Saharako arrain baltza oparora.

## 12. La expansión oceánica

Hemos visto ya como los hombres de mar del Cantábrico oriental se hicieron presentes en la fachada atlántica europea durante el siglo XIII, e iniciaron incursiones en el Mediterráneo.

Detrás de los tráficos mercantiles y de las acciones bélicas, había otra realidad de mayor base humana de donde procedían tanto los hombres, como las técnicas navales y las sabidurías sobre el medio marino que las hicieron posibles: las pesquerías.

Las comunidades de pescadores, apiñadas para mejor afrontar los naturales riesgos del oficio, en ejemplares cofradías, se fueron aventurando cada vez más lejos, a fin de abastecer a la fuerte demanda de pescado conservado del interior del país, en aquella sociedad tan religiosa, cuyo tiempo se medía en ayunos y cuaresmas. Primero se alargaron hasta Asturias y Galicia, más tarde al mar de Irlanda y, ya desde el siglo XV al rico banco canario-sahariano.

En todos y cada uno de esos ámbitos también actuaron encuadrados en las armadas reales o en expediciones particulares, unas veces mercantiles, otras corsarias. Estuvieron en la conquista de Ceuta, junto a los portugueses, y en la de las Canarias; siguieron sigilosamente a los lusitanos por las costas de Africa y se beneficiaron de los tráficos con Guinea. Sus barcos eran los mejores para responder al desafío del océano y, gracias a ello, hicieron posible la construcción de las rutas marítimas que desvelaron los confines del planeta.

No sólo hubo vascos y montañeses en las expediciones colombinas, sino en todas las que siguieron. Desempeñaron un papel capital en la primera vuelta al Mundo, culminada gracias al empeño de Elcano, y en otras muchas empresas más, como la conquista de las Filipinas por Legazpi y el hallazgo de la ruta de retorno o "vuelta de Poniente" desde Asia a América por Urdañeta, con que se completó el esquema de comunicaciones marítimas universal.

Hoy sabemos que durante el siglo largo de los grandes descubrimientos geográficos el noventa por ciento de todos los miles de barcos que zarparon de España hacia América y el Pacífico se construyeron en el pequeño sector de costa ocupado por las actuales provincias de Gipuzkoa, Bizkaia y Cantabria, las cuales, por tanto, fueron el astillero donde se botaron los buques que hicieron posible la gran expansión oceáni-



42



43

43. Bizkaiko salerosketaren alegoria. Besteak beste, "Domus Cantabrica" delakoa ikus daiteke. Horma-irudi hau Naviera Vizcaína untzioletako Bilbao petrolio-untziko ofizialen ganbararako egina da. José María Ucelay-ren margo-lana, 1962. urte ingurukoa.

Alegoría del comercio vizcaíno donde, entre otros motivos, se incluye la Casa de Contratación de los Vizcaínos en Brujas. Mural para la cámara de oficiales del petrolero Bilbao de la Naviera Vizcaína. Obra de José María Ucelay realizada hacia 1962.

44. Pero López de Vitoria bilbotar merkatoriaren eta haren emazte Mari Sánchez-en erretratuak XV. mendeko hilobi batean. Bilboko Euskal Arkeologia, Etnografía eta Kandaia Museoak.

Retratos del mercader bilbotino Pero López de Vitoria y su mujer Mari Sánchez, en la lauda sepulcral del siglo XV conservada en el Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco de Bilbao.

45. XVI. mendeko bilbotar salerosleen marka-ezaugarriak, salgaiak markaz seinatzeko eta erregistroetan sarrarazteko erabiltzen zituztenak.

Marcas distintivas usadas por comerciantes bilbalinos en el siglo XVI para marcar sus mercancías y para inscribirlas en los registros.

Eremu guzti horietan eta bakoitzean, errege untzidietan edo beren kasako espedizioetan antolatuta ekin zioten, batzuetan merkataritzan eta besteetan kortsaritzan aritzeko. Zeutako konkistaldian aritu ziren -portugalдарrekin batera- eta Kanariar Irletakoan ere izan ziren; Afrikako itsasbaterretatik lusitarrei ixilean jarraitu zieten eta Ginearekin izandako trafikoetatik etekinak atera zituzten. Beren untiak aproposenak ziren ozeanari desafio egiteko eta horrek ahalbidetu zien planetako mugak ezagutzera eramantuzten itsasbideak egitea.

Euskaldunak eta kantabriarrak espedizio kolonbiarretan izateaz gain, jarraian antolatuko ziren guztietan ere izango ziren. Elkanoren ahaleginei esker burutu izandako Munduko aurreneko itzuleran berebizikoa izan zen haien partaidetza, eta beste hainbeste ekimenetan ere, esaterako, Legazpik Filipinak konkistatu zituenean eta Urdanetak Asiatik Ameriketarako itzulerako bidea edo "Sartaldeko itzulera" aurkitu zuenean, harekin osatu zelarik itsas komunikazio unibertsalaren eskema.

Gaur egun badakigu, aurkikuntza geografiko handiak gertatu ziren mende luze hartan, Espainiatik Ameriketarantz eta Pazifikorantz itsasoratu ziren untzien ehuneko laurogeita hamarra gaur egun Gipuzkoa, Bizkaia eta Kantabriako probintziak dauden kostaldeko sektore txiki horretan eraiki zela eta, beraz, Monarkia Hispaniarrak ozeanoan zehar izandako hedakuntza ahalbidetu zuten untiak ureratu zireneko untzigindegia izan zirela, eta unti haiek bertan jaiotako gizonen hornitu zirela neurri handi batean ere.

Indietako flotak osatutako untzien elementuak eta antolamendua historialariek horrenbeste ezagutzen ez duten Flandeseko aurreko itsasbide handi hartako unti egituratik eta esperientziatik hartu ziren zuzenean. Untzigile eta itsasgizon haiek berek, ekialdeko Kantauri itsasaldeko portuetako herrietan bizi zirenak alegia, eskaini zituzten hartarako untiak, teknikak, jakituria eta giza ahalegina.

### 13. Itsas kotsulatuak

Kotsulatuen erakundeak XII. mendean azalduko dira aurreneko aldiz historian, Italiako itsasaldeko zenbait hiritan eta, gerora, XIII. mendean, Aragoiko erresumaren portuetako hirietan. Hasieran, itsas epaitegiak ziren soilik, merkatarien elkarteen barruan bertako elkartekideen arteko haserreak baretzeko eta, hala, merkataritza errazteko eratuak; ekintza legalen mekanika arintzea eta epaitegi arruntek gerarazi edo moteltzen zituzten gatazkei konponbideren bat ematea zuten helburu.

Behe Erdi Aroan zehar haiek betetako funtzioak zabaldu eta merkataritza eremu osoa beren gain hartu zuten. Erakunde hori Gaztelan ezarri zen Aragoirekin bat egin zuenean, Monarkia bakar bat eratuz Errege Katolikoen ezkontzaren ondorioz. Burgos izan zen Hispaniako aurreneko kotsulatu atlantiarra; 1494 urtean sortu zen errege pragmatikaz, aurretik bazegoen Merkatarien Unibertsitatearen gainean (1443 urtean for-

ca de la Monarquía Hispánica, y donde nacieron buena parte de los hombres que los tripularon.

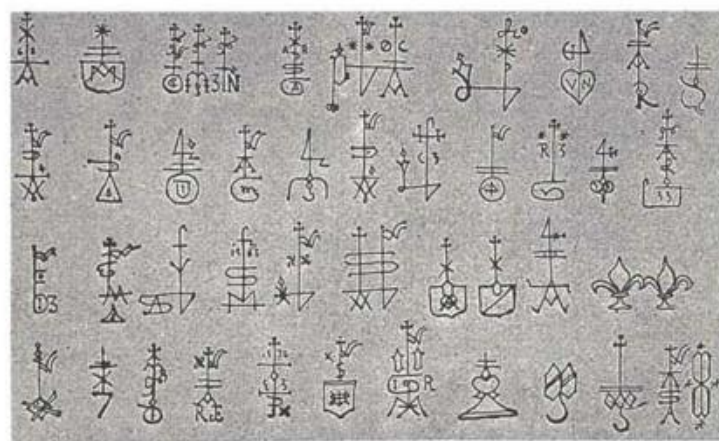
Los elementos navales y la organización de las flotas de Indias se tomaron directamente de la estructura naval y la experiencia acumulada en la otra gran ruta precedente, la de Flandes, mucho peor conocida por los historiadores. Y fueron los mismos constructores de barcos y marineros, los de las villas portuarias del Cantábrico oriental, quienes proporcionaron las embarcaciones, las técnicas, los conocimientos y el esfuerzo humano que las llevó a cabo.

### 13. Consulados de mar

La institución de los consulados aparece en la historia durante el siglo XII, en algunas ciudades marítimas italianas, y en el siglo XIII en las ciudades portuarias del reino de Aragón. En un principio fueron sólo tribunales marítimos, formados en el seno de las agrupaciones gremiales de mercaderes, para facilitar la función comercial mediante la resolución de desavenencias entre los miembros de dichas sociedades, a fin de agilizar la mecánica de las acciones legales y arreglar los conflictos que los tribunales ordinarios paralizaban o entorpecían.

Durante la Baja Edad Media ampliaron sus funciones hasta abarcar la totalidad del ámbito comercial. Esta institución se implantó en Castilla a raíz de la unión con Aragón en una sola Corona, en virtud del matrimonio de los Reyes Católicos. Burgos fue el primero de los consulados atlánticos hispanos; se creó por pragmática real en 1494, sobre la preexistente Universidad de Mercaderes, constituida formalmente en 1443, para la negociación del comercio con Flandes y el Norte en general.

Los puertos cantábricos eran quienes proporcionaban los barcos y los hombres para la realización de dichos tráficós, y sus relaciones con la "cabeza de Castilla" no siempre fueron buenas. Hubo ocasiones en





47. Domus Cantabrica, hala-  
xe deitzen zitzaion latinez  
Brujas hiriko Udaletxe ondoko  
Bizkaitarren Kontratazio  
Etxeari. XVII. mendeko flandriar  
grabatua.

Domus Cantábrica, tal era co-  
mo se denominaba en latín a la  
Casa de Contratación de los  
Vizcaínos en Brujas, situada jun-  
to al Ayuntamiento de la ciu-  
dad. Grabado flamenco del  
siglo XVII.

48. Donostiako ikuspegia.  
Franz Hogenberg-en grabatua.  
Georgius Hoefnagel-ek 1567.  
urte inguruan zuzenetik eginda-  
ko marrazki bat du oinarri. G.  
Braun, Civitates Orbis  
Terrarum, Colonia, 1572.

Vista de San Sebastián.  
Grabado de Franz Hogenberg  
sobre dibujo tomado del natural  
por Georgius Hoefnagel hacia  
1567. G. Braun, Civitates Orbis  
Terrarum, Colonia, 1572.

46. Bilboko ikuspegia. XVI.  
mendean erdialdea. Franz  
Hogenberg-en grabatua,  
Joannes Muslin-en marrazki bat  
(1544) oinarritzat harturik egi-  
na. Airetiko ikuspegi eder hone-  
tan Nerbioi ibaiaren bihurgune  
batean bildua ikusten da hiria.  
G. Braun, De Praecipuis Uni-  
versi Urbium, Colonia, 1575.

Vista de Bilbao a mediados del  
siglo XVI. Grabado por Franz  
Hogenberg desde el dibujo pro-  
porcionado por Joannes Muslin y  
datado en 1544. Preciosa ima-  
gen panorámica en que aparece  
la villa apiñada en un recodo de  
la ría. G. Braun, De Praecipuis  
Universi Urbium,  
Colonia, 1575.

malki eratua), Flandesekin eta, oro har, Iparraldearekin merkataritza harremanak nego-  
ziazearren.

Kantauriko portuak izan ziren trafiko horiek burutzeko beharrezko untziak eta gi-  
zonak eskaini zituztenak; ordea, "Gaztelako buruarekiko" harremanak ez ziren beti  
onak izan.

Batzuetan gertatu izan zen Flandeseko "nazio espainiarra" "Gaztelako nazioan" eta  
"Bizkaiko nazioan" banatu izana, nahiz eta laister bategingo zuten atzera. Hala ere,  
Burgoseko kontsulatua sortzeak oposizio latzak eragin zituen kostaldean, barrualdeko  
merkatarien asmo juridikozionalen aurka.

Bizkaiko Jaurgoak Burgoseko merkataritza-babesetik askatzea lortu zuen hasieran,  
1495eko otsailaren 14ko errege pragmatikaren bidez; hala, Bilboko Kontsulatuaren sor-  
kuntzarekin amaituko zen prozesuari hasiera eman zitzaion, 1511ko ekainaren 22ko  
errege erabakiz.

1503 urtean "Casa de Contratación" etxea sortu zenetik, Indietako trafikoekiko  
Sevillak hartutako monopolioa eta Burgoseko merkataria aberatsekiko lehia, ez ziren era-  
gozpide izan Bilboko Kontsulatua XVI. mendean zehar poliki-poliki sendotzeko; mende  
horren azken hereneko krisialdia gaintitu ondoren, garai hartan Burgos lurjota geratu  
zelarik, eta Jaurgoaren frankizia eta pribilegioen babesean, eta Somorrostroko mehatz  
oparoaren burdinak faboratuta, Bilboko Kontsulatua Kantauriko itsasoko merkataritza  
gune izan zen neurri handi batean, XVIII. mendean bigarren erdialdera arte. 1560ko or-  
denantzak, 1672 eta 1737 urteetan berrituak, merkataritza gaian eredu zko lege-testuak  
izan ziren Espainia osoan.



que la "nación española" en Flandes se escindió en la "nación castellana" y la "nación vizcaína", si bien pronto se recuperó la unidad. No obstante, la creación del Consulado de Burgos desencadenó fuerte oposición en la costa contra las pretensiones jurisdiccionales de los comerciantes del interior.

El Señorío de Vizcaya logró emanciparse inicialmente de la tutela mercantil de Burgos, mediante la real pragmática de 14 de febrero de 1495, que inició un proceso culminado con la erección del Consulado de Bilbao, por decisión real de 22 de junio de 1511.

El monopolio detentado por Sevilla respecto a los tráficos indianos, desde la creación de la Casa de Contratación en 1503, y la competencia con los ricos comerciantes burgaleses, no impidió al Consulado bilbaíno su lenta consolidación a lo largo del siglo XVI; tras superar la crisis del último tercio de dicha centuria, en que Burgos se arruinó, y apoyado en las franquicias y privilegios del Señorío, así como en el hierro de la rica mena de Somorrostro, el Consulado de Bilbao focalizó la mayor parte del comercio marítimo cantábrico hasta la segunda mitad del siglo XVIII. Sus ordenanzas de 1560 renovadas en 1672 y 1737 fueron modelo de texto legal en materia mercantil en toda España.



47



48

50. Donostiako badia airetik ikusia. Pergamino gaineko tintazko marrazki koloreztatua. Richard Poulter, 1585. Ingalaterrako itsasuntzien enbargua, Felipe II.ak urte hartan bertan agindu zuena, irudikatzen du. Britainiar Liburutegia, Londres.

Vista aérea de la bahía de San Sebastián. Dibujo a tinta y coloreado sobre pergamino, efectuado por Richard Poulter en 1585, en que se describe el embargo de barcos ingleses llevado a cabo ese año por orden de Felipe II. Biblioteca Británica, Londres.

49. Bale arrantza txalupatik. Zarauzko Azara kaleko XVI. mendearen hasierako etxe baten ataburu. Zarautz-Ganboatarren armarría eta epigrafe bat ere ikus daitezke, etxea eraiki zen urtearen origarri azken hau.

Escena de la caza de la ballena desde una chalupa, en el dintel de una casa de la calle Azara de Zarauz datada como de principios del siglo XVI. La escena está acompañada por el escudo de armas de los Zarautz-Gamboa y un epigrafe conmemorativo de la construcción del edificio.

Izan ere, Donostiako untzijabe eta merkatariaik monopolio hori hausteko asmotan aritu ziren, eta horretarako Monarkiarendik 1682ko iraileko errege despatxua lortu zuten, horren bitartez Donostiako Kontsulatua onartuko zuten ordenantzak onesten zirelarik. Kontsulatu berri hark merkataritzarako horizonte berriak berehala aurkitzeko asmotan, ordezkariak bidali zituen Gortera, Ameriketako lurrekin zuzeneko merkataritzarako bide berriak jorratzearen; nahiz eta ordurako Cadiz-ek monopolioa izan.

#### 14. Arrantzaleen kofradiak

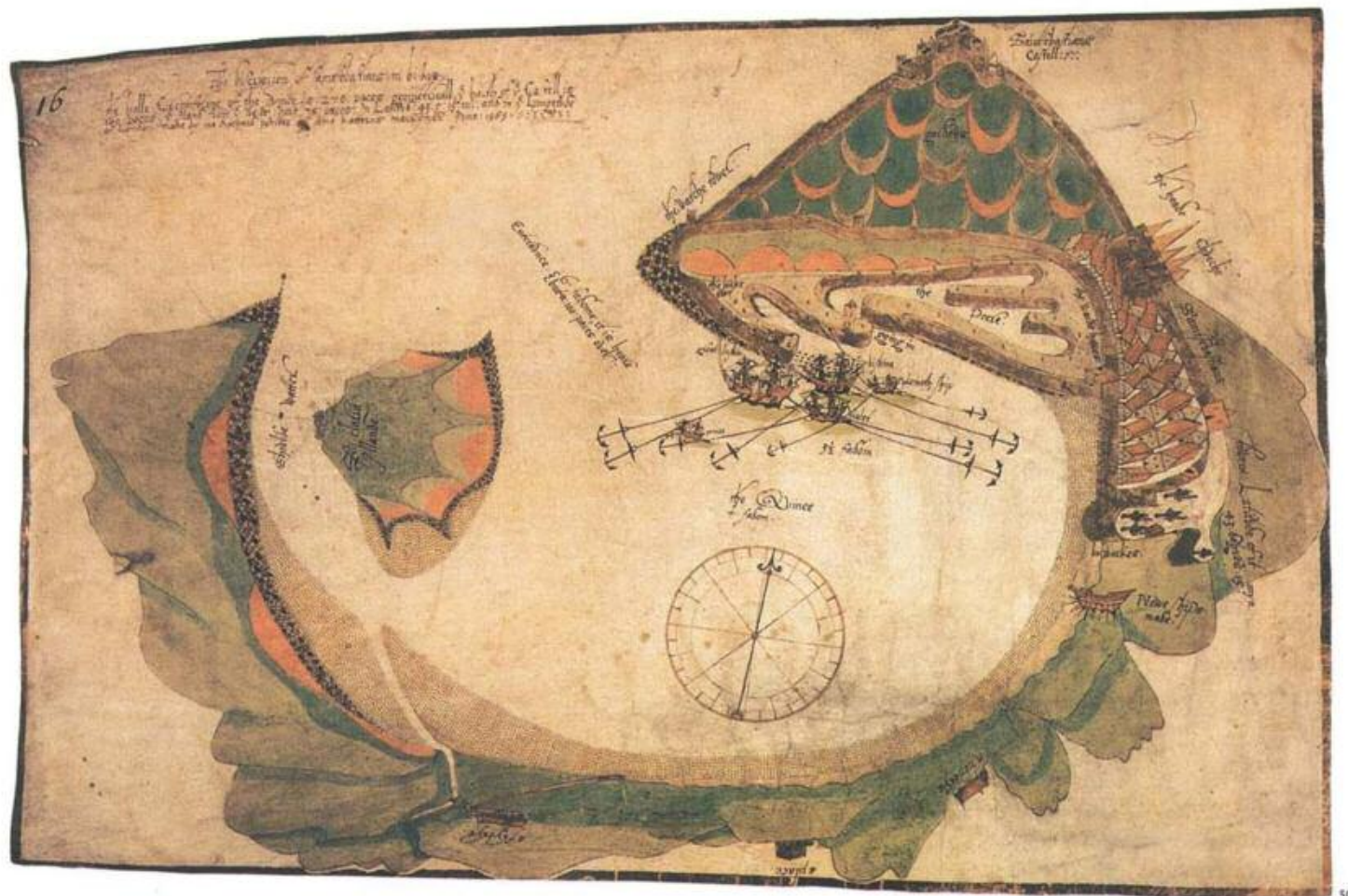
Aurretik adierazi bezalaxe, kostaldeko herriei foruak eta fundazioko kartak emateak, gatzaren hornikuntzaren erregulazioarekin batera, oinarri izan ziren arrantza iharduerearen, kontserba industriaren eta ondoriozko ekoizkinaren urrutirako merkaturatzearen garapen bizkorreko. Guzti horren emaitza arrantzale populazioaren berehalako hazkundera izan zen.

Ozeanoko lasturari aurre egin behar izateak berekin zekarren eguneroko arrisku biziak lan jarduna elkarrekin antolatzeke beharra sortu zuen, aldi berean, elkarri laguntzeko sistema original bat praktikara eramanez.

Horrela sortuko ziren Kantaurikoko arrantzaleen kofradiak edo itsasgizonen biltzarrik, XIII. eta XIV. mendeetan. Anaiarte tresna eraginkorra eta, gizarte segurantzari dago-kionez, erakunde aitzindari izan ziren, alegia.

XIV. mendeaz geroztik kodetutako testu eta idatzien bitartez ezagutzen ditugu kolektibo haiek zuzentzen zituzten arauak, "ordenantzak" izenekoak. Ohiturazko zuzenbidearen benetako kodeak ziren haiek, bertan lanbideari eragiten zioten alderdi guztiak arautzen zirelarik. Ordenantza horietan, beraz, arrantzaldiei noiz, nola eta zein baliabidekin ekin behar zitzaien zehazten zen, kofradien arteko liskarrak konpontzeko eta arrainaren salerosketan ordena behar bezala jarraitzeko, behartsuenen mesederako fon-





Los armadores y mercaderes donostiarras intentaron romper ese monopolio de hecho, para lo cual lograron de la Corona el real despacho de septiembre de 1682 por el que se aprobaban las ordenanzas que dieron carta de naturaleza al Consulado de San Sebastián. La nueva institución consular intentó en seguida la búsqueda de nuevos horizontes comerciales, con iniciativas como la de enviar delegados a la Corte en la pretensión de abrir cauces para el comercio directo con América, a pesar del monopolio para entonces radicado en Cádiz.

#### 14. Las cofradías de pescadores

Como ya se apuntó más arriba, el otorgamiento de fueros y cartas puebla a las villas costeras, así como la regulación del abastecimiento de sal, fueron los fundamentos del rápido desarrollo de la actividad pesquera, de la industria de conservación y la consiguiente comercialización del producto a larga distancia, lo que tuvo como consecuencia el rápido crecimiento de la población pescadora.

El cotidiano riesgo que implicaba la dura brega con el siempre peligroso océano obligó muy temprana-



51

51. Bale arrantza 1351. urteko dokumentu batean gorde den Biarritzeko kontzejuaren argizarizko zigiluaren aurpegialdean. Nord Departamentuko Artxiboa, Lille.

Escena de la caza de la ballena, en el anverso del sello de cera del concejo de Biarritz, conservado pendiente de un documento fechado en 1351. Archivo Departamental del Norte, Lille.

53. Naoa, bela betean eta armez hornitua, Errenteriako Beka Kaleko etxe baten sarrerako arkuaren errematean. Dirudenez, XVI. mendean eraikia da etxea.

Naos con las velas desplegadas y armada que aparece en el remate del arco de entrada a una casa de Renteria (Beka Kalea), al parecer construida mediado el siglo XVI.

52. Armari-kartela, naoa eta Arrialatarren armekin, Mutrikuko Urasandiko dorrekoa, ur handiko arrantzale eta sale-rosle ziren leinu haren oinetxe-koa alegia. 1989. urteko sutean hondatua. Donostiako Untzi Museoa da gaur egun.

Cartela heráldica con nao y las armas familiares de la familia Arriola procedente de la torre de Urasandi, en Mutriku, solar de aquella dinastía de comerciantes y pescadores de altura. Tras el incendio del año 1989 quedó muy deteriorada. Actualmente se conserva en el Museo Naval de San Sebastián.

do amankomuna administratzeko modurik aproposena, hain zuzen. Eta, izan ere, itsasoak berekin dakartzan arriskuak saihestu ahal izateko hainbat eta hainbat neurri ezarri zituzten.

Arrantzale euskaldunek, bisigu, sardina, legatz, itsasaingira eta abarren ohizko arrantzaldiaz eta, balearen itsasbazterreko atzipenaz gain, azkar asko ekin zieten urrutiko itsasoetako arrainlekuei. Irlandako itsasora joan zirenek, hartutako arraina tratatzeko aldi baterako kokalekutan ezarri eta, atzera, untzia bertakoengandik arrain freskoen truke lortutako arrain lehor eta larru bete itzultzen ziren. XV. mendean barrena, Kanaria-Saharako arrain baltsarantz abiatu zirenek, ahalegin handiz lortutako arraina Sevillan eta Cadizen saldu, eta bertatik Iparraldeko portuetara "itsasoko garia" deituko zioten horrekin itzultzen ziren.

XVI. mendean zehar, etengabe antolatu ohi ziren espedizioak Irlandara eta Ternuara, bakailao eta bale baltsa oparoen bila. Espedizio haietan gipuzkoarrak izango ziren nagusi.

## 15. Untzidiak eta armadak

Errege Katolikoek eskutik Penintsulako erresuma ezberdinen integrazio prozesuaren amaierarekin hasitako etapa garai oparoa izan zen Kantauriko urbazterretako komunitateentzat oro har, eta Euskal Herriko kostaldeko probintzientzat bereziki. Ekonomiaren aldeko egoerak, etengabeko gudaldiek eta ozeanoan zehar izandako hedakuntzak sortarazitako ekoizkin estrategikoen eskari izugarriak (untziak eta armak) zuzeneko eragi-



52

mente a aquellas gentes a organizar comunitariamente su actividad, a la vez que ponían en práctica un original sistema de solidaria ayuda mutua.

De tal manera, fueron surgiendo las cofradías de pescadores o cabildos de mareantes del Cantábrico, en los siglos XIII y XIV, como eficaces instrumentos gremiales y, realmente, instituciones pioneras respecto a la seguridad social.

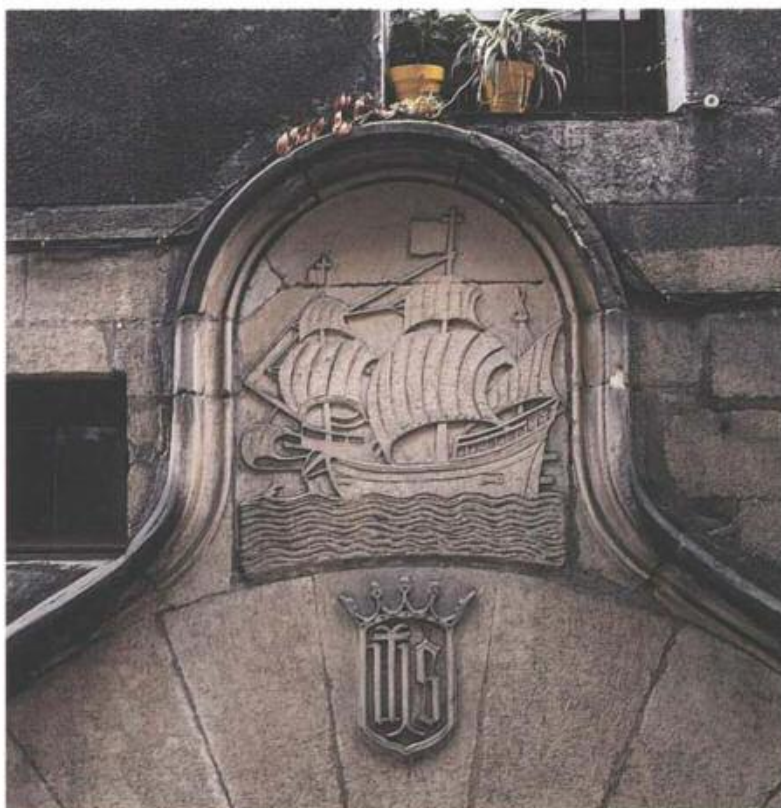
Conocemos las normas por las que se regían aquellos colectivos a través de textos codificados y escritos a partir del siglo XIV, denominados "ordenanzas", auténticos códigos de derecho consuetudinario, donde se reglamentaban todos los aspectos que afectaban al oficio; así, se estipula en ellas cuándo, cómo y con qué medios se debían llevar a cabo las diferentes costeras, la mejor manera de resolver las posibles querellas entre cofrades, el orden a seguir en la comercialización del pescado, el modo de administrar los fondos del común en beneficio de los más necesitados y, en fin, se establecen un buen número de medidas para prevenir los riesgos en la mar.

Los pescadores vascos, además de las costeras tradicionales de besugo, sardina, merluza, congrio y otros, así como la caza litoral de la ballena, también emprendieron desde muy pronto pesquerías en mares lejanos. Los que se desplazaban al mar de Irlanda, establecían allí asentamientos temporales para el tratamiento de sus capturas, y regresaban con los barcos hasta los topes de pescado seco y cueros, que habían intercambiado a los indígenas por pesca fresca. Los que, ya en el siglo XV, ponían rumbo al banco canario-sahariano vendían el producto de su esfuerzo en Sevilla y Cádiz, desde donde tornaban a los puertos del Norte cargados del llamado "trigo de la mar".

Durante el siglo XVI se organizaron expediciones regulares, protagonizadas mayoritariamente por guipuzcoanos, hasta Islandia y Terranova, en pos de los ricos bancos de bacalao y la grasa de ballena.

## 15. Flotas y armadas

La etapa histórica que se inició con la culminación del proceso de integración de los diversos reinos peninsulares, por los Reyes Católicos, fue una época próspera para las comunidades ribereñas del Cantábrico, en general, y para las provincias costeras del País Vasco en particular. La favorable coyuntura económica y la gran demanda de productos estratégicos (barcos y armas) generada por los sucesivos conflictos bélicos y la expansión oceánica, gravitaron directamente sobre estas tierras; el comercio experimentó un fuerte desarrollo, singularmente en función de la exportación de lanas castellanas y del hierro autóctono, cuya producción por lo menos se duplicó a lo largo del siglo XVI.





54

54. Ozko-txikian landutako XVI mendeko naoa. Errenteriako Anabitarte baserriko horma barnealdean dagoen ataburu edo arkuko giltzarrian dago. Ameriketako ipar uretan egindako bakailoo arrantzak odieraztea litekeena da.

Nao de mediados del siglo XVI esculpida en bajorrelieve en una clave de arco o de dintel actualmente empotrada en la pared del caserío de Anabitarte de Rentería. Es probable que aluda a las lejanas pesquerías de bacalao en aguas septentrionales americanas.

55. Upeletan eta fordeletan gordetako salgaien merkataritza. Erdi Aroko eta Aro Modernoko itsas-merkataritzan era harretara untziratzen ziren salgai gehienak. Jost Hamman alemaniarren xilografia baten xehetasuna. XVI. mendea.

Comercio en toneles y fardos, los contenedores más generalizados para el comercio marítimo durante la Edad Media y Moderna. Detalle de una xilografía alemana del siglo XVI realizada por Jost Hamman.

na izan zuten lurralde hauen gainean; merkataritzak goraldi nabarmena izan zuen, gehienbat Gaztelako artilearen eta bertako burdinaren esportazioari esker, horien ekoizpena XVI. mendean zehar gutxienez bikoiztu egin baitzen.

Lehen plano ekonomiko eta sozial bihurtu arte itsas iharduerak gora egitea ahalbidetu zuen oinarritzko eta jatorritzko bektorea, Iparraldearekin aintzinean izandako merkataritza izan zen: Frantzia, Ingalaterra, eta batez ere, Flandesekin izandakoa. Udaberria eta uda bukaera iristen zen bakoitzeko Penintsulako lehengaiekin Iparralderantz itsasoratu eta handik manufakturatutako ekoizkin estrategiko (kobrea, edo untzigintzarako osagarriak) ugarirekin itzuli ohi ziren bi untzidietatik Ozeanoko trafikoetarako eta aurkikuntza eta gudarako untzidiak osatzeko unti unitate eta gizon ugari atera ziren.

Mendean barrena, Monarkiak tresnez hornitutako untzidiak alokairu bidez merkataluntziak bahituz osatu ohi ziren. Monarkiak bazituenarren galerez osatutako untzidi iraunkorrek Mediterraneoan, eta lurak arakatzeko espedizioetarako eta aurkikuntzetarako unti eraikuntza erosi edo finantzatu ohi zutenarren, Felipe II.aren ekimenez mendearren bigarren erdialdera, hain zuzen, sortuko zen Ozeanorako guda-untzi eraikuntzaren politika erabakiorra, herri ogasunaren kontura.

Gipuzkoa, Bizkaia eta Kantabriako untzigindegietan ureratutako untiak, zizku itxi-koak eta erabilterrazak, Ozeanoko ohizko itsasbideen eraikuntzan eta garai hartako Espainiako hedakuntza geografiko eta kolonialean ezinbesteko izan ziren.

Mende bukaerarekin batera amaitu zen Iparraldeko potentziekin izandako guda-lodia. Bestalde, Gaztelako artilearen krisialdiak merkataritza eta industria sektoreak murriztu behar izatea ekarri zuen berekin, atzerrikoa baino askoz ere garestiagoa zen espezialdutako eskulanaren kostu altuagatik larriagotu zen fenomeno alegia. Horren ondorioz, *Iparraldeko* tradiziozko merkataritzak desartikulazio izugarria jasan zuen; ez, ordea, Ameriketako untzidietan ez eta errege untzidietan izango zuten partaidetzak, hain zuzen ere ordutik etengabe parte hartuko baitzuten, Pasaia, Santander eta El Ferrol izanik beren abialeku.

## 16. Baleak eta bakailoa

Aintzinatik jakin izan da kostaldeetan hondarreratzen ziren baleak beren probetxurako hartzen zituztela itsasbaterreko jendeek, jainkoen opari bailiran. Hala ere, Erdi Aroko mendeetan barrena begiratu behar genuke, hain animalia izugarriaren arrantzari buruz dokumentuetan agertzen diren aurreneko aztarrenak aurkitzeko; guztiak Kantaurikoak dira eta beraz inork ez du eztabaidatzen itsasalde horretako jendea izan ez zenik aurrenekoa balearen abenturari ekin ziona.

Gogoratu besterik ez dugu egin behar Frantziako Baionako pribilegioa (1059), Donostiako forua (1181 inguruan), Santoñako Kartularioa (1190), Mutrikuko herriak Santiagoko Ordenari dohai gisa emandako balea (1200), etabar, baita López de Haro-ta-

El vector troncal y originario del que derivó el crecimiento de la actividad marítima hasta colocarse en primer plano económico y social fue el ancestral comercio con el Norte: Francia, Inglaterra y, sobre todo, Flandes. Las dos flotas armadas que partían cada primavera y final de verano hacia el Norte con materias primas peninsulares, y de donde regresaban cargadas con productos manufacturados, estratégicos, como el cobre, o complementarios para la construcción naval, fueron también la cantera de la que se extrajeron masivamente unidades navales y hombres para los tráficos oceánicos y la formación de armadas, tanto descubridoras como guerreras.

Hasta bien entrada la centuria, las armadas aprestadas por la Corona se formaban mediante el embargo a sueldo de buques mercantes. Si bien la Monarquía poseía armadas permanentes de galeras en el Mediterráneo, y solía comprar o financiar la construcción de barcos para las expediciones de exploración y descubrimiento, no fue hasta la segunda mitad del siglo cuando se emprendió, por Felipe II, una decidida política de construcción de barcos de guerra oceánicos a cargo del erario público.

Los fuertes, buenos maniobreros y estancos buques botados en los astilleros de Gipuzkoa, Bizkaia y Cantabria fueron instrumento primordial en la construcción de las rutas regulares oceánicas y la gran expansión geográfica y colonial española de aquel tiempo.

El conflicto bélico con las potencias septentrionales con que se cerró la centuria, así como la crisis lanera castellana desencadenó la contracción de los sectores comerciales e industriales, fenómeno agudizado por el alto costo de la mano de obra especializada, mucho más cara que en el extranjero. Ello supuso una fuerte desarticulación del comercio tradicional con el Norte, pero no así de la participación en las flotas americanas ni en las armadas reales, que desde entonces fueron definitivamente permanentes y tuvieron base en Pasaia, Santander y El Ferrol.



## 16. Ballenas y bacalao

Desde la Antigüedad se tienen noticias sobre el aprovechamiento del pecio de las ballenas que varaban en las costas, recibidas por las poblaciones ribereñas como un regalo de los dioses. No obstante, es preciso llegar a las centurias de plena Edad Media para encontrar las primeras evidencias documentadas sobre el ejercicio de la caza por el hombre sobre tan descomunales animales; todas ellas proceden del Cantábrico, por lo que nadie discute la primacía de sus esforzadas gentes de mar en tamaña aventura.

Baste recordar las explícitas referencias sobre el asunto en el privilegio de Bayona de Francia (1059), el





58. Balea itsas-munstratzot irudikatua Mutrikuko armarrí batean. Felipe II.ak Mutrikuri 1562. urtean onartutako frankiziak berretsi zizkion pergaminotik hortutako miniatura. Mutrikuko Udal Artxiboa.

Escudo de Mutriku donde se representa a la ballena como monstruo marino. Miniatura contenida en el pergamino de confirmación de las franquezas y libertades de la villa por Felipe II otorgada en Madrid en 1562. Archivo Municipal de Mutriku.

59. Bale arpoiketa Mutrikuko harmarrían. Real Chancillería de Valladolid-eko ejekutorian azaltzen da, 1507an Mutrikuk eskuratua Tristán de Leguizamón-ekin izandako auzian. Mutrikuko Udal Artxiboa.

Motivo de arponeo ballenero en el escudo de Mutriku contenido en la ejecutoria de la Real Chancillería de Valladolid que fue ganada por dicho municipio en 1507, en el pleito con Tristán de Leguizamón.

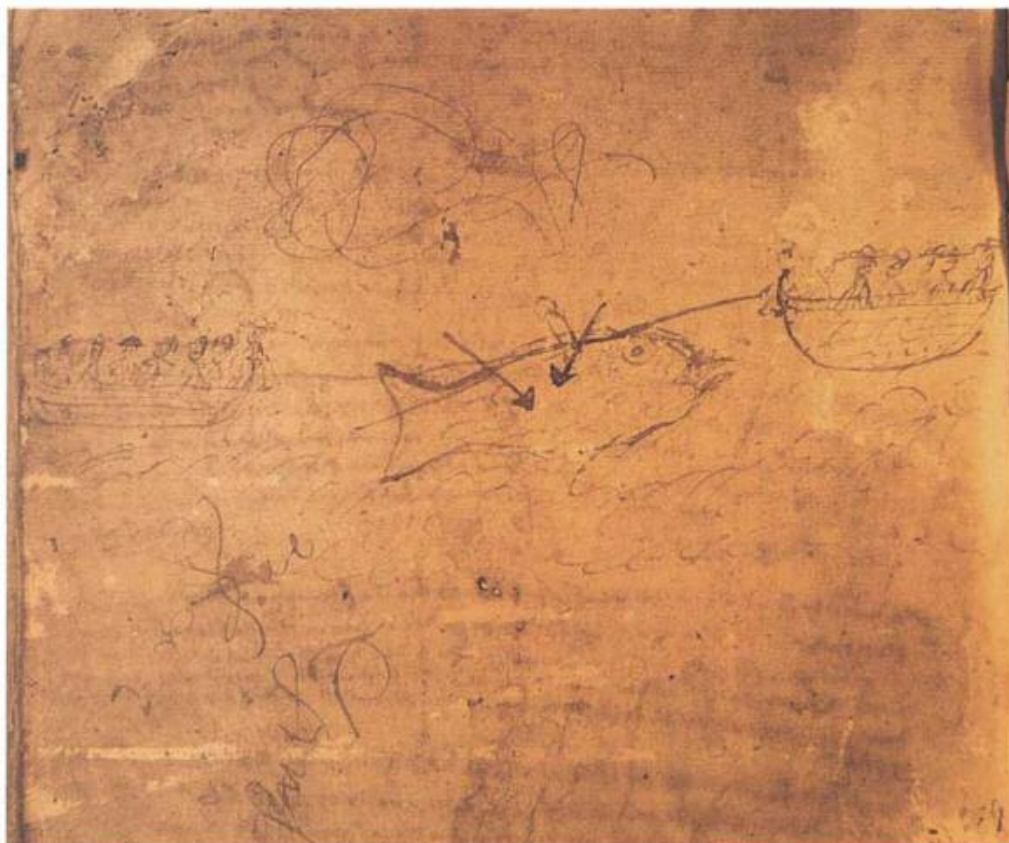
56-57. Balearen arrantzaren marrazki xaloa, XVII. mendearen hasierakoa segur aski, Zumarragako 1526. urteko bataio-liburuaren idazpenen artean. Donostiako Elizbarrutiko Artxiboa.

Ingenua dibujo sobre la caza de la ballena realizado probablemente a comienzos del siglo XVII, entre los asientos del libro de bautizados de Zumarrago correspondiente al año de 1526. Archivo Diocesano, San Sebastián.

rrek Plentziari (1299) eta Portugaleteri (1322) emandako fundazioko kartak ere, horietan ematen zaizkielarik "términos en la mar, para ballenas matar".

Arrantzaldian, urritik martxora, portuetatik gertuko talaia altuetan ikuskariak jarriz ekiten zitzaion Kantauriko itsasoko uretan izaten zen balearen arrantzaren erritual horri. Animaliaaren sudur-hustuaren lurruna antzeman eta gero, haiek berehala eman ohi zioten kofradiari balearen berri, hots eta/edo su eginez. Orduan, bizkor-bizkor, kofradia-koak itsasoratu egiten ziren balearen atzetik beren txalupa arinetan arraunari eraginez. Animalia inguratzen zutenean, arpoiekin behin eta berriz eraso egiten zioten, odol jarioak eraginda ahalik eta azkarren hil zedin, eta beraz, hil zorian luze egon ez zedin eta, hala, zauritutako animaliaaren haserre biziak eragindako isats-kolpeak, untxiak txikitze-ko eta itsasgizonak hiltzeko nahikoa zirenak, saihestearren.

Behin balea hil eta gero, hondartzara atoz eraman eta puskatan ebakitzen zuten; haragia fresko jan edo gazitu egiten zuten urrutira merkaturatzeko; koipea edo "gizena", berriz, bertz handitan urtzen zuten "saina" bihurtu arte: lanparatako olio.



fuero de San Sebastián (hacia 1181), el Cartulario de Santoña (1190), la donación de la ballena de Mutriku a la Orden de Santiago (1200), etc., así como las cartas pueblas de los López de Haro a Plentzia (1299) y Portugaleta (1322) en que les conceden "términos en la mar, para ballenas matar".

El ritual tradicional de las capturas en aguas cantábricas se iniciaba colocando, en tiempo de costera, de octubre a marzo, observadores en elevadas atalayas cercanas a los puertos. Avistado el vapor del resoplido del animal, daban cuenta inmediata a la cofradía mediante ruido y/o fogata, cuyos miembros zarpaban sin tardanza, bogando sus ligeras chalupas en pos de la presa. Alcanzada ésta, era arponeada reiteradamente, a fin de acelerar la muerte por desangrado, para acortar el tiempo de agonía y evitar en lo posible el riesgo de los furiosos coletazos del animal herido, capaces de destrozar las embarcaciones y matar a los cazadores.

Una vez muerta la ballena, era remolcada a la playa, donde se troceaba; la carne se comía en fresco o se salaba y comercializaba a distancia, mientras que la grasa o "lardo" se derretía en grandes calderas hasta convertirla en "saín": aceite de lámpara.

Durante la Baja Edad Media se organizaron en los puertos vascos expediciones para la caza de la ballena a lo largo de todo el Cantábrico, conformando dotaciones mixtas de lugareños y foráneos, que se repartían los beneficios en "compañía".

Este tipo de capturas tradicionales, tanto las de carácter local como las expediciones por las costas vecinas, duraron hasta el siglo XVIII, y no deben confundirse con las empresas montadas para el aprovechamiento de los bancos de Terranova, que requerían inversiones de capital mucho más cuantiosas.

A pesar de las leyendas que corren al respecto, lo cierto es que la cita más antigua sobre venta de bacalao en Europa es de 1517 y se localiza en Burdeos. Efectivamente, fueron los riquísimos bancos de bacalao de Norteamérica el motor que puso en marcha el aleta-



58



59



60. "Da hemen hila, 1676ko maiatza, Gannis de Salece, Ana Ussannoene-ren semea" irakur daiteke Ternuako Plaesence-ko kanadiar hilerriko euskal hilobietako batean.

"Aquí yace, mayo 1676, Gannis de Salece, hijo de Ana Ussannoene" dice, traducido al euskera, el texto de una de las tumbas vascas del cementerio canadiense de Plaesence (Placencia, Terranova).

61. Bale-untzi baten eta bere txalupa edo atoearen eskemairudia. Labanaz grabatua ohol gainean. 1570. urte inguruan Red Bay-n hondoratu zen bale-untziaren hondakinen artean aurkitua. Parks Canada.

Dibujo esquemático de una nao ballenera con chalupa o remolque. Grabado a punta de navaja que apareció sobre la tablazón del pecio de Red Bay, hundido en Labrador hacia 1570. Parks Canada.

62. Bale arpoiketa untzi ama- ren inguruan, Ipar Atlantiko itsa- soko uretan. Guillermo G. de Aledoren akuarelazko margo- la- na, Donostiako Untzi Museorako egina, 1992.

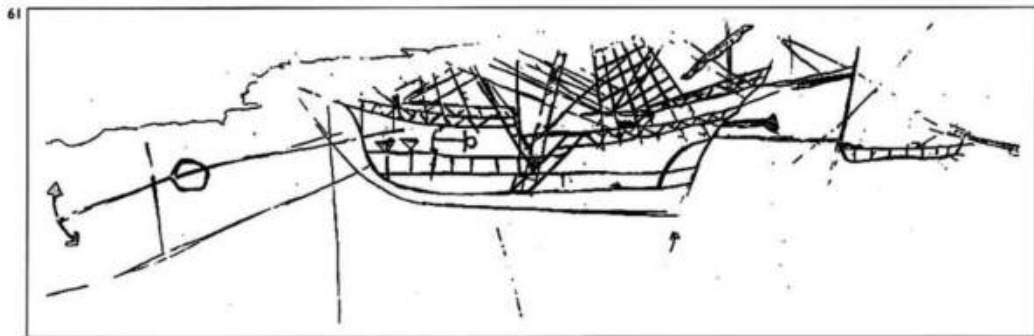
Arponeo de la ballena junto al barco nodriza en aguas del Atlántico Norte. Reconstrucción en acuarela de Guillermo G. de Aledo realizada para el Museo Naval de San Sebastián en 1992.

63. Red Bay-n hondoratutako euskal bale-untzia tamaina txiki- kian berregina. Sevillako Erakusketa Unibertsalean, Kanadako Pabilioian jarri zuten ikusgai. Gero Donostiako Untzi Museorari eman zion Kanadako gobernuak opari, 1992.

Reconstrucción en modelo reducida de la nao ballenera de Red Bay. Formó parte del Pabellón de Canadá en la Exposición Universal de Sevilla (1992) y posteriormente, fue donada por el gobierno canadiense al Museo Naval de San Sebastián.

64. Euskal bale-untzi baten plano orokorra. Kanadan, Labradorreko itsasbazterreko Red Bay-n, XVI. mendean hondoratu zen bale-untziaren alegia. 1978. urtean aurkitua. Indusketa eta ikerketa lanak Parks Canada-k eginak dira. Gorde diren mende hartako hispaniar itsasuntzi-egituren artean hau da osoenik gorde dena. Parks Canada.

Plano de conjunto del barco ballenero vasco del siglo XVI hundido en Red Bay (costa del Labrador, Canadá), excavado y estudiado por Parks Canada. Fue descubierto en 1978. Es la estructura más completa de un barco español de aquella centuria conservada. Parks Canada.



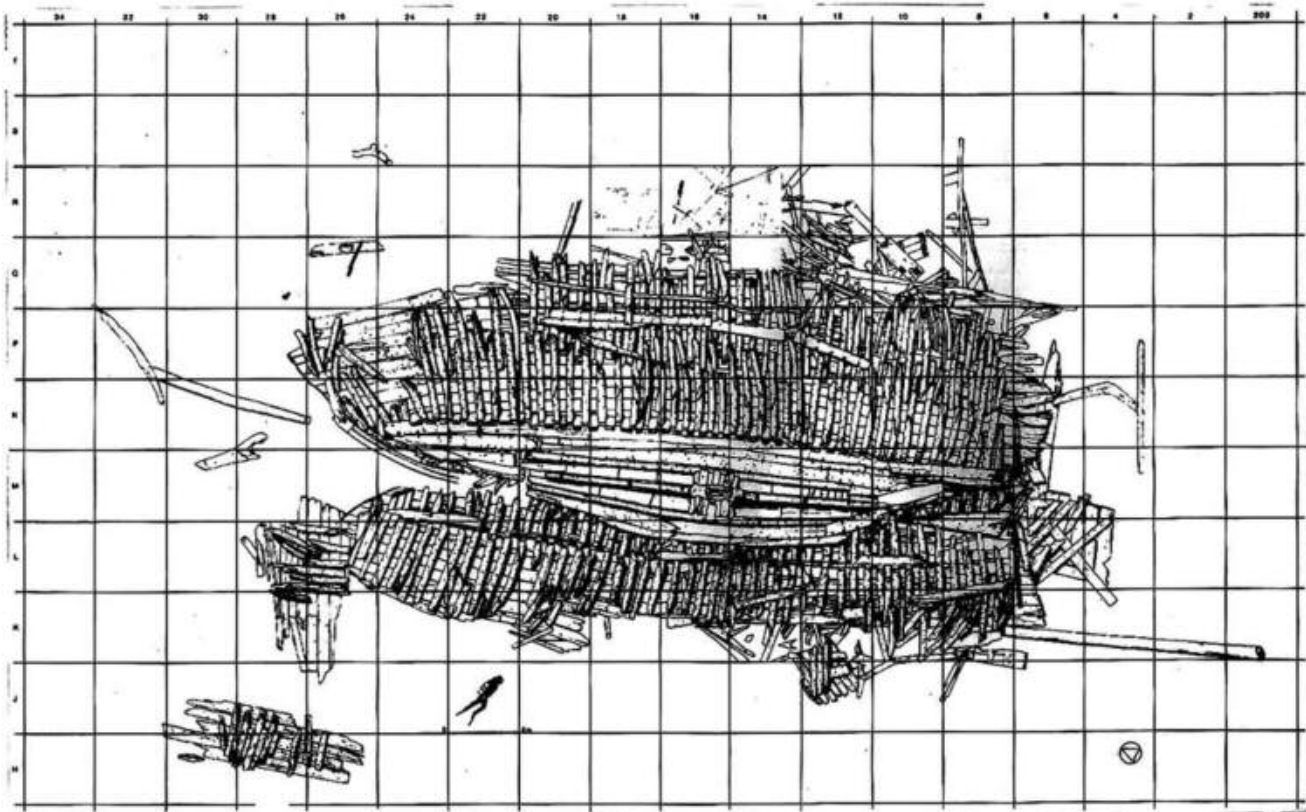
Behe Erdi Aroan zehar, balearen arrantzarako espedizioak antolatu ziren euskal portuetan; hartarako bertako eta kanpoko untzigizonak bildu eta ateratako etekinak "konpainian" banatu ohi zituzten.

Tradiziozko arrantza horrek, bai bertan eta bai inguruko kostaldetako espedizioetan egiten zenak, XVIII. mendera arte iraun zuen, eta ez da nahastu behar Ternuako arrain baltsetako aprobetxamendurako ekindako espedizioekin, horrelakoetan askoz ere diru inbertsio handiagoak behar baitziren.

Horri buruzko kondairak alde batera utziz, hain zuzen aipamenik zaharrena 1517 urtekoa dugu, Europan izaten zen bakailao salerosketari buruzkoa, eta Bordelen lekutu- takoa. Izan ere, Iparrameriketako bakailao baltsa oparoak izan ziren urrutiko kostalde haietara Kantauriko untzien pleitatzea bultzatu zutenak. Bakailao lehorrak, gazituak edo keztatuak, baita arrain horien arraba edo arbi gazituak, 60tik 200era tonele bitarteko aurreneko nao, zabra eta bestelako untziek oraingo Kanadako uretaraino eraman zituzten.

Mende hartako hogeita hamarreko hamarkadan hasiko ziren "balearen hilketa"tik etekinak jasotzen. Hasieran, antza, animalia horien haragiaren probetxu hartu ohi zuten soilik; ordea, mendean barrena konturatuko ziren toneletan garraiatutako animalia ho-





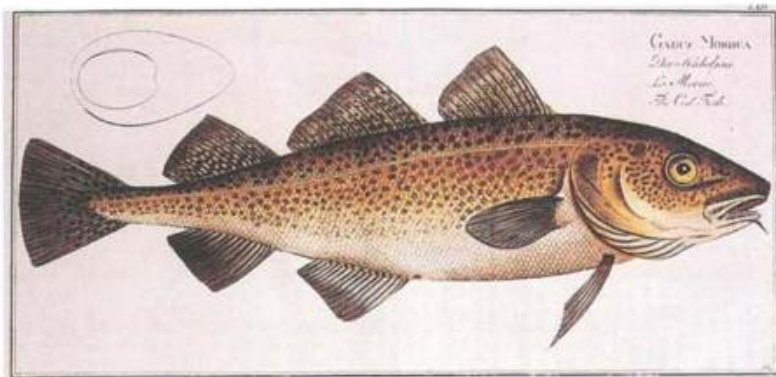
64

miento de buques cantábricos para ir a tan lejanas costas. El bacalao seco, salado o ahumado, así como la "raba" o huevas saladas de dichos peces, movilizó a las primeras flotillas de naos, navíos y zabras, de entre 60 y 200 toneles, hasta las aguas del actual Canadá.

No fue sino hasta los años treinta de aquella centuria cuando comenzaron a beneficiar también el producto de "la matanza de las ballenas". Al principio parece que sólo aprovechaban la carne de tales animales, pero mediado el siglo comprobaron que la ganancia radicaba en la grasa transportada en toneles. Desde entonces el contingente de embarcaciones que zarpaban cada año para Terranova y el Labrador creció no sólo en número sino también en el porte y tamaño de las mismas; de hecho, incluso se desarrolló un tipo específico de

nao especialmente adaptado para tal actividad, las "naos de bordo y mareage firme... para las pesquerías que dicen de alto mar", tal como las describe Juan Escalante de Mendoza en 1575.

La documentación no deja lugar a dudas sobre que la mayor parte de los barcos y tripulantes de las expediciones a Terranova en pos de bacalaos y ballenas fueron guipuzcoanos, mientras que la presencia en aquellas aguas de vizcaínos y cántabros fue mucho menor y más esporádica. Es de señalar que cada una de esas actividades las ejercían flotas claramente diferenciadas; la que iba en pos de los bacalaos zarpaba a comienzos de la primavera y regresaba hacia octubre; los que salían tras las ballenas dejaban la costa en junio y volvían en enero.



65. Bakailaoa. M. E. Bloch-en lamina bikaina, XVIII. mendean bukaeran grabatua. Bakailaoaren arrantzak erakartza diru asko kastatoko espedizioak antolatzen ziren Ternuara joateko XVI. mendearen lehen erdian.

Bacalao. Preciosa lámina de finales del siglo XVIII grabada por M.E. Bloch. La captura de bacalao fue el primer incentivo para la organización de las costosas expediciones pesqueras hacia Terranova durante la primera mitad del siglo XVI.

66. Bakailaoa kontserbatzeko eta lehortzeko lantegia Ipar Ameriketako ipar-ekialdean. Herman Mail-en Iparrameriketako maparen xehetasuna. Egile beraren Atlas Royal-en argitaratua (1712).

Factoría para el secado y conservación de bacalao en el Nordeste Americano. Detalle del mapa de América del Norte publicado por Herman Mail en su Atlas Royal, 1712.

67. Bitakora edo itsasoko ipar-orratza, Red Bay-n hondoratutako bale-untziaren handakinen artean agertu zena. C. Piper-ek Parks Canada-arentzat egindako marrazkiaren arabera. Ikus daitekeenez, ipar-orratza daukan motrailua Cardán motako suspentsio sistema baten gainean datza. Hau izan zen, astrolabio-arekin eta itsasoketa-mapekin batera, itsasoan ibiltzea erraztu zuen tresnetako bat.

Reconstrucción de la bitakora o brújula para la navegación, que apareció entre los restos del pecio ballenero de Red Bay, según dibujo de C. Piper de Parks Canada. Puede apreciarse cómo el mortero en que se aloja la aguja de morear está ubicado

sobre un sistema tipo Cardán de suspensión. Junto con el astrolabio y la carta de marear fue uno de los instrumentos que hicieron posible la navegación oceánica.

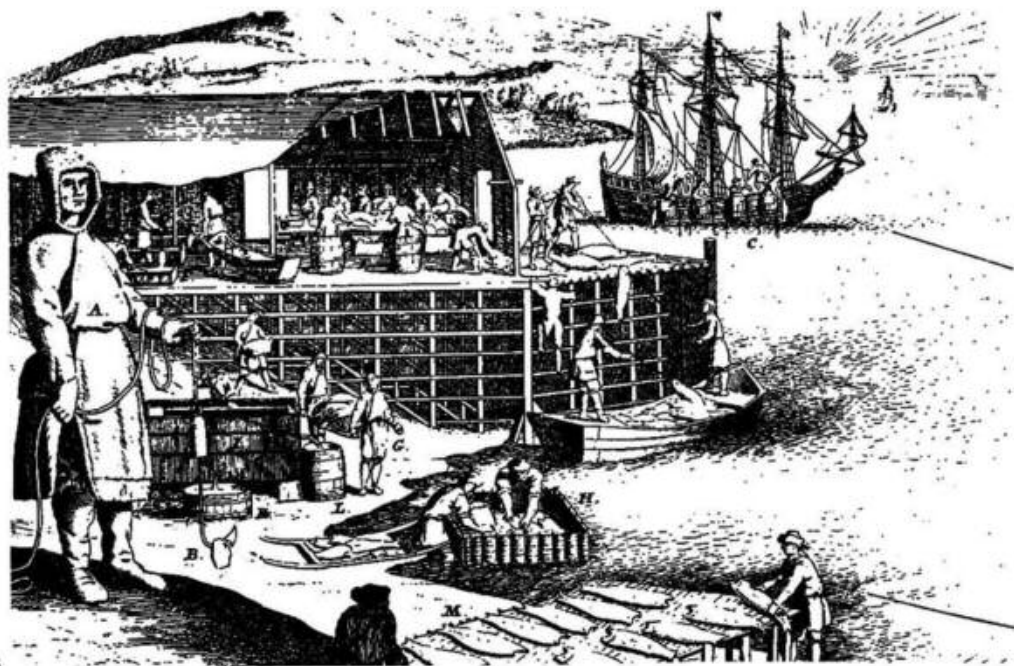
68. Berregindako astrolabioa, Red Bay-n hondoratutako bale-untziaren handakinen artean aurkitua. C. Piper-ek Parks Canada-arentzat egindako marrazkia. Mende t'erdian batean baino gehiagoan, iberiarrek eta europarrak itsas-espedizio handietan hasi ziren garaiaz gero, lanabes bitxi honek funtsezko zeregina bete zuen itsas zabaleko ibileratan, tresna hani eta honekin batera erabiltzen ziren eguzkiaren deklinazio taulei esker toki bateko latitudea edo itsasuntziaren eta ekuatorearen arteko distantzia jakin baitzezketen pilotuek.

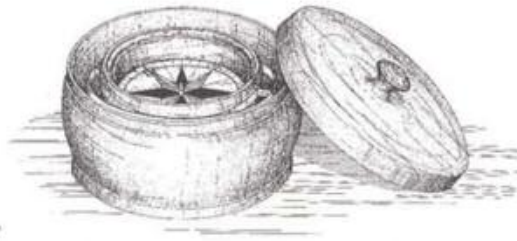
Reconstrucción del astrolabio náutico hallado entre los restos del pecio ballenero de Red Bay, según dibujo de C. Piper, Parks Canada. Durante más de siglo y medio, desde el inicio de la época de la gran expansión oceánica ibérica y europea, este ingenioso aparato fue el instrumento fundamental para la navegación en mares abiertos, ya que gracias a él, combinado con unas tablas de declinación solar, los pilotos podían calcular la latitud o distancia que separaba al barco del Ecuador.

rien koipea zela haien irabaziaren oinarri. Orduetik, Ternua eta El Labrador-erantz urtero itsasoratuko ziren untziak, kopuru aldetik gehitzeaz gain lekune eta tamaina aldetik ere handiagoak izango ziren; izan ere, iharduera hartarako propio nao berezi bat asmatu zuten, 1575 urtean Juan Escalante de Mendozak honela deskribatu zituelarik "naos de bordo y mareage firme... para las pesquerías que dizen de alto mar".

Dokumentuen arabera, zalantzarik ez dago Ternuara bakailaoaren eta balearen arrantzan ibiltzera itsasoratutako espedizioetako untzi eta gizon gehienak gipuzkoarrak izan zirela; askoz ere bizkaitar eta kantabriar gutxiago izan zen ur haietan, eta izan bazi-eren ere, ez horren maiz, ordea. Aipatzekoa da bai bakailaoaren eta bai balearen arrantzan ondo bereiztutako untzidiak aritzen zirela: bakailao bila itsasoratutakoa, udaberriari abiatu eta urriari itzuli ohi zen; balearen arrantzara irtendakoa, berriz, ekainean kostaldea atzean utzi eta urtarrilean etxeratu ohi zen.

XVI. mendean bukaera aldera Ozeanoan Espainiako Monarkiaren aurka Europako potentziek piztutako gudaldiak eta, horrek berekin zekarren arriskuak, koloka larriari jarri zuen Iparrameriketarako espedizioen errentagarritasuna. Zirkunstantzia hori bera, izan ere, ondorengo mendean gertatu zen berriz ere, hain zuzen Espainia Hogeita Hamar Urtetako Gudaldian nahasi zenean. Arrainleku haien gain hispaniarrek zituzten eskubideak behin-betirako kendu zizkieten 1714 urtean, Utrecht-eko Hitzarmenak eraginda. XVIII. mendean zehar, ingelesek Espainiako bakailao gazituaren merkatua lurjota





67



68

69. Juan de la Cosa kantauriar pilotuaren mapamundia. Puerto de Santa María, 1500. urtea. Madriigo Museo Navalean da gaur egun. Munduko kartografiako dokumenturik aipagarrienetako bat da hau, Mundu Berria irudikatzen duen lehen mapa izateaz gainera garai hartan ezagutzen zen geografía guztiaren berri ematen baitu, espainiarren, portugaldarren eta ingelesen ordura arteko esplorazioetan aurkitutakoa barne.

Carta mapamundi del piloto cantábrico Juan de la Cosa, fechada en el Puerto de Santa María el año 1500 y actualmente conservado en el Museo Naval de Madrid. Es uno de los más destacados monumentos de la cartografía universal, ya que no sólo recoge la primera representación conocida del Nuevo Mundo, sino también todo el conocimiento geográfico de su tiempo, incorporando los últimos resultados de las exploraciones españolas, portuguesas e inglesas llevadas a cabo hasta aquel año.



69

La guerra oceánica planteada a finales del siglo XVI por las potencias atlánticas europeas contra la Monarquía Hispánica, y el subsiguiente riesgo, comenzó a cuestionar seriamente la rentabilidad de las expediciones a la América septentrional, circunstancia que se volvió a repetir en la centuria siguiente una vez involucrada España en la Guerra de los Treinta Años. Los derechos hispanos sobre aquellas pesquerías cesaron definitivamente en 1714, por el Tratado de Utrecht. Durante el siglo XVIII los ingleses inundaron el mercado español de bacalao salado, mucho más barato que las populares sardinas, ya que para pescarlas había que macizar con la raba salada que los mismos ingleses vendían en régimen de monopolio a precios prohibitivos.

## 17. Maestros en ciencia náutica

Durante el siglo XV fueron portugueses y españoles del Cantábrico y de Andalucía no sólo quienes desarrolla-

ron las tipologías de los barcos que protagonizaron la gran expansión oceánica, sino también los que introdujeron en el Atlántico las técnicas mediterráneas de la navegación mediante rumbo y estima, es decir, utilizando sistemáticamente la brújula y la carta de marear, además de las marcas terrestres, la sonda y el aprovechamiento de las mareas y las corrientes, de uso secular en aquellas aguas.

Las navegaciones engolfadas lejos del litoral, se vieron obligadas, para regresar hacia el Norte frente a vientos contrarios desde la costa africana e islas adyacentes, a sumar bordadas contra el viento dominante y aumentar el número de las singladuras sin que fuera posible corregir los errores de estima que se iban acumulando, dada la ausencia de la vista de marcas terrestres para su ajuste; tal circunstancia forzó a recurrir a métodos astronómicos para la verificación de la situación del buque en alta mar.

Al principio, se limitaron a comprobar mediante el cuadrante la altura de la estrella Polar sobre el hori-



70

70. Itsasketa, kosmografia eta itsasbideei buruzko liburu baten azala, Kantauri aldean XVI. mendean argitaratu zen bakarra: Hidrografia, la más curiosa que hasta aquí ha salido a luz..., Andrés de Poza lizentziatuaren argitalpena. Bilbo, 1585.

Portada del único libro de navegación, cosmografía y derroteros editado en el Cantábrico durante el siglo XVI: Hidrografia, la más curiosa que hasta aquí ha salido a luz..., editada en Bilbao el año de 1585 por el licenciado Andrés de Poza.



71

71. Itsasbideen euskarazko lehen liburaren azala. Piarres Detcheverry-k idatzi zuen, Martin de Hoyarzal-en itsasbidean (1579) oinarriturik, eta Baionan argitaratu zen, 1677. urtean. Europako itsasbateraz gainera Ternuakoa ere deskribatzen du, hara joaten baitziren euskal espedizioak bakailoaren eta balearen arrantzara.

Portada del primer derrotero náutico impreso en euskera. Lo redactó Piarres Detcheverry basándose en el derrotero de Martin de Hoyarzal (1579), y fue editado en Bayona en 1677. Además de las costas europeas, describe las de Terranova, destino de las expediciones vascas en pos de bacalao y ballenas.

72. Andrés de Poza lizentziatua itsasketako eskola ematen. Gustavo de Maeztu margolaria- ren olioia, 1946. urte ingurukoa. Euskal Herriko Museoa, Gernika. Cristóbal de Barros-ek eta gipuzkoar, bizkaitar eta kantabriar utzizgielek gomen- daturik Felipe II.ak Kantauri itsasaldean sortu zuen itsaske- ta-eskola ibiltarian Kosmografia- irakasle izan zen Andrés de Poza.

El Licenciado Poza impartiendo lecciones de náutica. Oleo pintado por Gustavo de Maeztu hacia 1946. Museo de Euskal Herria, Gernika. Andrés de Poza, abogado del Señoría de Vizcaya, fue nombrado profesor de Cosmografía de la escuela itinerante de náutica establecida por Felipe II en el Norte a instancias de Cristóbal de Barros y los armadores gipuzcoanos, vizcaínos y montañeses.

utzi zuten, sardina ezaguna baino askoz ere merkeagoa izanik, bakailao arrantzarako in-gelesek beroiek monopolio erregimenean sekulako prezioan saldutako arraba gazitua behar-beharrezkoa baitzen.

## 17. Untzi zientzian maisu

XV. mendean zehar, Kantauri itsasaldeko portugaldarrek eta Kantauri ta Andaluziako es- painiarrek Ozeanoan zehar izandako hedakuntzan nagusitutako untxi tipologiak gara- tzeaz gain, nabigazioaren teknika mediterranearrak erabiltzen hasi ziren Atlantikoan no- rabide eta estima bidez, hau da, sistematikoki itsasorratza eta itsasmapa erabiliz, ur- haietan mendean zehar erabilitako lurreko marka, sonda, marea nahiz korronteak apro- betxatzeaz gain.

Itsasbaterretik urruti itsas zabalera abiatutako untxiek, Iparralderantz itzuli behar izan zuten Afrikako kostaldetik eta alboko uharteetatik kontrako haizeari aurre egitez, nagusi zen haizearen aurka bordada gehiago egin eta singladura kopurua gehitu beha- rra izaten zuten, pilatzen zitzaizkien estima hutsegiteak zuzentzea ezinezkoa izanik, ho- riek zuzentzeko ez baitzen lurreko markak ikusteko aukerarik; zirkunstantzia horrek ekarri zuen berekin astronomia alorreko metodoak baliatzeko beharra, itsas zabalean untxia nondik-nora zebilen ziurtatzearen.

Hasieran, kuadrantearen bidez, egunetan zehar horizontearen gainean izar Polarrak zuen altuera ziurtatzera eta diferentzia gradu kopurua lekoako gradu bakoitzeko bider- tzeraz mugatu ohi ziren; horrela lortu ohi zuten meridianoaren norabidean egindako au- rrrera bidea ezagutzea.

Ekuadorrera hurbildu eta izar Polarra begi bistatik galdu ahala, zirkunstantzia ber- rria gaintzea lortu zuten, astrolabio planisferikoa sinpleagotuz eta astrolabio nautiko sinplea asmatuz. Tresna horrek, hain zuzen, eguzkiaren altuera eguerdian neurtzeko aukera eskaintzen zien, datu horren bidez, Salamancako maisuek egokitutako taulak, hain zuzen ere eguzkiaren deklinazio taula alfonsiarrak alde aurretik ezagutuz, latitu- dea zehaztasunez finkatu ahal izango zutelarik.

XVI. mendeko ekoizpen nautikoaren eta kosmografikoaren gainean bere libuskari Guillén Tato-k emandako titulua, hau da, "Europa aprendió a navegar en libros españo- les", ez da neurritz gainera, antza. Izan ere, gai horren inguruan garai hartan Espainian argitaratu ziren liburuak Europan aurrenekoak izan ziren, eta kontinenteko hizkuntzeta- ra gehien itzuliak gainera. Liburu haien autoreen artean, ekialdeko Kantauriko itsasalde- an jaiotako gizon ugari ditugu.

Adierazgarria da, garai hartan, bai Andaluzian eta bai Flandesen eta iparraldeko beste kostalde batzuetan ere, jatorrizko hizkuntzan, Kantauritik etorritako guztiei "biz- kaitar" izena ematea, gipuzkoarra, propio bizkaitarra, kantabriarra edo, asturiarra izan. Latinez, berriz, "cantaber" izena eman zitzaion, beren ustetan, itsas jakintzari dagokio-

zonte en días sucesivos, así como a multiplicar el número de grados de diferencia por el valor de cada grado en leguas, con lo que conseguían conocer el progreso realizado en la dirección del meridiano.

Cuando se fueron acercando al Ecuador y perdieron de vista la Polar, lograron superar la nueva circunstancia simplificando el astrolabio planisférico e inventando el sencillo astrolabio náutico, instrumento que les permitía tomar la altura del sol al mediodía, dato que combinado con el previo conocimiento de las tablas de declinación solar alfonsíes, ajustadas por profesores de Salamanca, les permitía fijar con precisión la latitud.

Cada día parece menos exagerado el título que Guillén Tato puso a su opúsculo sobre la producción náutica y cosmográfica española del siglo XVI: "Europa aprendió a navegar en libros españoles". Efectivamente, los libros de tal asunto editados entonces en España fueron los primeros de Europa y los más traducidos al resto de las lenguas continentales. Entre los autores de tales obras se cuenta un buen plantel de hombres nacidos en el Cantábrico oriental.

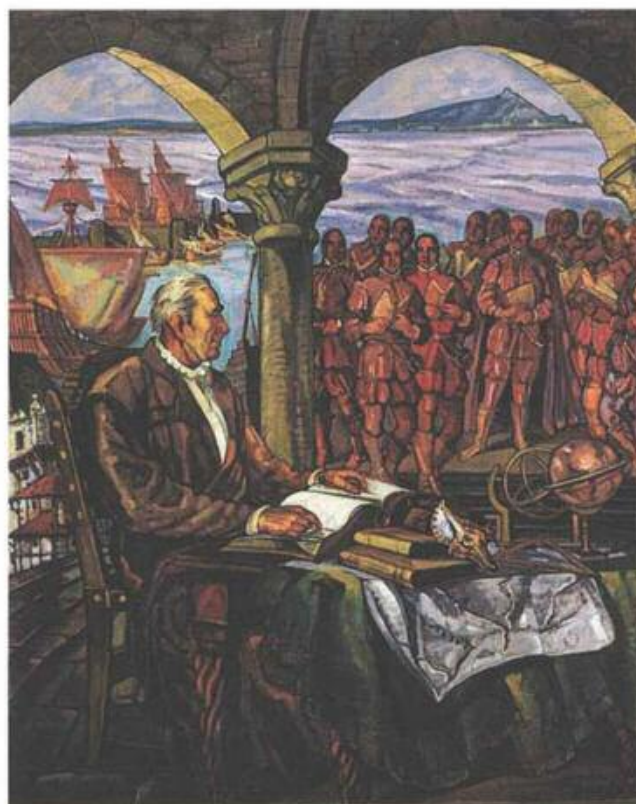
Es significativo el hecho de que tanto en Andalucía como en Flandes y otras costas septentrionales se aplicara en aquel tiempo, en lenguas vernáculas, a todos los procedentes del Cantábrico el apelativo de "vizcaíno", ya fuera guipuzcoano, vizcaíno propiamente dicho, cántabro o, incluso, asturiano, mientras que en latín les adjetivaban de "cantaber", puesto que a sus ojos aparecían como partícipes de una misma "cultura" náutica y, frecuentemente, mezclados en la dotación de los mismos buques.

A fines del siglo XV hay noticias de que funcionaba en Cádiz una escuela de "Pilotos Vizcaínos".

Del santoñés Juan de la Cosa dice el mismo Colón en su diario que la mayoría de los hombres de la nao Santa María eran de su tierra; hoy sabemos que una parte de ellos eran montañeses y vascos.

En la carta mapamundi dibujada por el "vizcaíno" Juan de la Cosa se codifica por primera vez la imagen del mundo descubierto hasta el año 1500. Su otra producción cartográfica documentada se ha perdido.

La sabiduría de los cosmógrafos y maestros en ciencia náutica nacidos en el Cantábrico procedía de la experiencia personal, de la reflexión y del estudio. Tal fue el caso de Juan Sebastián Elcano, el esforzado maestre de Getaria que fue capaz de concluir la primera vuelta al Mundo, demostrando empíricamente no sólo su forma sino también sus dimensiones; asimismo, Andrés de Urdaneta, de conocimiento más científico, entre otras razones porque dispuso de más tiempo, fue capaz de proyectar y lograr la ruta de "La vuelta de Poniente", consiguiendo en 1565 completar el esquema



72



73. Pueblo de Armadores. José María Sert margolariak Donostiako San Telmo Museoko elizarako margotu zuen egitan-dien alegoria (1930-32). Espainia itsasooz haraindira zabaldu zen garoan Euskal Herriko kostaldeko itsas-zurginek untzigintzan egin zuten lanaren itzela aditzera eman nahi da margo-lan horretan.

Pueblo de Armadores, alegoría heroica pintada por José María Sert para la iglesia del Museo San Telmo de San Sebastián, 1930-1932. En ella se quiere expresar la ingente aportación de buques realizada por los carpinteros de ribera de la costa vasca en el período de la gran expansión oceánica de la Monarquía Hispánica.

nez "kultura" berekoak baitziren denak, sarritan, unti bereko tripulazioan nahasiak.

XV. mende bukarea aldera, Cadizen "Pilotu Bizkaitarren" eskola baten berri badugu.

Colon-ek berak, Santa Maria-ko untzigizon gehienak Santoñako Juan de la Cosa-ren herrialdekoak zirela dio bere diarioan; ordea, jakin dugu horien artean kantabriarrak eta euskaldunak bazirela.

Juan de la Cosa "bizkaitarrak" dibujatutako mapamundian, aurreneko aldiz kodeatu zen 1500 urtera arte aurkitutako munduaren irudia. Bere gainerantzeko kartografia-lan dokumentatua galdu egin da.

Kantauri itsasaldean jaiotako kosmografoen eta itsas zientzian maisu zirenenei, esperientzia pertsonaletik, burutazioetatik eta ikerlanetik datorkie beren jakituria. Hor dugu Juan Sebastián Elkano-ren kasua, Munduaren aurreneko itzulera burutzeko gauza izan zen Getariako unti-maisu ahalegindua, enpirikoki bere forma eta dimentsioak agertu zituen. Hortxe ere, Andrés de Urdaneta, beste arrazoren artean denbora zabala goa izan zuelako ezagupen zientifikokoagoaren jabe izan zena. "Sartaldeko itzulera"ko itsasbidea proiektatu eta lortzeko gai izan zen eta, 1565 urtean, Asiatik Ameriketarako itsasbidea aurkitzean, komunikazio unibertsalen eskema osatzea lortu zuen.

Monarkiaren laguntzarekin sortutako Kantauriko pilotuen eskola ibiltarian, Orduñako Andrés de Poza kosmografoa maisu izan zen. 1583 urtean Bilbon inprimatutako eta bi alditan argitaratutako *Hidrografía la más curiosa que hasta aquí ha salido a luz ...* liburu bikainaren autore, penintsulako iparraldean nabigazioaren eta kosmografiaren inguruan argitara emandako liburu bakarra dugu, hain zuzen.

Juan Escalante de Mendoza-ren *Itinerario de la Navegación por las tierras y mares occidentales* (1575) eta 1587 urtean Mexikon Diego García de Palacio-k argitaratutako *Instrucción náutica para navegar...* dira, besteak beste, kantabriar sendoen eskutik idatzitako lan aipagarriak. Azkena aipatutakoaren liburua, bizkaitar baten eta kantabriar baten arteko elkarrizketa itxurarekin nabigazioari buruzko lan bikaina izateaz gain, munduan aurreneko aldiz inprimatutako untzigintza tratatua dugu, planoak eta itsas-hiztegia eransten zaizkiola.

Beste hainbat euskaldunek eta kantabriarrek informeak eta memorialak ere idatzi zituzten gai horren inguruan. Baina babespekoak zirela eta, Monarkaren eta bere Kontseiluaren erabilerarako alegia, ezin izan dira gaur egun arte argitaratu.

## 18. Untzigintza

Ekialdeko Kantaurikoko untzigintza, industria berritzaile eta abangoardiakoa izan zen Erdi Aroko azken mendeetatik hasita. Gutxinaka-gutxinaka, Europako historiografiaren arabera, kostalde hauetako gizonak izan ziren kontinenteko untzien gaineko bi tradizio handien, hau da Mediterraneoko eta Atlantikoko tradizioen elementu eraginkorrenak sartzen ondoen jakin zutenak.

de comunicaciones universal al hallar el camino de regreso desde Asia hacia América.

La Corona apoyó la creación de una escuela itinerante de pilotos en el Cantábrico, en la que fue profesor cosmógrafo el orduñés Andrés de Poza, autor del notable libro *Hidrografía la más curiosa que hasta aquí ha salido a luz...* impresa en Bilbao el año 1583 y reeditada en dos ocasiones, único libro de navegación y cosmografía que vió la luz de la imprenta en el Norte peninsular.

De singular trascendencia fueron las obras de tal tipo confeccionadas por sendos montañeses, el *Itinerario de la Navegación por las tierras y mares occidentales* (1575), de Juan Escalante de Mendoza y la *Instrucción náutica para navegar...*, editada en México el año 1587 por Diego García de Palacio, quien, en forma de diálogo entre un vizcaíno y un montañés, escribió no solo un magnífico libro de navegación, sino también el primer tratado de construcción naval impreso en el mundo, acompañado de planos y un vocabulario náutico.

Otros muchos vascos y cántabros redactaron informes y memoriales sobre esas materias que han permanecido inéditos hasta nuestros días, dado su carácter confidencial, para uso del Monarca o sus Consejos.

## 18. Construcción naval

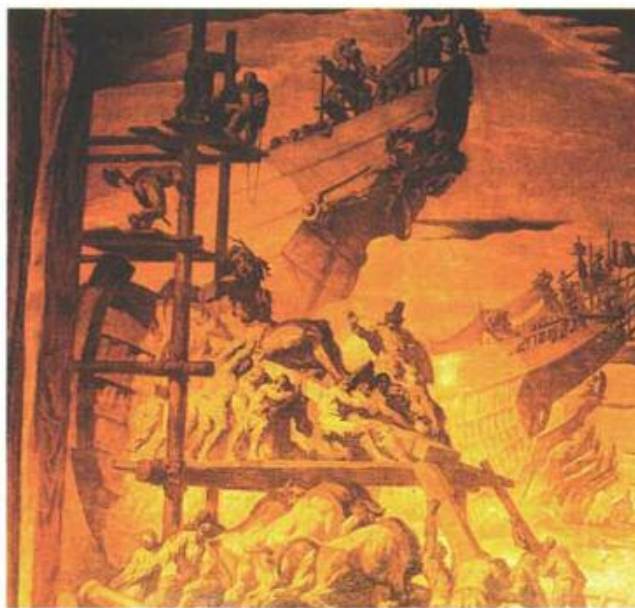
La fabricación de buques en el Cantábrico oriental fue una industria innovadora y de vanguardia desde los siglos finales de la Edad Media. Poco a poco se va abriendo paso en la historiografía europea la evidencia de que fueron hombres de estas costas quienes mejor supieron integrar los más eficientes elementos de las dos grandes tradiciones navales del continente, la mediterránea y la atlántica.

Al parecer fueron ellos quienes introdujeron en el mar interior el timón de codaste, a lo largo del siglo XIV, quienes difundieron por los astilleros del norte el

sistema de construcción "a tope" sobre un fuerte armazón de cuadernas y, en fin, los que desarrollaron el complejo sistema de propulsión a vela que hizo posible la expansión oceánica, multiplicando el único palo con una sola vela cuadra por tres e incorporando la triangular latina en el de mesana para reforzar al timón en las viradas y agilizar la maniobra.

Buena parte de las carabelas y la práctica totalidad de las naos presentes en el Atlántico andaluz durante la época de los descubrimientos procedían del Cantábrico. Algo más tarde, tanto Carlos V como Felipe II prohibieron formar parte de las flotas indianas a cualquier barco que no hubiera sido construido en el Norte peninsular. De ahí la cifra que dimos más arriba: el noventa por ciento de los barcos españoles implicados en las navegaciones oceánicas, durante el siglo XVI, habían sido construidos en Gipuzkoa, Bizkaia y Cantabria.

Los especializados conocimientos empíricos, contrastados por la experiencia decantada durante centurias en el seno de las familias de maestros carpinteros de ribera, así como la inmejorable calidad de la madera



73



74. Kantauriar itsasuntzia, XVI. mendearen bukaerakoa. Horixe bera da Orioko Kale Nagusiko etxe baten ataburu apaintzen duen enblema handian dagoena. Era horretakoak ziren hain zuzen ere Ternuara eta Labradorrera zihoazen gipuzkoar baleazaleen eta bakailoekotarien espedizioek gehien erabili zituzten untzia.

*Nao cantábrica de mareaje firme de finales del siglo XVI, tal como aparece en el gran emblema que decora el dintel de una casa de Orío (Kale Nagusia). Este tipo de buque fue desarrollado sobre todo por los guipuzcoanos para las expediciones a Terranova y el Labrador a la captura de ballenas y bacalaos.*

75. Karabela bat egiten Ameriketako itsasbaterrean. Teodor de Bry-ren grabatua. Libro Cuarto de América liburuan argitaratua. Frankfurt-en, 1594. urtean. Kolonbiako kostaldean, Hojeda, de la Cosa eta Nicuesa-ren espedizioan haurtako bigarrena gezi pazoidunen zauriz hil ondoko gertaera bat deskribatzen da.

*Construcción de una carabela en las costas americanas, según el grabado de Teodoro de Bry publicado en el Libro Cuarto de América, Frankfurt, 1594. Hace referencia a un episodio ocurrido en la costa colombiana durante la expedición de Hojeda, de la Cosa y Nicuesa, tras la muerte del segundo asaeteado con flechas envenenadas.*

Itxura denez, XVI. mendean zehar, haiek sartu zuten itsas zabalean korastako lema, hedatu zuten iparraldeko untzigindegietan "a tope" delako eraikuntza sistema zuakerrez osatutako zureria sendo baten gainean eta, besteak beste, garatu zuten Ozeanorako hedakuntza ahalbidetu zuen belaz bultzatutako sistema nahasia, masta bakarraren ordeztu, lauki bela bakar batekoa, hiru masta erantsiz eta hiru ertzeko latina atzeko masta eza-rriz, biraketetan lema indartu eta maniobra erraztuko zuena.

Aurkikuntzen garaian, Andaluziako Atlantikoan izan ziren karabela ugari eta nao gehienak Kantaurikoak ziren. Gerora, bai Carlos V.ak eta bai Felipe II.ak Penintsulako iparraldean eraiki ez zen edozein untziri eragotzi egin zioten untzidi indianoetako parte izatea. Hortik datorkigu lehen aipatutako zifra: XVI. mendean zehar Ozeanora itsasoratutako Espainiako untzien ehuneko laurogeita hamarra Gipuzkoan, Bizkaian eta Kantabrian eraiki zituzten.

Arian-arian lortutako ezagutza espezialdua eta itsas-arotz maisuen familia barruan mendetan zehar lortutako esperientzia, Kantauriko mendietako haritz egurraren eta mendi haietatik ateratutako burdin mearen kalitate ezin hobearrekin batera, beren garaiko untzi onenak izaten lagundu zuten faktoreak ditugu, "untzi handi eta txikiak, eta tankera, modu eta era guztietakoak, horiekin munduko itsaso osoan zehar ibiltzeko, eta erresuma (gainerantzeko) guztiak zerbitzen dituzten gauza guztiak zerbitzeko izango direnak", Juan Escalante de Mendoza kantabriarrak 1575 urtean deskribatu zuen bezala.

Ozeanoko nabigazioen eskabide handiak urteko eraikitako untzi kopurua gehitzeaz gain, unitate bakoitzaren lekunea handitu beharra ekarri zuen berekin. Untzidi erabilgariaren koantifikazio kalkulua fidagarrienek zehaztutakoaren arabera, hogeita hamar eta hirurogeita hamarrek hamarkadetako tonelaia neurriak ia %150eko gehikuntza izan zuela zehazten dute, nagusitu ziren naoen lekunearen gehikuntza bikoiztu baino gehiago egingo zelarik.

Dokumentu garaikideek argi eta garbi zehazten dute Kantaurian eraikitako untziek merezitako estimazio erlatiboa.

Badakigu, esaterako, flota eta untzidien untzi eskari handiari planteatzen zitzaion arazo larrietako bat Kantabriako naoen Mediterraneoranzko legez kanpoko deriba izan zela, bertan Espainian baino %50a gehiago ordaintzen baitzen untzi haiengatik. Bestalde, Flandes eta Alemaniako urkak trafiko indianoan sartzen uzteko Sevillako merkatarien etengabeko presioaren azpian izkututzen zen sekretu ekonomikoa honetan zetzan, haien salneurria lekune bereko Kantauriko untzi baten erdia zela, alegia.

Ekialdeko Kantaurian ureratutako untzien kalitateari buruz Estatuak eta partikularrek adierazitako balioespen handiak, itsasorako aproposak eta egitura aldetik sendoak zirela aditzera ematen digu. Are eta adierazgarriagoa oraindik, denboraldi luze batean zehar untzigintzak etengabe aurrera egin zuela eta egokitu zela kontuan hartzen badugu. Lekunearen erabateko gehikuntzak aldaketa handiak ekarri zituen kroskoaren egiturari begira (batez ere, galibo eta estekaduren egokitze eta gehikuntza nabarmena, urgai-

de roble de los montes cantábricos y de la vena de hierro que sacaban de las entrañas de sus montañas, fueron los factores que hicieron de aquellos barcos los mejores de su tiempo, "naos grandes y pequeñas, y de todas suertes, modos y maneras, para navegar con ellas todo el mar del mundo, y que sirvan de todas las cosas a que sirven todas las de todos (los demás) reinos", tal como los describió el montañés Juan Escalante de Mendoza en 1575.

Los acuciantes requerimientos de las navegaciones oceánicas determinaron no sólo el crecimiento del número de barcos construidos al año, sino también el aumento del porte de cada unidad. Las aproximaciones más fiables a la cuantificación de la flota disponible indican el aumento de hasta casi el 150% del tonelaje entre los años treinta y los setenta, mientras el porte medio del tipo de barco fundamental, las naos, crecía a más del doble.

Los documentos contemporáneos no dejan lugar a dudas sobre la estimación relativa que merecían los barcos fabricados en el Cantábrico.

Sabemos, por ejemplo, que uno de los graves problemas planteados a la fuerte demanda de barcos por flotas y armadas, era la deriva ilegal hacia el Mediterráneo de naos norteñas, por pagarse allí un cincuenta por ciento más caras que en España. Por otro lado, el secreto económico que se ocultaba bajo la insistente presión de los comerciantes sevillanos para que se permitiera incorporar al tráfico indiano urcas flamencas y alemanas, radicaba el hecho de que su precio venía a ser la mitad que el de una nao cantábrica del mismo porte.

La alta valoración de la calidad de los buques botados en el Cantábrico oriental por parte del Estado y de los particulares constituye la mejor prueba de su idoneidad marinera y fortaleza estructural. Ello es tanto



76. Donostiako kaia airetik ikusia. Richard Poulter-en maparen xehetasuna, 1585. Hiru itsasuntzi handienak armaz hornitutako naok dira, eta beste bi txikiak, zabrak seguru aski. Ainguratze-sistemaren garrantziaz gainera, aipagarria da untzi bat egiten ari diren untziola, irudiaren eskuinaldeko beheko izkinan ageri dena, eta Hoefnagel-ek ia hogei urte lehenago toki berean inudikatu zuena, Braun-Hogenberg-ek 1572an argitaratu emandoko marrazkian.

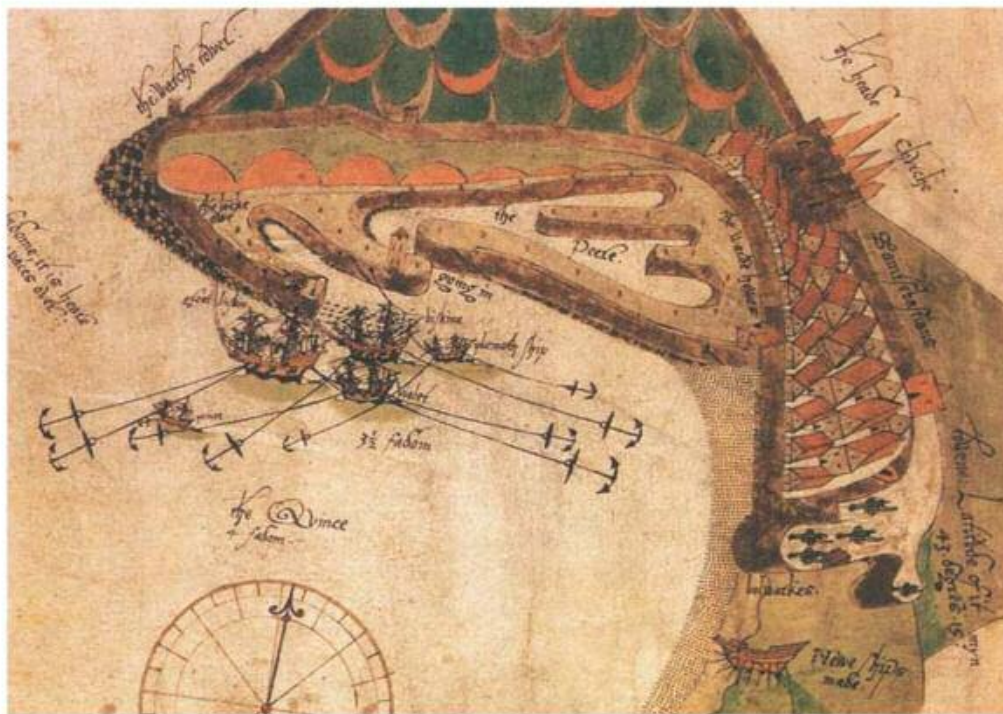
El puerto de San Sebastián. Detalle del mapa-vista de pájaro dibujado por Richard Poulter en 1585. Las tres embarcaciones mayores son naos armadas, y las dos menores probablemente zabras. Además del interés que tiene el manifiesto sistema de fondeo, es de destacar el astillero con un barco en construcción que aparece en la esquina inferior derecha, el mismo sitio en que también lo representó Hoefnagel, casi veinte años antes, en el dibujo posteriormente editado por Braun-Hogenberg en 1572.

naldearen murrizketa eta, oro har, sendotasun handiagoa) eta apailuari dagokionez (belateriaren gehikuntza eta, ondorioz, masteriarena ere, eta tinka-itsutaren eta maniobrarren konplexutasun handiagoa).

Fenomeno hori, ordea, ez zen bakarrik merkataritza trafikoetan eta untzidietan gehienbat erabilitako naoetan bakarrik gertatu; Kantauriko untzigindegi bikainean eraikitako gainerantzeko untzi mota guztietara zabaldu baitzen.

Baina azaldutako ikuspegi orokorra osatu beharko genuke, untzi berrien prototipoen eraikuntza aipatuz, untzi horiek propio funtzio espezifikotarako asmatu izan zirelarik, Atlantikoko galizabrak, galerak, edo galeoiak esaterako, guztiak Penintsulako Iparraldean sortu, asmatu eta eginak. Hemen, galeoiak aipatuko ditugu batez ere, lerro batzuk besterik ez baitzaizkigu geratzen.

Untzi mota berri horretako aurreneko hamabi unitateak Caribean zebiltzan piratak garbitzeko, Indietako untzidiak babesteko eta Sevillara urtero iristen zen altxorra garraiatzeko asmatu ziren. 1568 urtean Deustuan eraiki zituen Pedro de Busturriak, Juan Martínez de Recalde-k zuzenduta. Lekune aldetik oso handiak ez ziren arren, 240 tonele inguru alegia, hamarkada oso batean zehar ondo bete zuten beren egitekoa. Untzidiak babesteko, Deustuan ere, 800 toneletik gorako bi galeatzar eraiki ziren 1578 urtean, or-



más significativo por cuanto acaeció durante un extenso período temporal en que la fabricación de barcos estuvo sometida a una permanente evolución y adaptación. El radical aumento del porte exigió toda una serie de cambios estructurales en el casco (consistentes, básicamente, en el ajuste e incremento de gálibos y ligazones, reducción de la obra muerta y mucha mayor fortaleza general) y el aparejo (más superficie vélica y, en consecuencia, mayor arboladura y complejidad de la jarcia firme y de maniobra).

Tal fenómeno no se redujo sólo a las naos, es decir, al tipo de buque más generalizado en los tráficos mercantiles y en las armadas, sino que fue común al resto de las demás diferentes clases de barcos producidos en el gran astillero cantábrico.

Las consideraciones generales expuestas deben completarse con la referencia a la construcción de nuevos prototipos de embarcaciones, diseñadas exprofeso para funciones específicas, como las galizabras, las galeas o los galeones atlánticos, todos ellos concebidos, diseñados y fabricados en el Norte peninsular. Nos centraremos en el caso de los galeones, dada la limitación de espacio disponible.

La primera serie de doce unidades de este nuevo tipo de buques se concibió para limpiar el Caribe de piratas, escoltar con seguridad las flotas de Indias y transportar el tesoro que anualmente llegaba a Sevilla. Se construyeron, bajo la dirección de Juan Martínez de Recalde, por Pedro de Busturria en Deusto el año de 1568. De porte relativamente modesto, unos 240 toneles, cumplieron eficazmente su cometido durante toda una década. Para la escolta de las flotas se fabricaron en el mismo sitio dos enormes galeazas de más de 800 toneles en 1578, esta vez bajo la dirección de Cristóbal de Barros. Entre 1581 y 1584 se botaron en Guarnizo nueve galeones, en los que el prototipo se puede considerar definitivamente establecido. Tuvieron entre 400 y 600 toneles y formaron la Escuadra para la Guarda de la Carrera de Indias. Todos ellos participaron en la Gran

Armada de 1588 y regresaron salvos para seguir sirviendo muchos años más. Tras el fracaso de esa expedición se construyó otra serie de doce enormes galeones, seis en Deusto y seis en Guarnizo, cuyas unidades se encuadraron en la Armada del Océano. A partir de entonces las construcciones de grandes buques de guerra de este tipo, imitados por el resto de las potencias europeas, no cesaron en las riberas cantábricas durante más de un siglo.

#### 19. Las crisis del siglo XVII

Parece que la actividad marítima sufrió una importante recesión en las provincias de Bizkaia y Gipuzkoa durante el siglo XVII. Las sucesivas y casi permanentes guerras, con la secuela de la permanente inseguridad para la navegación y las reiteradas levas de marinería, el constante incremento de la presión fiscal, el alza imparable de los precios y de la mano de obra, que hacían inviable la competencia con las manufacturas extranjeras, el generalizado peligro de agresiones en la mar y la progresiva expulsión de los caladeros de Terranova y Groenlandia, fueron, entre otros, factores que determinaron la considerable disminución de la población pescadora y marinera durante la primera mitad de la centuria.

La rápida introducción del nuevo y rentable cultivo del maíz atrajo a una parte de los hombres de mar hacia la actividad rural; el incremento del lucrativo y peligroso ejercicio del corso y la emigración de marineros y balleneros a San Juan de Luz y Bayona, fueron fenómenos que ayudaron a drenar la mano de obra tradicionalmente dedicada a las pesquerías, el comercio marítimo y la construcción naval en estas costas.

El descontento popular se manifestó de forma violenta en 1601, en oposición al impuesto de millones, y, sobre todo, entre 1631 y 1634, protagonizando el motín conocido como "La Machinada" y desencadenado frente a la pretensión de la Corona de estancar la sal, pero

77. Bilbako Kotsuletzeko ordenantzen azaleko orria, 1693. urtea. Bertako irudi nagusia galeoa edo gerra-untzia da, Gaztañeta-k Kantabriako Colindresen egiten zituen haletakoa, merkatal untzietan ez baitzen hiru zubirik izaten, eta are gutxiago, hiruetako bakoitzean lerro lerro jarrita, kanoitegi kanoiez ongi horniturik. San Andresen gurutzea duen bandera zuria zen Errege-Itsas armada-aren ezaugarria.

Portada de las ordenanzas del Consulado de Bilbao en la edición de 1693. El motivo central es un galeón o navío de guerra del tipo de los que por entonces construía Gaztañeta en Colindres, ya que los mercantes no contaban con tres puentes y, mucho menos, con baterías corridas a lo largo de las tres, cuajadas de cañones. La bandera con la cruz de San Andrés sobre fondo blanco era entonces el distintivo de la Armada Real.

78. Untzi bat albotik ikusia. Mutrikuko 1544-1564. urteetako paper-sorta bateko marrazkia. Oñatiko Protokolo Artxiboa. Untzi-kroskoan honela dago idatzia: "Nuestra Señora de la Concepción 1611...". Zirrimarra sotil baino argigarri hauek herri kementsu hartako untziolek uretaratutako itsasuntzi handi bat irudikatzen dute.

Perfil de una nao dibujado sobre un legajo de la villa de Mutriku, fechado en 1544-1564 que se conserva en el Archivo General de Protocolos de Oñati. En el casco de la embarcación puede leerse: "Nuestra Señora de la Concepción 1611...". Este ingenuo pero eficaz boceto representa una de las grandes naos de pozo, botadas en los astilleros de aquella activa villa.

duan, Cristóbal de Barros-ek zuzendu zuelarik lana. 1581 eta 1584 bitartean, bederatzi galeoi ureratu zituzten Guarnizon, ordutik prototipoa behin-betirako finkatuta geratuko zelarik nolabait. 400etik 600era tonelekoak ziren untzi haiek eta Indietako bidea babes-teko untzidia osatu zuten. Guztiak Untzidi Handian hartu zuten parte 1588 urtean, eta osorik itzuli ziren urte askotarako gainera. Espedizio hark hutsegín ondoren, beste hamabi galeoi izugarri eraiki zituzten, sei Deustun eta sei Guarnizon, haiek Ozeanoko Untzidian parte hartuko zutelarik. Ordutik, mota horretako guda-untzitzarrak, Europako gainerantzeko potentziek eredutzat hartutakoak, etengabe eraiki zituzten Kantauriko itsazbaterretan mende luze batean zehar.

## 19. XVII. mendeko krisialdia

Antza denez, XVII. mendean zehar nabarmen egin zuen atzera itsas iharduerak Bizkaian eta Gipuzkoan.

Etengabeko gudaldiak, eta horrek berekin ekarri zuen nabigazioaren segurtasun eza eta etengabeko marinela bilteta, presio fiskala gero eta handiagoa izatea, atzerriko manufaktorekin lehian aritzea eragotzi zuen prezioen eta eskulangintzaren etengabeko gorakada, itsasoko erasoaldien arriskua eta Ternuako eta Groenlandiako ditxoetatik gutxinaka bidali izana, izan ziren, besteak beste, arrantzale eta marinela populazioaren murritzeta nabarmenaren faktore erabakiorrak mendearen aurreneko erdialdean zehar.

Arto laborantza berri errentagarriak nekazal iharduerarantz erakarri zuen itsasgizon asko, eta kortsaritzara eta Donibane Lohitzunera eta Baionara emigratzera bultzatu zuen beste hainbat; guzti horrek zuzenean eragina izan zuen arrainlekuetako eskulangintzan, itsas merkataritzan eta untzigtintzan.

1601 urtean adierazi zuen jendeak bortizki bere atsekabea milioietako zergaren aurka. Baina, batez ere, 1631 eta 1634 bitartean izan zen istilurik handiena, "Matxinada" izenez ezagutzen dugun altxamendua gertatu zenean. Monarkiak gata saltzea debekatu nahiaren ondorio izan zen matxinada hura. Baina, arazoaren jatorria, hala ere, askoz ere nahasiagoa da; ez da ahaztu behar, esaterako, aberastutako merkatariek antzinako leinuen ordean hartu zutenean, horrek eragindako gorrotoa, ez eta ere jendearen areriotasuna Estatuaren aparatura sartutako etxe nobleetako ondoko semeengan, Monarkiaren esker oneko ofizial leial gisa jardungo zutenengan, hain zuzen.

Bilbo izan zen krisi egoera hartatik atarramendurik onena ateratu zuena. Itsas Kotsulatuak bideratzen zuen beren kasa ibili ahal izatea. Horri esker itsas-merkataritzari eutsi egin zion. Nabarmenezkoak dira: Galiziako arrain inportazioa eta banaketa batetik, eta artilea nahiz burdin esportazioa -bertako ez zirenen esku gehienbat- bestetik. Dena den, mendearen erdialdetik, Gaztelako eta atzerriko merkatariek bertako Jaurgoak ordezkatzeko zituen; horrela lortu ahal izan zuten beren portuaren gaineko kontrola, Gaztelako artilearen merkataritza kudeaketa, burdinaren finkotasuna eta le-

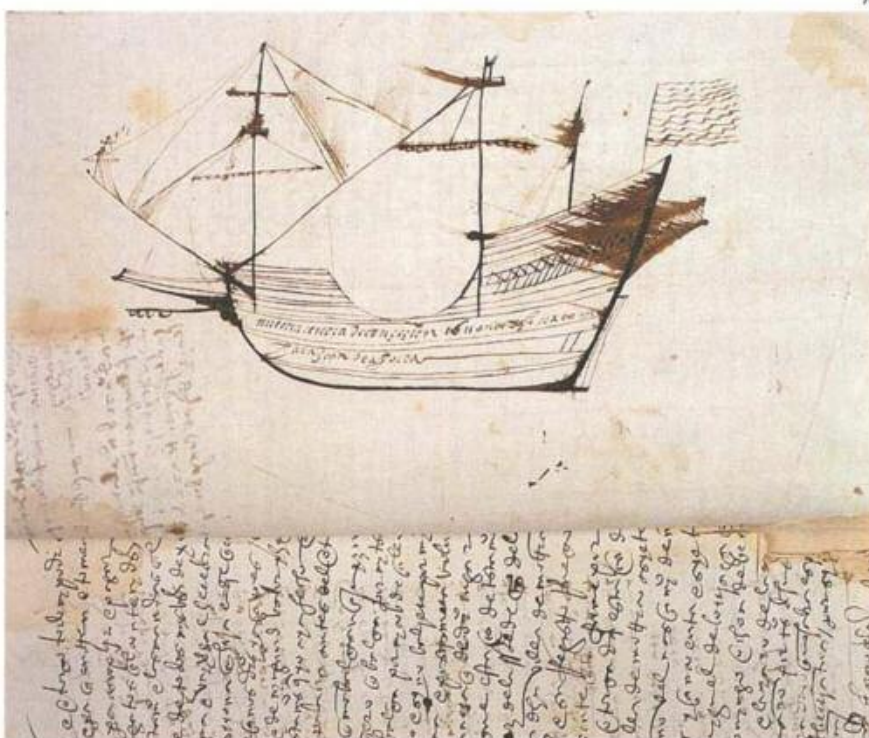
con raíces y derivaciones mucho más complejas, entre las que no deben olvidarse los resentimientos acumulados por la sustitución de los antiguos linajes por comerciantes enriquecidos, ni tampoco la animadversión popular a los segundones de las casas nobles incorporados al aparato del Estado, quienes ejercían como agradecidos y leales oficiales de la Monarquía.

Bilbao fue el puerto que salió mejor parado en aquel contexto de crisis, gracias a la posibilidad de autogestión que le otorgaba su Consulado de Mar, lo que le permitió el mantenimiento de la actividad marítima comercial en la que destacó la importación y posterior redistribución de pescado gallego y la exportación de lanas y hierro controlados en buena medida por gentes de fuera de la tierra. No obstante, desde mediada la centuria se consumó la sustitución de los mercaderes castellanos y extranjeros por naturales del Señorío, quienes lograron la recuperación de los tráficos de su puerto mediante la gestión del comercio de las lanas castellanas, el afianzamiento del de hierro y el control del tráfico de letras de cambio; factores todos que les permitieron la diversificación de los tráficos marítimos a través de la ampliación de la oferta de mercancías y el desarrollo de su presencia en los mercados europeos, fenómeno al que contribuyó en gran medida la pacificación de Flandes, zona de la que procedían la mayor parte de los paños que negociaban los comerciantes bilbaínos durante la segunda mitad del siglo XVII.

Gracias a la lana navarra, al comercio de abastos y al contrabando de divisas, consiguió San Sebastián un próspero tráfico durante el primer cuarto de la centuria, sin embargo, la progresiva pérdida de privilegios a partir del gobierno de Olivares fue alterando la situación para mal; el control del comercio de metales y la prohibición de traficar con Lapurdi fueron dos de los factores determinantes. Aunque la coyuntura cambió con Carlos II, no fue posible la recuperación, y las dudas de la administración en materia lanera acusaron los problemas de forma que el comercio guipuzcoano llegó



77



78



80. Felipe IV.a 1660. urtean Donostiara iristen irudikatzen duen olioa. Velázquez-en ikasle Juan Bautista Martínez del Mazo-ren margo-lana. El Escorial Errege-Monasterioko Museoa. Argazkia, Patrimonio Nacional.

Oleo en que se representa la llegada de Felipe IV a San Sebastián en 1660. Cuadro del discípulo de Velázquez, Juan Bautista Martínez del Mazo que se conserva en el Real Monasterio del Escorial. Foto Patrimonio Nacional.

79. Pasaiaiko portua airetik ikusia. Auger-ek osmatua eta grabatua, 1632. Pasaiaiko ainguraleku bikaina, hango bakale mehar eta babes erreza kontuan harturik, hau izan zen, Aro modernoko lehen mendeetan, Ozeanoko Itsas armadaren utzidio atontzeko eta negualdia igarotzeko hautatu zen Kantauri itsasaldeko hiru portuetako bat.

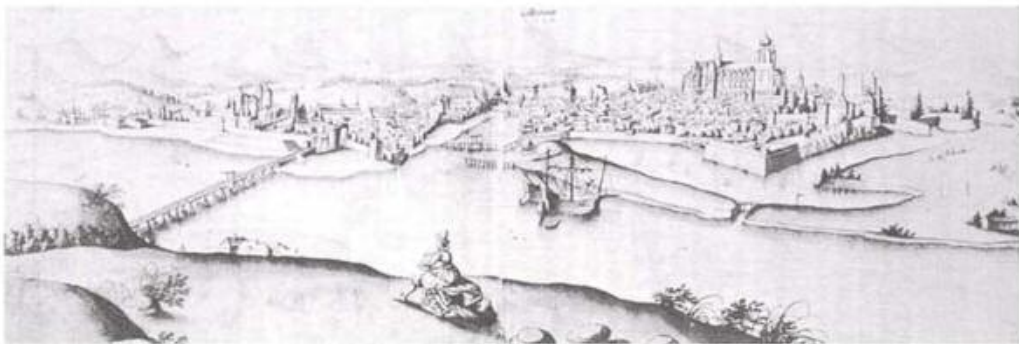
Panorámica a vista de pájaro del puerto de Pasaia, ideada y grabada por Auger en 1632. El buen fondeadero de Pasaia, así como su angosta y fácilmente defendible bocana, hicieron a este puerto uno de los tres del Cantábrico elegidos para el apresto e invernada de las escuadras de la Armada del Océano en los primeros siglos modernos.

tren trafikoaren bidez. Guzti horrek ahalbidetu zien merkataritzaren trafikoa aniztea merkantzien eskariaren gehikuntzari eta Europako merkatuetan berorren presentziaren garapenari esker, fenomeno horretan Flandeseko bakealdiak lagundu zuelarik neurri handi batean, bertatik ekarriak izanik XVII. mendearen bigarren erdialdean merkataritza bilbotarrek negoziatzen zituzten ohial gehienak.

Nafarroko artileari, abastuen merkataritzari eta dibisen kontrabandoari esker lortu zuen Donostiak trafikoaren oparoaldia mendearen aurreneko laurden aldera. Dena den, Olivares-en gobernuak eraginda, pribilegioak galdu ahala bere egoerak txarrera egin zuen; metalen salmenta kontrolatu eta Lapurdirekin merkataritza harremanak galeraztea izan ziren bi faktore erabakiorretakoak. Nahiz eta Carlos II. arekin egoera aldatu, ezin izan zen berreskurapenik lortu, eta artile arazoetan administrazioak zituen zalantzen eraginez, gauzak okerrera egin zuten. Gauzak horrela, Gipuzkoako merkataritza larri-larri iritsi zen mendearen azkenaldera. Testuinguru horretan, 1682 urtean Donostiako Kontsulatua eratu izana, oparoaldi sintoma baino, egoera horri irtenbide emateko eta portua goibeheratzen ari ziren merkatal zirkuitoen aldaketan aurka egiteko merkataritzaren inguruan sortutako lekuko burgesiaren asmoa bailitzan interpreta daiteke.







81

Pasaiak, untxi handietarako portu handiak, Ternuatik eta Frantziatik ekarritako arrainaren merkataritza iharduerarako, Oiartzungo burdinoletarako mearen trafikorako eta Ozeanoko untzidiaz lehorreratu ohi zeneko portu izanik iraunarazi zuen bere iharduera.

Hiru portu nagusi horien abaguneak ez dira, antzeman daitekeen bezala, merkataritza harremanetan aritu zireneko herrien ihardueraren adierazgarri. Bilbok, hala ere, bertako giza taldeek iharduerarekiko izan zuten dinamismo handiagoari esker, ahalmen ekonomikorik lortu zuen, mende erdian, garrariari eta biltegi jabeen leku izatetik merkantzien inportazio eta birbanaketa gune garrantzitsu izatea lortuz.

XVII. mendean kostaldeko probintzietan arto laborantzari ekitea eta iharduera hori hedatzea, Bizkaia eta Gipuzkoarentzat nolabait ere biztanlegoarekiko emaitza positiboa ekarri zituen faktore gisa aipatu ohi dira, Arabaren eta Gaztelaren kasuan ez bezala.

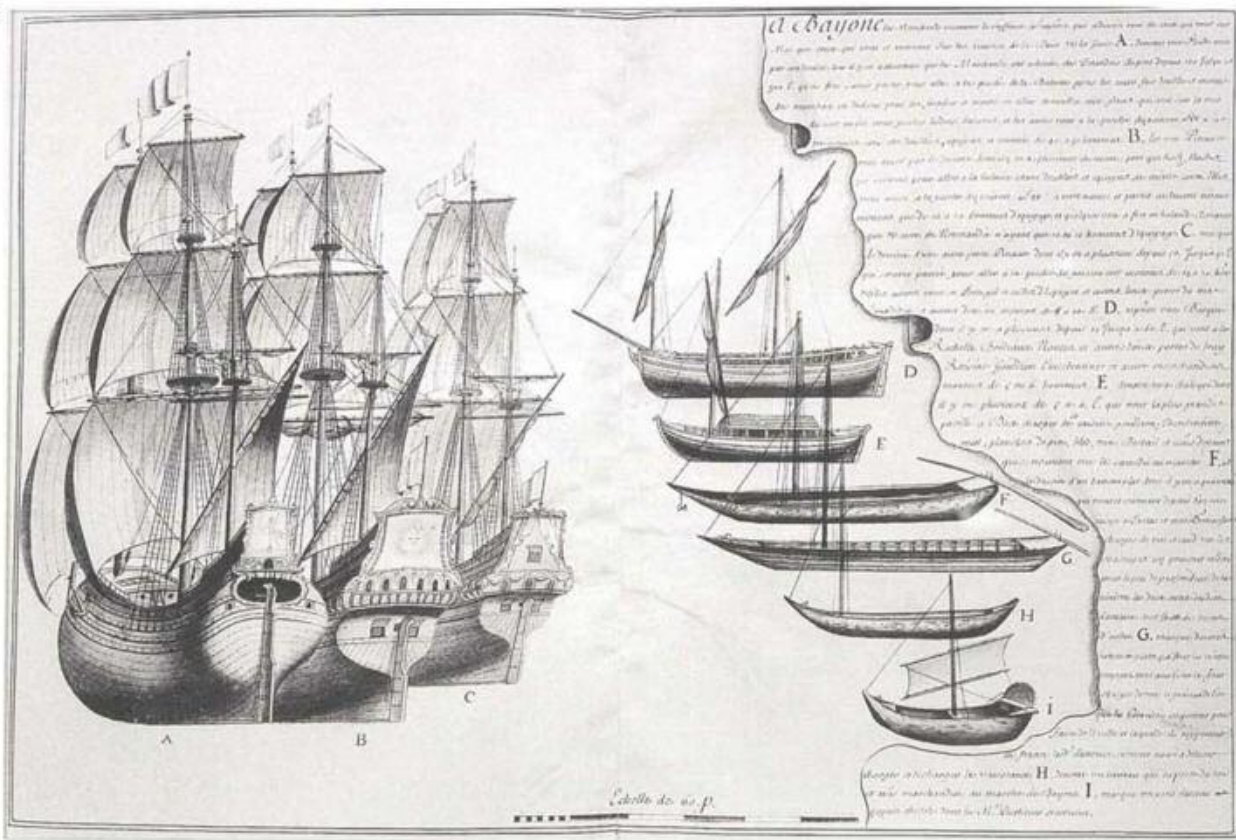
81. Baionako herriaren eta portuaren ikuspegia. Joachim de Wiert-en marrazkia, 1612. Bibliothèque National, Paris. XVII. mendeko itsas ekonomia-aren krisia zela eta, gipuzkoar itsas-zurgin eta boleazaleetako asko Baiona eta Donibane-Lohitzunera joan ziren lan egitera.

Vista panorámica de Bayona y su puerto, según el dibujo de Joachim de Wiert, 1612, conservado en la Biblioteca Nacional de París. La ciudad de Bayona y San Juan de Luz fueron el lugar donde encontraron trabajo muchos carpinteros de ribera y balleneros guipuzcoanos durante la crisis de la economía marítima del siglo XVII.

82. Baionako portuko itsasuntziak XVII. mendearen bukaeran. Colbert-en Bilduma delakotik hartutako marrazkia, zehaztasun handiz egina. 1679. urtea. Musée de la Marine, Paris.

Diferentes tipos de barcos del puerto de Bayona a finales del siglo XVII. Minucioso dibujo del llamado Album de Colbert, 1679. Museo de la Marina, París.

82



a las postrimerías del siglo en una situación crítica. En ese contexto, la erección del Consulado de San Sebastián, en 1682, puede interpretarse, más que como un síntoma de prosperidad, como un intento de la burguesía mercantil local para poner freno al deterioro de la situación y reaccionar contra la modificación de los circuitos comerciales que estaban postrando al puerto.

Pasaia, el gran puerto vasco para el fondeo de grandes buques, mantuvo su actividad centrada en el comercio de pescado procedente de Terranova y de Francia, en el tráfico de vena de hierro del Señorío para las ferrerías de Oiartzun y como puerto de atraque e internada de la Armada del Océano.

Como puede apreciarse, las coyunturas de estos tres puertos mayores no son demasiado expresivas de la actividad propia de los respectivos traspaises, si bien Bilbao logró, mediante el mayor dinamismo de sus fuerzas vivas, un poder económico que en poco más de medio siglo transformó la plaza, de un enclave de transportistas y almacenistas en un importante foco de importación y redistribución de mercancías.

La introducción y difusión del cultivo del maíz en las provincias costeras ha sido señalado como el factor más determinante del saldo relativamente positivo de población que tuvieron Bizkaia y Gipuzkoa frente al derrumbe demográfico de Alava y Castilla durante el siglo XVII.

83. "Pinaza" baionesak, La Rochelle herria setiatu zuen untzidi handiaren 4, 26 eta 27. zenbakidunak hain zuzen. Jacques Callot-en grabatuaren xehetasuna, 1631. Donostiako Untzi Museoa.

"Pinazas" bayonesas en la gran concentración de buques del sitio de La Rochelle, concretamente las numeradas con 4, 26 y 27. Detalle del grabado realizado por Jacques Callot en 1631. Museo Naval, San Sebastián.





Donostiako Kontsulatuaren ezaugarria, 1766. Emblema del Consulado de San Sebastián, 1766.

*Montserrat Gárate Ojanguren*

**Euskal Herria eta itsasoa. XVIII mendetik gaur-egun arte**  
**El País Vasco y el mar. Desde el siglo XVIII a la actualidad**

Itsasoa euskaldunen historian funtsezkoa izan da, Herrialdearen zati handi baten erritmo historikoa ezartzeaz gain, Julio Caro Barojak esan bezala.

Historian zehar, euskalduna itsaslaria izan da. Bertakoen itsas ekintzek, bai arrantza eta bai merkataritza eta untzigintza alorrei dagokienez ere, historiaren orrialde garrantzitsuak bete dituzte. Itsasoa euskaldunentzat, euren ihardueren garapenerako oinarria izan da. Arrantzak, itsas elkartrukeak, bai eta euren untzitegien garapenak ere antzianako lehenaldian zein hurbilean, baliabide ekonomikoak, lanpostuak eta herritar askoren bizimodua sortu dituzte.

Argien mendean zehar, ekonomia eta Euskal Herriaren garapenerako iharduera garrantzitsua izan zen. Arrantzak, merkataritzak eta untzigintzak herritar askoren interesa biztu zuten. Hemezortzigarren mendean zehar, hainbat merkataritza eta arrantza konpainia sortu zen. Merkataritzaren hazkunde eta interesak, halaber, Bilboko Kontsulatuaren garrantzia berretsi zuen, eta Donostiakoari protagonismoa egotzi zion, azken hau XVII. mendearen amaieran sortu baitzen.

#### 1. XVIII. mendeko arrantza. Proiektuak eta errealitateak

Ternuako arrainlekuak, zalantzarik gabe, euskaldunentzat arreta eta interesgune garrantzitsua izan ziren XVI-XVII mendeetan zehar. Itsasaldeko jendeak, bai eta herrialde barrukoak ere, bakailao eta balearen harrapaketa ihardun zuen. Baina iharduera horren ikuspegia oso bestelakoa da XVIII. mendean, batez ere, Gipuzkoa eta Bizkaitik burututako arrantzari dagokionez.

XVIII. mendean sumatu zen gainbehera gertakizun zehatz batzuen ondorio izan zen. Batetik, Utrechteko Hitzarmena zela eta (1713), eta ingelesek honetaz egin zuten interpretazioaren ondorioz, Ternuako arrainlekuak atzerritarren "menpe" geratuko ziren. Euskal itsasuntziek ez zuten ur horietan arrantzarako aukerarik izango. Peñafloidako Kontea, Xabier María de Munibe egoera honetaz ohartu zen eta Euskal Herriaren Adiskideen Elkarteko 1775eko Batzar batean, ondorengoa esan zuen:

"Los vascongados han ido desmereciendo en su marinería desde que perdieron la famosa pesca del bacalao, descubierta por su intrepidez, y establecida por su industria; y los ingleses, que se han hecho dueños de élla, han puesto la marinería más floreciente del mundo".

Bestetik, kontinenteko euskaldunen arraina maneiatu eta kontserbatzeko ezagupen egokirik eza ere arrantzaren sektorearen kalterako beste elementu bat izan zen.

Eragozpen hauei beste hirugarren bat erantsi beharko litzaieke: XVIII. mendean itsasoaz haraindiko merkataritzak zuen erakarpenak arrantza bizibidetzat izan zezaketen asko merkataritzarako itsasuntzietan Atlantikorantz itsasketa egitera bultzatu zituen. Gipuzkoako itsasaldeko herriek batez ere jasan zuten fenomeno hau. Real Compañía

El mar ha sido para los vascos un factor decisivo para su historia, además de haber marcado el ritmo histórico de gran parte del país, como ya lo indicara Don Julio Caro Baroja.

A lo largo de la historia, el pueblo vasco ha sido marineramente. Sus acciones marineras, tanto en la pesca como en el comercio y en la construcción naval, han cubierto páginas importantes del pasado. El mar ha constituido para los vascos la base para el desarrollo de sus astilleros, y ha proporcionado, tanto en el pasado más remoto, como en el más cercano, recursos económicos, puestos de trabajo y el modo de vida de muchas de las gentes del país.

Durante el siglo de las Luces tuvo lugar una actividad importante para la economía y el desarrollo del País Vasco. La pesca, el comercio y la construcción naval atrajeron el interés de muchas gentes del país. Son varias las compañías de comercio y de pesca que se proyectaron a lo largo del mil setecientos. Así también, el crecimiento e interés por el comercio vino a ratificar la importancia del Consulado de Bilbao, y a proporcionar protagonismo al Consulado de San Sebastián, nacido este último a finales del XVII.

### 1. La pesca en el siglo XVIII. Proyectos y realidades

Las pesquerías de Terranova habían constituido sin duda, en los siglos XVI-XVII, un punto de atención e interés para los vascongados. El bacalao y las capturas de ballenas habían ocupado a gentes de la costa e incluso del interior del país. Pero esta actividad ofrece un panorama muy distinto durante el siglo XVIII, y sobre todo por lo que a la pesca llevada a cabo desde Gipuzkoa o Bizkaia se refiere.

La decadencia que se advierte en pleno siglo XVIII, venía marcada por algunos hechos puntuales. Por un lado, por el Tratado de Utrecht (1713), y la posterior interpretación inglesa del mismo, las pesquerías de Terranova pasaban a "dominio" extranjero. Las embar-

caciones vascas quedaban excluidas de la participación en aquellos mares. Esta circunstancia iba a ser advertida por el Conde de Peñaflorida, Xabier María de Munibe, cuando en un discurso pronunciado en el seno de las Juntas de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País, en 1775, decía:

"Los vascongados han ido desmereciendo en su marinería desde que perdieron la famosa pesca del bacalao, descubierta por su intrepidez, y establecida por su industria; y los ingleses, que se han hecho dueños de ella, han puesto la marinería más floreciente del mundo".

Por otro lado, la falta de conocimientos adecuados para la manipulación y conservación del pescado por los vascos continentales fue otro de los elementos negativos para el sector pesquero.

A estos inconvenientes habría que añadir un tercero: el atractivo del comercio ultramarino en pleno siglo XVIII, originó que muchos de quienes se hubieran podido dedicar a la pesca, eligieran la navegación trasatlántica en embarcaciones mercantiles. Fueron sobre todo los pueblos costeros guipuzcoanos los que sufrieron este fenómeno. El funcionamiento de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas fue un reclamo para la población marinera, que prefirió los viajes en los navíos de aquella empresa mercantil a la pesca.

Cuando en 1769 se realizaba un censo para conocer los sujetos que en Bizkaia y Gipuzkoa habían participado en la pesca de bacalao en Terranova, o sabían salar el pescado, el resultado fue desolador: en el puerto de San Sebastián, por ejemplo se indicaba que "sólo existe tal o cual marinero que en otro tiempo navegó a Terranova, pero ninguno que se puede llamar hábil en la pesca del bacalao". En Hondarribia, tan sólo 5 marineros habían salido "con los bascos franceses de la provincia de Labort" a la pesca del bacalao, pero no se habían dedicado a las labores de la salazón. El panorama de otros puertos guipuzcoanos era semejante al donos-





1. M. Duhamel du Monceau-  
ren *Traité Général des  
Pesches...*, 1769 laneko irudian  
bale arrantzale euskaldunak.  
XVIII menderarte iraun zuen  
bale arrantzale euskaldunen  
ospe harronditsuak.

Balleneros vascos según ilustra-  
ción de la obra de M. Duhamel  
du Monceau, *Traité Général  
des Pesches...*, 1769. El mítico  
prestigio internacional de los  
arponeros vascos llega hasta  
el siglo XVIII.

2. Ipar-atlantikoan egindako  
bale arrantzaren pasarte zen-  
bait. M. Duhamel du Monceau-  
ren *Traité Général des  
Pesches...*, 1769 lanetik atera-  
tako irudia. Utrecht-ko Itunak  
(1713) mugatu egin ziren  
arrantzale euskaldunei  
ozeanoaz bestaldeko arrantza.  
Baxurako arrantzak indar han-  
diagoa hartu zuen orduan.  
Nazioarteko egoera txarrak de-  
sagertarazi egin zuen  
Donostiako Bale Konpainia,  
1732an sortu eta urte gutxi  
batzutan lanean aritu ostean.

Escenas de la caza de la balle-  
na en aguas septentrionales.  
Ilustración de la obra de M.  
Duhamel du Monceau, *Traité  
Général des Pesches...*, 1769.  
El Tratado de Utrecht (1713) li-  
mitó el acceso de los pescada-  
res vascos a las pesquerías tras-  
atlánticas y tuvo como conse-  
cuencia una mayor dedicación a  
la pesca de bajura. Ante las ad-  
versas circunstancias internacio-  
nales la Compañía de Ballenas,  
fundada en Donostia en 1732,  
se disolvió después de pocos  
años de actividad.

Guipuzcoana de Caracas delakoaren funtzionamendua itsas eremuko herritarrentzat era-  
kargarria izan zen, eta hauek, arrantza baino nahiago izan zituzten merkatal-untzi han-  
dietako bidaiak.

1769an, Bizkaian eta Gipuzkoan Ternuako bakailoaren arrantzan parte hartu zute-  
nak edota arraina gatzatzen zekitenak zenbat izan ziren jakiteko zentsua egin zenean,  
emaitza iluna izan zen: Donostiako portuko marinela, esaterako, gutxietsi egiten zituz-  
ten "sólo existe tal o cual marinero que en otro tiempo navegó a Terranova, pero ningu-  
no que se puede llamar hábil en la pesca del bacalao" aipatuz. Hondarribian, bost mari-  
nel bakarrik atera ziren bakailoaren arrantzara "con los bascos franceses de la provin-  
cia de Labort" baina ez ziren gatzatzeko lanetan aritu. Gipuzkoako beste portuetako  
egoera Donostia edo Hondarribiakoaren antzekoa zen. Bizkaian arrantzan aritzen zire-  
nak gehiago ziren, bakailoaren inportazio eskerga artikulua honek kanpotik zuen men-  
pekotasunaren adierazlerik egokiena zen.

Kanpotik hainbat baldintza jarri zen arren, Euskal Herrian XVIII. mendean arrantza  
sektorearen protagonismoa eskuratzeko zenbait saio egin zen. Horrela ulertu behar da  
arrantzarekin eta ondorengo tratamenduarekin zerikusirik duten konpainien eraketa.  
Hauen artean ondorengoak nabarmendu behar dira: Compañía de Ballenas de San  
Sebastián; Real Compañía Sardinera de Guetaria; eta Compañía de Pesca de Vizcaya.  
Zentzu horretan ulertu behar dira, halaber, Cumanáko itsasaldean Compañía Guipuz-  
coana de Caracasek arraina gatzatzeko burutu zituen saioak.

### Compañía de Ballenas

XVIII. mendeko hogeita hamarreko hamarkadan Donostian baleak harrapatzeko konpai-  
nia bat abiarazteko saioak egin ziren. Erregea, 1718an Donostiako portutik zenbait itsas-  
untzi hartu baitzuen -orduko gerrarako behar larriak betetzeko-, eta haietako batzuk ba-  
leuntziak zirenez, untziak ezin itzul zitzakeen arren, hauei zegokiena ordaintzeko prest  
zegoen. Hori dela eta, Donostiako portuko merkataritza batzuk baleuntzien enpresa sor-  
tzeko prest zeuden, untzi handiak edota hauen ordeko dirua lortu bezain laster.

Helburu horiek lortzeko, bale konpainia sortu ondoren bi itsasuntzi erosi zituzten.  
Halere, lehen espedizioak porrota jasan zuen. Gainera, Danimarkarekiko merkataritza-  
ren debekuak, non, ziotenez, baleak harrapatzen baitziren -"en cuios mares se hacía la  
pesca de ballenas"-, elkarteak kinka larriarri jarri zuen. Ondorioz, urte batzuen buruan,  
elkarte honen iharduera hain mugatua zenez, untzi handiak beste helburu batzuetarako  
erabili behar izan zituzten. Eta horrela, Real Compañía Guipuzcoana de Caracasek ba-  
leen enpresako bi untziak Venezuelarekiko merkataritzarako itsasoratu zituen.

Compañía de Caracasen laguntza ez zen nahikoa izan baleazaleen elkartearen  
egoera ekonomikoa hobetzeko. 1757an, Compañía de Caracasek, baleenean dirua jarri  
baitzuen, hau desagertu zedin eskatu zuen. Urte hartako abenduan bete beharreko errege  
aginduak zabaldu ziren.

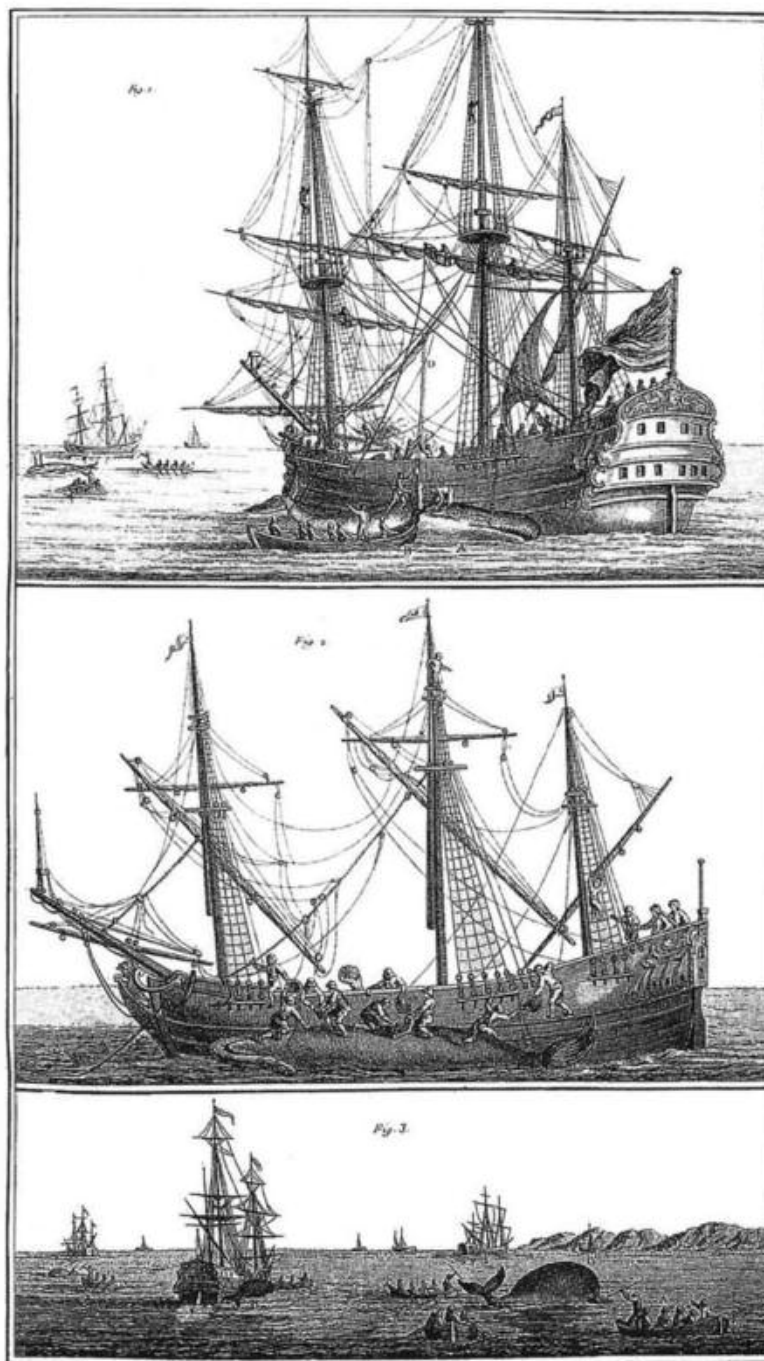
tiarra o al hondarribitarra. Y si bien en Bizkaia la marinería que se dedicaba a la pesca era más numerosa, las grandes importaciones que se realizaban del bacalao eran el mejor indicador de la dependencia exterior en este artículo.

A pesar de los condicionamientos exteriores, en el País Vasco durante el siglo XVIII, hubo varios intentos por recuperar el protagonismo del sector pesquero. En este sentido se debe entender la fundación de varias compañías relacionadas con la pesca y su tratamiento posterior. Entre ellas cabe destacar: la Compañía de Ballenas, de San Sebastián; la Real Compañía Sardinera de Guetaria; y la Compañía de Pesca de Vizcaya. También en el mismo sentido se deben entender los ensayos para salar el pescado que se llevaron a cabo en las costas de Cumaná, por manos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas.

#### La Compañía de Ballenas

En la década de los años 30 del XVIII, desde San Sebastián, se intentaba poner en funcionamiento una compañía para la captura de ballenas. El motivo inmediato de este propósito radicaba en que el Rey, quien había tomado en 1718 varias embarcaciones del puerto de San Sebastián -para atender entonces a urgentes necesidades bélicas-, algunas de ellas balleneras, parecía dispuesto a devolver, si no los bajeles, sí el importe de aquéllas. Por esta razón algunos de los comerciantes del puerto easonense estaban dispuestos a poner en marcha una empresa ballenera, una vez que contaran con los navíos, o en su caso, con el capital oportuno.

Para cumplir sus fines, una vez constituida, la Compañía de Ballenas adquirió dos embarcaciones. No obstante, la primera expedición fue un fracaso. Además, la prohibición del comercio con Dinamarca "en cuios mares -se decía- se hacía la pesca de ballenas", colocaba a la sociedad en una situación muy delicada. Como consecuencia, pasados algunos años, la actividad de esta sociedad era tan limitada que debió des-



4. Kantauri itsasoan sardineta-rako arrantzan. Antonio Sáñez Reguart-en Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional, 1791-1795 hiztegirako Juan Bautista Bru-k egindako grabatua. Sardina garaietan, herri xeheak proteina-dun jaki hau modu onean bereganatu ahal izan zuen.

*Pesca de sardina en las costas cantábricas. Grabado de Juan Bautista Bru para el Diccionario Histórico de los Artes de la Pesca Nacional de Antonio Sáñez Reguart, 1791-1795. La veraniega costera de la sardina proporcionó durante siglos las proteínas animales más asequibles para las gentes humildes del litoral cantábrico.*

3. Getaria eta San Anton uhartea, 1667ko harresitze egitasmoan. Archivo General de Simancas, Valladolid. Real Compañía Sardinera de Guetaria 1764an sortu zen, sardina arrantzatu eta gotzatzeko, baina XVIII mendeko beste arrantza ekimen batzuen antzera, ez zuen arrakasta handirik izan.

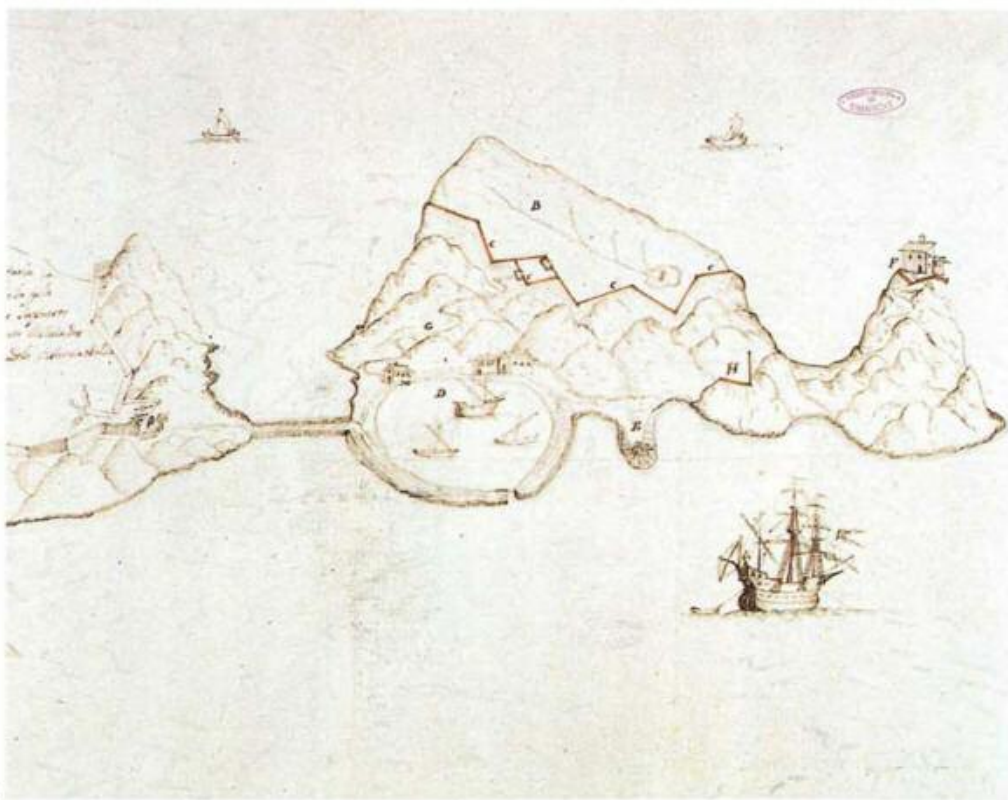
*Getaria y la isla de San Antón con un proyecto de fortificaciones de 1667 (detalle). Archivo General de Simancas, Valladolid. En 1764 se creó la Real Compañía Sardinera de Guetaria, empresa dedicada a la pesca y salazón de la sardina que, al igual que otras innovadoras iniciativas pesqueras del XVIII, no llegaría a tener éxito.*

Elkarte horren zoritzarreko emaitzak agerian geratu ziren, aipatu Compañía de Caracasek 585.000 erreal inbertitu baitzituen eta 229.888 bakarrik jaso, Compañía de Ballenas zelakoak bere atek itxi zituen.

Konpainiaren gainbeheraren arrazoiak nazioarteko egoera orokorrean bilatu behar dira. Akziojabeak ere kexu ziren ez baitzuten besteen pareko abantailarik, "las gracias que logran las compañías de ballenas en Francia e Inglaterra..." Eta, izan ere, hala zen; Donostian eraturako elkarte desagertu zen bitartean, Pirinioen beste aldean baleak harrapatzeko korporazioek arrakasta handia zuten. Baiona eta Donibane Lohitzuneko itsasuntziak Pasaiaiko portu gipuzkoarrean hornitzen zituzten baleak harrapatzeko bidaiak hasi aurretik.

#### Real Compañía Sardinera de Guetaria

Iraupen laburra izan zuen, bai eta diru eta iharduteko gaitasun urria ere. Aipatu konpainia 1764an sortu zen. Konpainiaren bultzatzailea José de Beldarrain izan zen, Juan Lorenzo de Echave Asu y Romeroren laguntzaz.



tinar sus navíos a otros fines. Y así, la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas fletó los dos pingues de la empresa ballenera para destinarlos al comercio con Venezuela.

Pero no bastó el apoyo de la Compañía de Caracas para salvar la situación económica de la sociedad ballenera. En 1757, la Compañía de Caracas, que había invertido capital en la de ballenas, solicitaba que se procediera a su extinción. En diciembre del mismo año se extendían las reales órdenes para su cumplimiento.

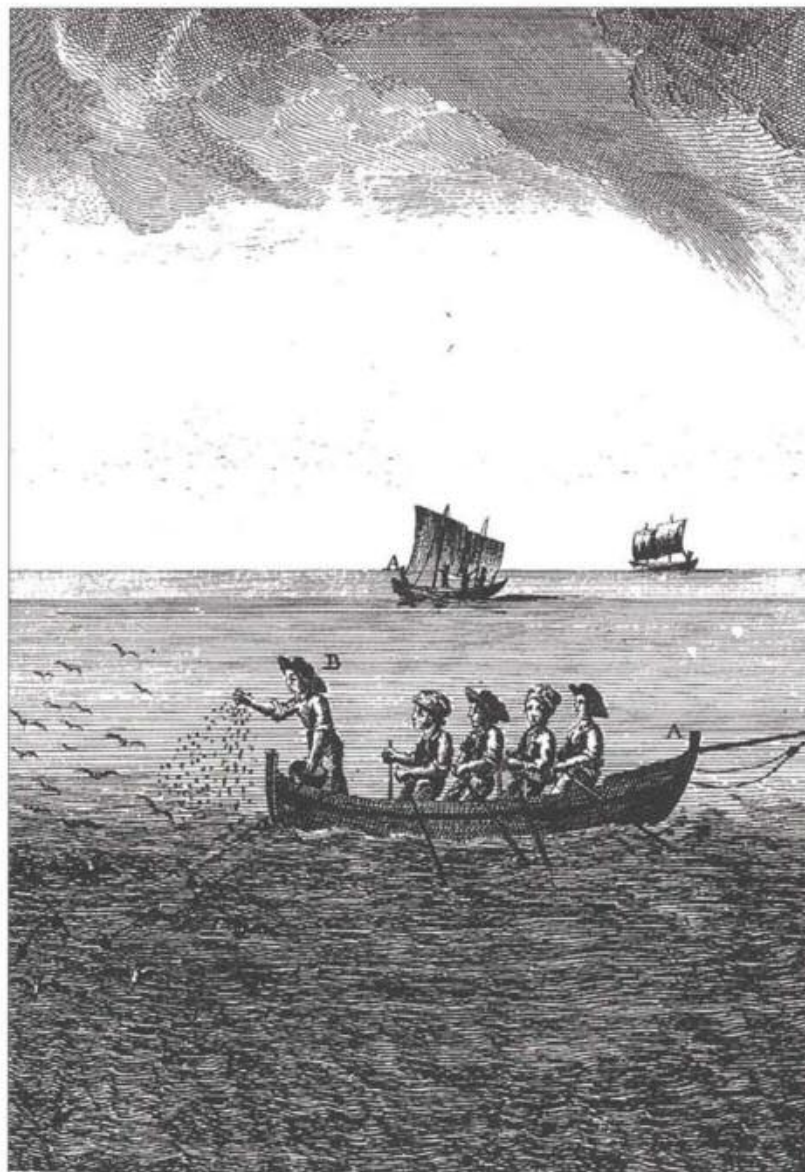
Del resultado adverso de aquella sociedad queda constancia, ya que la Compañía de Caracas, que había invertido más de 585.000 reales, tan sólo recibió 229.888 reales de vellón, una vez que la Compañía de Ballenas cerró sus puertas.

Los motivos del fracaso de la Compañía radicaban más bien en las circunstancias internacionales. Los propios accionistas se quejaban de no contar con "las gracias que logran las compañías de ballenas en Francia e Inglaterra...". Y en efecto, así era; mientras que la sociedad que se había fundado en San Sebastián desaparecía, prosperaban corporaciones para la captura de ballenas allende los Pirineos. Las embarcaciones de Bayona y San Juan de Luz se abastecían en el puerto guipuzcoano de Pasaia, antes de emprender el viaje para la caza de ballenas.

#### La Real Compañía Sardinera de Guetaria

De corta duración, así como de capital y de capacidad de giro, la Compañía Sardinera de Guetaria fue una realidad en 1764. El promotor de la Compañía fue José de Beldarrain, ayudado de Juan Lorenzo de Echave Asu y Romero.

Se consideró conveniente, por parte de sus promotores que se estableciera en Getaria. Incluso la propia villa adquiriría una acción. También el Rey y la Provincia de Gipuzkoa compraron participaciones en la nueva empresa pesquera. El capital total ascendió a 7.000 pesos repartido en 35 acciones de 200 pesos cada una.



Los fines de la Compañía eran bien concretos: sacar y beneficiar la sardina, abundante en los puertos guipuzcoanos, conforme lo hacían en Francia y Galicia.

En su primer año de vida, la Compañía Sardinera pudo vender importantes partidas de pescado en Getaria además de otros puntos cercanos, sobre todo de la geografía guipuzcoana.

Pero las capturas de pescado oscilaban mucho de un año a otro. Así 1765 fue de abundancia, y el año si-

5. Kantauriko untzia kazar  
arrantzan. Antonio Sáñez  
Reguart-en Diccionario  
Histórico de los Artes de la  
Pesca Nacional, 1791-1795  
hiztegiako Juan bautista Bru-k  
egindako grabatua.

Embarcación cantábrica pescan-  
do a la cacea. Grabado de Juan  
Bautista Bru, para el  
Diccionario Histórico de los  
Artes de la Pesca Nacional de  
Antonio Sáñez Reguart,  
1791-1795.

Bultzatzaileei Getaria kokaleku egokia iruditu zitzairen. Herriak berak akzio bat jasoko zuela agindu zuten. Erregeak eta Gipuzkoako Probintziak ere arrain-enpresa honetako partaidetzak erosi zituzten. Kapital osoa 7.000 pesotakoa izan zen, 200 pesoko 35 akziotan banatuta.

Konpainiaren xedeak oso zehatzak ziren: sardina gatzatu eta Frantzian eta Galizian egiten zen bezala lantzea, Gipuzkoako portuetan ugari baitzegoen.

Konpainiak lehen urtean arrain partida handiak saldu zituen Getarian, bai eta inguruko beste zenbait lekutan ere, bereziki Gipuzkoan bertan.

Baina hartzen zuten arrain kopurua urte batetik bestera asko aldatzen zen, 1765 urtea oparoa izan zen arren, hurrengo urteko ezaugarria sardinaren eskasia izan zen. Hori zela eta, Konpainiak burdinola batean inbertitu behar izan zuen; eta Nanteseko portu frantziarrera aingurak garraiatu zituen, itzuleran Getariara gari partidak eramateko, arrantzarekin zerikusirik ez zuen beste zenbait iharduera ez aipatzearren.

Gainera, sustatzaile nagusia, Beldarrain, Konpainia eragiketa horietan sartu eta urte gutxitara hil zen, bai eta Echave Asu ere. Sardinak, halaber, ez ziren behar bezala gatzatzen, eta ondorioz, arrain kopuru handiak galtzen zituzten.

Arrazoi honen eta beste batzuen ondorioz, elkarteak, sortu eta urte gutxitara desagertu zen. 1773an enpresa likidatzeko eragiketean hasera eman zitzairen, urte hartako irailan hartutako erabakiaren arabera.

#### Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico

Konpainia honen proiektua Euskalerraren Adiskideen Elkarteko ekonomi programaren emaitza izan zen. Proiektu hori Bilbon eratu zen 1770ean. Bertako kiderik eraginkorrenetako bat, Nicolás de Arriquiribar, herrialdean kontsumitzen zen arrain kopuru handiaz ohartu zen, eta, era berean, arrantza sektorea ahulenetako bat zenaz ere bai.

Arriquiribarrek, egoera horren aurrean, arrantza konpainia pribilegiatu bat sustatzea egoki iritzi zuen. Bere proposamenaren arabera, enpresa akziokako baltzu gisa eratu beharko litzateke, 225.000 errealeko gizarte fondo batez eta arrain freskoa lantzeko helburuz, hau da, "curar, salar, ahumar, salpresar o beneficiar". Egoitza Bilbon kokatuko zen, Bermeo eta Lekeition ere lantegiak izango zituen arren. Bizkaia eta Gipuzkoako portu batzuetan lantegiak jartzea ere pentsatu zuten, egiteko desberdinak izango zituztelarik: "dirigir y hacer la pesca, procurando tomar buenos informes, para elegir las personas más hábiles y christianas". Erresumako beste zenbait lekutan ordezkariak irekitzeko ideia ere ez zen baztertu.

Egoitza nagusia Bilbon jartzeko arrazoiak argi zegoen: portua arrantzarako egokia zen, bai eta salmentarako ere, 12.000 biztanle inguru izanik, Euskal Herriko hirigunerik garrantzitsuena baitzen.

Konpainia honek arrainaren tratamendua bultzatzeko zuen interesa bertako estatuetan jaso zen; konpainiak ez zuen arrain freskorik salduko, merkataritza mota hori

guiente se caracterizó por la gran escasez en la captura de sardinas. Por esta razón la Compañía debió invertir parte de sus caudales en una ferrería; y también se dedicó a transportar anclas al puerto francés de Nantes, para en el retorno llevar a Getaria partidas de trigo, además de otras operaciones que nada tenían que ver con la pesca.

Por añadidura, su promotor principal, Beldarrain, fallecía a los pocos años de iniciar las operaciones de la Compañía, así como Echave Asu. Además, la salazón de la sardina no se efectuaba con las debidas condiciones por lo que se perdían importantes cantidades de pescado.

Estas y otras causas aceleraron la desaparición de la sociedad a los pocos años de su fundación. En 1773 se iniciaban las operaciones para liquidar la empresa, según acuerdo tomado en septiembre de aquel año.

#### La Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico

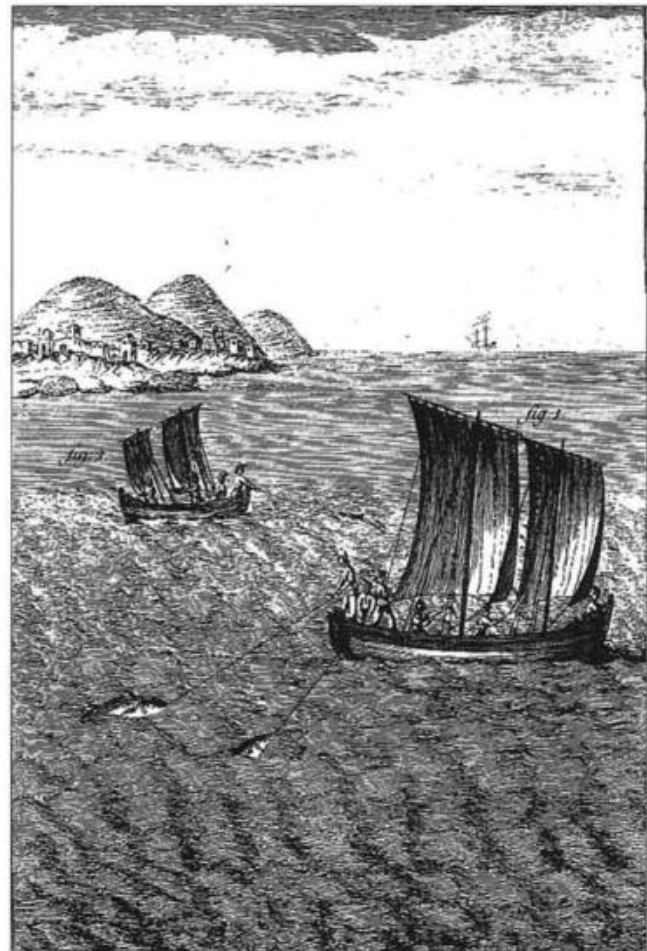
El proyecto de esta compañía sería el resultado del programa económico de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Dicho proyecto tomó forma en Bilbao en 1770. Uno de sus miembros más activos, Nicolás de Arriquíbar, era consciente del alto consumo de pescado en el país, y al mismo tiempo, de que el sector pesquero era uno de los sectores económicos más deprimidos.

Arriquíbar, ante esta situación, pensaba que sería conveniente promover una compañía privilegiada de pesca. Según su propuesta, la empresa debería constituirse como una sociedad por acciones con un fondo social de 225.000 reales, con los objetivos de "curar, salar, ahumar, salpresar o beneficiar" el pescado fresco. Su sede se establecería en Bilbao, aunque también contaría con algunas factorías en Bermeo y Lekeitio. También se contemplaba el establecimiento de factores en los distintos puertos de Bizkaia y Gipuzkoa con la misión de "dirigir y hacer la pesca, procurando tomar

buenos informes, para elegir las personas más hábiles y christianas". Además no se descartaba la apertura de otras sucursales en distintos lugares del Reino.

La razón de establecer la sede principal en Bilbao era clara: su puerto era apropiado para la pesca, y también para las ventas, puesto que con sus 12.000 habitantes aproximadamente, era el núcleo urbano más importante del País Vasco.

El claro interés de esta compañía por promover el tratamiento del pescado quedaba recogido en sus esta-



partikularren esku geratuko zen. Enpresa honek arraina ondu egingo zuen, zenbait hila-betetan zehar kontserbatu ahal izan zedin.

Euskalerrriaren Adiskideen Elkarteak herrialdean arraina gatzatzeko zuten esperientzia urriaz jabetu zirenez, bertako kide batzuk horretaz arduratu ziren eta galdesorta bat idatzi zuten: *Preguntas para conocer lo que se hacía en Irlanda y Escocia particularmente sobre la pesca de su merluza y su curación*. Eta horrela, konpainia 1770-71 urteetan finkatu baino lehen, Bizkaiko portu batzuetan (Bermeo, Lekeitio, Plentzia eta Ondarroan) legatza gatzatzeko saio batzuk egin ziren. Haserako emaitzak onak izan zirela dirudi eta, ondorioz, Euskalerrriaren Adiskideen Elkartean proposatzen zutenaren arabera, elkarte bat eratzeko araudia idatzi zen.

Ondorengo hilabeteetan arrain enpresa berriak oinarritzat izango zituen arauak idatzi ziren. 1775eko otsailaren 16ko Errege Agiriaren arabera, formalki eratu zen ondorengo izenez: *Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico y sus puertos*. Peñaflores, enpresa berriaren sorrera zela eta, honek herrialdeari ekarriko zizkion onurez mintzo zen; besteren artean, arraina merketu egingo zela zioen, kontsumitzaileentzat baldintza hobekak ekarriko lituzkeelarik.

Halere, Konpainiak ez zuen espero zen adinako arrakastarik izan. Arazo teknikoek, Bilboko kontsulatuak erantsitako beste batzuek gain, proiektuaren porrota eragin zuten. 1782an, Konpainiako Batzar baten ondorioz, kapitala banatzeko erabakia hartu zen. Sustatzaileek azaldutako enpresa izpiritua, oraingoan ere, ez zen nahikoa izan arazo teknikoak, besteren artean, konpontzeko. *Compañía Sardinera de Guetaria*-ren antzera, *Compañía de Pesca Marítima delakoak* ere ez zuen zazpi urteko iharduketaldia gainditu.

#### **Cumaná-ko itsasaldeko arrantza eta gatzaketa**

Proiektua euskaldunen ekimenari ez zegokion arren, euskal enpresa bat izan zen gatzaketa Cumanáko itsasaldeko produktuekin egiten saiatzeko lanak bere gain hartu zituen. Izan ere, 1769an, erregeak *Compañía Guipuzcoana de Caracas* delakoari Cumanán arrantza egin zezan agindu zion, bai eta arrain hori landu zezan ere. Horretan hasi baino lehen, Konpainiak itsasalde horretan harrapa zitezkeen arrain mota desberdinen berri eman zuen, bai eta kontserbaziorako erabiltzen ziren tekniken berri ere. Cumaná,artzelona eta Margaritan izandako marinel batzuk ezagutzen zituzten teknika horiek, eta hango arrantzaz mintzo ziren "se pescaba lisas, pargos, meros... y que se venefician echándoles bastante sal, después de haverlos abierto, y que puestos en montón, se deven tener quatro a cinco días, hasta que tomen mui bien la sal; que después se ponen uno por otro en las plaias donde ay zaorra al sol para que se sequen, y que veneficiados así pueden durar algún tiempo para surtir los pueblos de la provincia de Benezuela, durante la Cuaresma..."

1769aren amaieran, lehen saiakuntzari hasera eman zitzaion. Bizkaiko marinelek arrantzan ziharduten bitartean, frantziarrak -eragiketa horietan lagundu baitzieten- lor-

tutos; la compañía no vendería pescado fresco, sino que este comercio quedaba para los particulares. La empresa se dedicaría a las operaciones de beneficiarlo, de modo que pudiera conservarse durante algunos meses.

Como se conocía por parte de la Bascongada las carencias que se tenían en el país sobre las técnicas de salar el pescado, algunos de sus miembros se preocuparon del tema, redactando un cuestionario de preguntas para conocer lo que se hacía en Irlanda y Escocia, particularmente sobre la pesca de su merluza y curación. Y así, antes de establecerse la compañía, entre 1770-1, se realizaron ensayos de salar la merluza en algunos puertos vizcaínos (Bermeo, Lekeitio, Plentzia y Ondarroa). Los resultados que en principio parece que fueron buenos, dieron lugar a que se redactara un reglamento para constituir en firme una sociedad, tal y como venía especulándose en el seno de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

En los meses siguientes se redactaban las normas sobre las que se regiría la nueva empresa pesquera. Por Real Cédula de 16 de febrero de 1775 quedaba constituida formalmente la Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico y sus puertos. Peñaflores, animado por la creación de la nueva empresa, expresaba las ventajas que ésta traería al País; entre otras, se abarataría el precio del pescado lo que proporcionaría mejores condiciones para los consumidores.

Sin embargo, la Compañía no tuvo el éxito que se esperaba. Problemas técnicos además de otros agregados con el Consulado de Bilbao, dieron al traste con el proyecto. En 1782, una Junta de la Compañía decidía repartir el capital que poseía. Una vez más, el espíritu empresarial demostrado por sus promotores no fue suficiente para salvar, entre otros, el problema técnico. Al igual que la Compañía Sardinera de Guetaria, la Compañía de Pesca Marítima apenas superó 7 años de funcionamiento.

#### La pesca y salazón en las costas de Cumaná

Aunque el proyecto escapa de la iniciativa vasca, fue sin embargo una empresa vasca quien asumió la tarea de ensayar la salazón con los productos de las costas de Cumaná (Venezuela). En efecto, en 1769 el rey encargaba a la Compañía Guipuzcoana de Caracas la pesca en Cumaná y el beneficio del pescado. Antes de iniciar la tarea, la Compañía informaba de los distintos tipos de pescado que se podían capturar en aquellos mares y de las técnicas que se utilizaban para su conservación. Algunos marineros que habían navegado a Cumaná, Barcelona y Margarita aseguraban que se pescaba "lisas, pargos, meros... y que se venefician echándoles vastante sal, después de haverlos abierto, y que puestos en montón se deven tener quatro a cinco días, hasta que tomen mui bien la sal; que después se ponen uno por otro en las plaias donde ay zaorra al sol para que se sequen, y que veneficiados así pueden durar algún tiempo para surtir los pueblos de la provincia de Venezuela, durante la Cuaresma..."

A finales de 1769 se iniciaba el primer ensayo. Mientras los marineros vizcaínos practicaban la pesca, los franceses -con los que se contó para aquella operación- se quedaban salando el producto obtenido "con mucho primor y destreza, en cuja operación se han instruído con igual havilidad los marineros vizcaynos".

Pero tampoco en esta ocasión los resultados fueron muy satisfactorios. En 1775, tras dos ensayos muy costosos, se concluía con este nuevo intento que fue uno más para recuperar el espacio perdido en las pesquerías de bacalao de Terranova. En un afán de abastecer las necesidades del país sin depender del exterior, el experimento resultó caro y hubo de abandonarse.

#### 2. El tráfico ultramarino: las compañías de comercio

Los puertos han constituido en el País Vasco una puerta de entrada y salida de productos, y la base de la economía de un gran número de sus gentes. La facilidad con



7. San Ignacio untxiak 1761ean egindako bidaia arriskutsuaz gogoratzeko zinoparia. Buenos Aires-era joan-etorria egiten zuen merkatal-untzi hau euskal konpainia batena zen. Real Seminario de San Telmo, Sevilla.

Exvoto en el que se evoca la peligrosa travesía efectuada en 1761 por el San Ignacio, buque que pertenecía a una compañía mercantil vasca que hacía el comercio con Buenos Aires. Real Seminario de San Telmo, Sevilla.

6. Untzi-kroskoa konpantzen Baionako portuan, 1760 inguruan. Joseph Vernet-en olioaren xehetasuna. Musée de la Marine, Paris. XVIII mendean Baionak merkatal-kabotaia oparatu izan zuen, bai Europa hainbat porturekin eta bai Antilla ta Iparrameriketan Frantziak zituen jabetzekin ere. Baiona, Donibane Lohitzune eta Ziburuk untzigintzan garrantzi handia izan zuten.

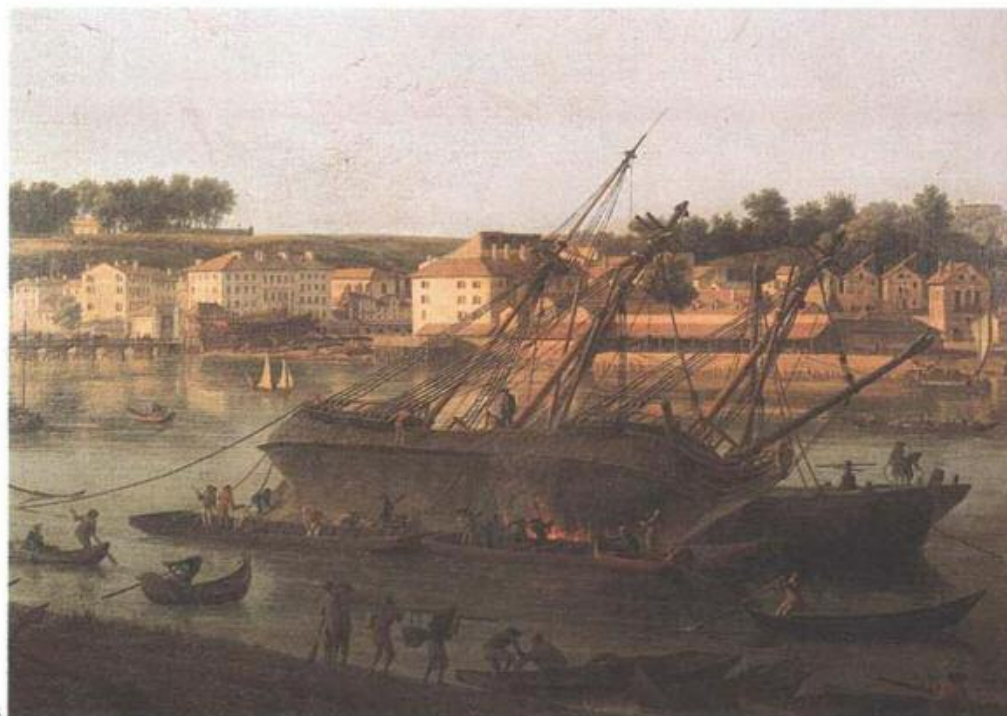
Labores de carenado en el puerto de Bayona hacia 1760. Detalle de un óleo de Joseph Vernet. Musée de la Marine, Paris. Durante el siglo XVIII Bayona mantuvo un intenso tráfico de cabotaje con distintos puertos europeos y su conexión mercantil con las posesiones francesas de las Antillas y Norteamérica. La actividad de Bayona, San Juan de Luz y Ciboure en la construcción naval fue así mismo muy notable.

tutako produktua gatzatzen aritu ziren, frantziarrek nola gatzatzen zuten irakurtzerakotan, bizkaitarrak ere nahikoa iaioak zirela jakin dezakegun arren: "con mucho primor y destreza, en cuia operación se han instruído con igual haviidad los marineros vizcaynos".

Baina oraingo honetan ere, emaitzak ez ziren oso asebetegarriak izan. 1775ean, bi saiakuntza garestiren ondoren, azkeneko honek Ternuako arrainleketan galdutako espazioak berreskuratzearren abiarazi zenak, amaiera jarri zion proiektuari. Kanpoko enpenpe egon gabe herrialdeko beharrak hornitzeko asmoz egindako saiakuntza oso garestia izan zen eta baztertu egin behar izan zuten.

## 2. Itsasoaz haraindiko trafikoa: merkataritza-konpainiak

Euskal Herriko portuak produktueterako sarbide eta irtenbide izan dira, bai eta bertako askoren ekonomi oinarri ere. Leku desberdinetako produktuak herrialdera iristeko zuten erraztasunak elkartrukeak ahalbidetu zituen. Era berean, euskaldunek itsasorako zuten bokazioa itsas merkataritzarako kide paregabea izan zen. Euskaldunak, halaber, XVIII. mendean itsasoaz haraindiko Indietako trafikoan izan zuten partaidetza zela eta, nabarmendu ziren, horretarako gaitutako penintsulako portuen bidez, edota akziokako





la que podían llegar al país los productos de los más diversos lugares facilitó los intercambios. Al mismo tiempo, la vocación marinera del vasco fue un buen aliado para el comercio marítimo. Además, los vascos destacarían durante el siglo XVIII por su participación en el tráfico ultramarino con Indias, ya fuera a través de los puertos peninsulares habilitados, ya a través de empresas mercantiles por acciones, como fueron la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, o la Real Compañía de La Habana. También la participación vasca de particulares en el tráfico americano fue relevante durante el siglo de las Luces, prolongándose incluso en el XIX.

Los intercambios con Europa a través del mar fue otra de las notas que caracterizó el tráfico de los puertos vascongados. La participación de Bilbao, Bayona, San Sebastián, además de otros puertos de menor enti-

dad, en el intercambio con plazas europeas, fue una constante en décadas pasadas.

Las formas en las que podían participar los vascos en el comercio americano eran a través del puerto habilitado, es decir: primero Sevilla, y a partir de 1717, Cádiz. Por esta razón fueron numerosos los vascongados que se establecieron en Andalucía. Los géneros que se enviaban desde el país -sobre todo hierro- eran embarcados posteriormente para América. Además, desde los enclaves andaluces los vascos participan en diversas operaciones mercantiles con las Indias. Sin embargo, serían las compañías por acciones, y de alguna manera privilegiadas, las que captarían la atención de los comerciantes vascos. Estas compañías fueron en su época el mejor instrumento para comerciar con un espacio colonial concreto.



8. Caracas-eko Erret Konpainia Gipuzkoarraren fundatzaileetako batzuen erretratuak. Itsas Jauregia-Aquarium (Gipuzkoako Ozeanografi Elkarteak), Donostia. Donostiako merkatariek eta Gipuzkoako lurjabe aurrerakoiek osatzen zuten Konpainia.

Retratos de varios de los fundadores de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Palacio del Mar-Aquarium (Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa), San Sebastián. La Compañía estaba compuesta por comerciantes de San Sebastián y miembros de la nobleza rural progresista de la provincia.

10. Donostia 1786an. Luis Paret-en olioko xehetasuna. Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela, Madril. Caracas-eko Konpainiaren egoitza nagusia Donostian zegoen, 1751an Madrilera eraman zuten arte.

Vista de San Sebastián en 1786. Detalle de un óleo de Luis Paret. Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela, Madrid. San Sebastián fue sede central de la Compañía de Caracas hasta su traslado a Madrid en 1751.

11. Donostia hiriko ezkutua, hiru zubiko untzia irudikatun duela. Donostiako Santa Maria basilikako presbiterio-sapaiko domina handia. Caracas-eko Konpainiak emandako laguntzaz 1743-1774 bitartean eraiki zen eliza.

Escudo de la ciudad de San Sebastián en el que se representa un navio de tres puentes. Medallón de la bóveda del presbiterio de la basilica de Santa Maria de San Sebastián, iglesia erigida con la ayuda económica de la Compañía de Caracas entre 1743 y 1774.

9. Caracas-eko Erret Konpainia Gipuzkoarraren 1766ko akzioa. Untzi Museoa, Donostia. Konpainia 1728an sortu zen Donostiako Kantsalatuaren laguntzaz.

Acción de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas emitida en 1766. Museo Naval, San Sebastián. La Compañía fue fundada en 1728 con el apoyo y colaboración del Consulado de San Sebastián.

merkataritza enpresen bitartez, hala nola, Real Compañía Guipuzcoana de Caracas edo Real Compañía de La Habana. Partikularrek trafiko amerikarrean izan zuten partaidetza ere oso garrantzitsua izan zen Argien mendean, XIX. menderarte hedatu zelarik.

Itsasoan barna egin ziren Europarekiko elkartrukeak ere euskal portuen beste ezaugarri bat osatu zuten. Bilbo, Baiona, Donostia eta beste portu txikiagoek Europako plazekiko elkartrukean parte hartu izana, lehengo hamarkadetan ohizkoa izan zen.

Euskaldunek merkataritza amerikarrean gaitutako portuaren bidez parte hartzen zuten, hau da: lehenik Sevillara joaten ziren, eta 1717 urteaz geroztik, Cadizera. Hori dela eta, euskaldun asko Andaluzian finkatu zen. Herrialdetik bidaltzen ziren salgaiak -burdina bereziki- Ameriketara eramateko itsasoratzen ziren. Gainera, Andaluziako portuetatik euskaldunek Indietako merkataritza-eragiketa desberdinetan parte hartzen zuten. Halere, akziokako konpainiek, pribilegiatuak zirenek, nolabait, jaso zuten euskal merkatarien arreta. Konpainia hauek, euren garaian, gune kolonial zehatz batekin harremanetan jartzeko tresnarik onena izan ziren.

### Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

Real Compañía Guipuzcoana de Caracas deiturikoa 1728an sortu zen. Venezuela eta gure herriaren arteko merkataritza burutzeko sortutako merkataritza enpresa zen, eta mer-



### La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas

La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas se fundaba en 1728. Fue una empresa mercantil que haría el comercio con Venezuela, consiguiendo la exclusiva del mismo en 1742. La erección de esta sociedad tuvo lugar a propuesta de la Provincia de Gipuzkoa impulsada por los hombres del Consulado de San Sebastián. Para la consecución del permiso real fue enviado a la Corte Felipe de Aguirre, quien con la colaboración del también guipuzcoano Miguel Antonio de Zuaznábar, consiguió la Cédula de fundación en el otoño de 1728.

El gran contrabando que ejercían los holandeses en la provincia de Venezuela, el interés de San Sebastián y sus comerciantes agrupados en torno a su Consulado por lograr un comercio regular con América, y el apoyo de la Provincia de Gipuzkoa para el tráfico del cacao venezolano, fueron algunas de las razones para que prosperara la creación en la ciudad easonense de una empresa mercantil por acciones. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas nacería por Real Cédula de septiembre de 1728.

En torno a ella se congregarían capitales de las instituciones más representativas de la Provincia y ciudad de San Sebastián, así como de los comerciantes más significativos de la plaza donostiarra. Así, entre las instituciones accionistas de la Compañía, figurarían: la Provincia de Gipuzkoa, el Ayuntamiento donostiarra, el Consulado de San Sebastián, etc. Tampoco faltaron a la cita algunos de los títulos nobiliarios guipuzcoanos: el marqués de Narros, el marqués de Valdemiano, etc. Al accionariado del país se sumaría el Monarca, quien en junio de 1729 anunciaba su deseo de participar con 100.000 pesos. Elaborado el reglamento para su funcionamiento, la Compañía de Caracas despachó sus primeros navíos para Venezuela el verano de 1730.

El propósito de la empresa se centraba en adquirir el cacao venezolano, y llevar a América productos europeos. Los navíos saldrían del puerto donostiarra de Pasaia (por entonces jurisdicción de San Sebastián), o



10



11

12. *Pasaia-ko portua, 1786.*  
Luis Paret-en olioa. Patrimonio  
Nacional. Palacio de la  
Zarzuela, Madrid.  
Venezuelarekiko merkatal-harre-  
manari esker, Pasaia indar  
handia hartu zuen.

*Puerto de Pasaia, 1786. Oleo*  
de Luis Paret. Patrimonio  
Nacional. Palacio de la  
Zarzuela, Madrid. El puerto de  
Pasaia recibió un gran impulso  
gracias al tráfico con Venezuela.

kataritza hartarako lege berezia lortu zuen 1742an. Elkarte hau Gipuzkoako Probintziaren proposamenez abiarazi zen, eta Donostiako Kontsulatuko kideek bultzatu zuten. Erregearen baimena lortzeko, Felipe de Aguirre Gortera bidali zuten, eta Miguel Antonio de Zuaznábar gipuzkoarrarekin batera, sorrerarako Agiria lortu zuen 1728ko udazkenean.

Venezuelako probintzian holandarrek burutzen zuten kontrabando izugarria, Donostiak eta Kontsulatuaren inguruan bildu ziren bertako merkatariek Amerikarekiko merkataritza erregularra lortzeko zuten interesa, eta Gipuzkoako Probintziak Venezuelako kakaoaren trafikoa lortzeko eman zuen laguntza, izan ziren Donostian akziokako merkataritza enpresa baten sorrerarako arrazoietakoz. Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, 1728ko iraileko Erregeren Agiri baten bitartez sortu zen.

Bere inguruan Probintziako eta Donostiako erakunde esanguratsuenetako kapitala bilduko zen, bai eta Donostiako plazako merkataririk esanguratsuenena ere. Horrela, Konpainiako akziodun erakundeen artean, ondorengoak aipa genitzake: Gipuzkoako Probintzia, Donostiako Udala, Donostiako Kontsulatua, etab. Gipuzkoako tituludun handiki batzuek ere ez zuten hutsik egin: Narroseko markesak, Valmedianokoak, etab. Herrialdeko akziodunei Erregea ere batu zitzairen, eta 1729ko ekainean, 100.000 peso jartzeko nahia agertu zuen. Iharduerarako araudia egin ondoren, Compañía de Caracasek Venezuelarako bere lehen itsasuntziak 1730eko udan itsasoratu zituen.

Enpresaren helburua Venezuelako kakaoa eskuratzea zen, eta Ameriketara Europako produktuak eramatea. Untzi handiak Pasaiaiko portu donostiarretik irten ziren (orduan Donostiaren jurisdikziopean baitzegoen), edo portu donostiarretik bertatik, La Guairarantz. Lehen urteetan zehar, Konpainiaren itsasuntziak Cadizeko portuan geraldiki bat egin behar zuten Ameriketara abiatu aurretik. Baina, 1742az geroztik, enpresako untxi handiak zuzenean joan zitezkeen Gipuzkoako Probintziatik Caracaseraino. Eta, orduetik aurrera, Konpainiak Caracaseko merkataritza berezia lortu zuen.

Merkataritza enpresaren emaitzak asebetegarriak izan ziren. Lehen hamarkadan zehar, Konpainiak %20erainoko irabaziaz banatu zituen, eta batzuetan, %25erainokoak.

Halere, eta lehen urteetako emaitzak onuragarriak izan arren, Compañía de Caracas delakoak kalteak izan zituen 1739an Ingalaterraren aurkako gerra biztu zenean. Konpainiako untxi handiek Espainiako Erregetzaren alde ihardun zuten, Ameriketara zegoen armadak eskatzen zituen tresnak, armak eta beste edozer garraiatuz. Baina ingelesen aurkako gerra amaitu bezain laster, Compañía Guipuzcoanak ezbehar handi bat jasan zuen 1749an, Venezuelen honen aurkako iraultza biztu baitzen. Matxinada kontrolpean edukitzea lortu zenean, Erregeren aginduz Konpainia baliogabetu egin zen. 1751n berriro ekin zitzaion iharduerari, baina aldatuta guztiz garrantzitsu baten ondoren: enpresaren egoitza nagusia Madrilen kokatu zen. Akzioak ere Venezuelen barreiatu ziren.

Ordutik aurrera, elkartearen iharduera areagotu egin zen. Trafikoa trinkoagoa izango zen; kakaoaz gain, aurreko urteetan baino anil, tabako eta larru partida handiagoak



12

del propio puerto easonense, con destino a La Guaira. Durante los primeros años las embarcaciones de la Compañía debían hacer escala en el puerto gaditano, antes de zarpar para América. Pero, a partir de 1742, los navíos de la empresa podían partir en derechura, desde la Provincia de Gipuzkoa a la de Caracas. Y fue a partir de entonces cuando la Compañía gozó del comercio caraqueño en exclusiva.

Los resultados de la empresa mercantil fueron satisfactorios. Durante la primera década, la Compañía llegó a repartir dividendos de hasta un 20%, y en ocasiones, hasta de un 25%.

No obstante, y a pesar de los buenos resultados de los primeros años, la Compañía de Caracas tuvo que soportar quebrantos cuando en 1739 se declaraba la guerra con Inglaterra. Los navíos de la Compañía apoyaron la causa de la Monarquía hispánica transportando

pertrechos, armas y cuantos géneros requería la armada en América. Pero apenas finalizada la guerra contra los ingleses, la Compañía Guipuzcoana sufriría un duro revés cuando en Venezuela se alzaba una rebelión contra ella, en 1749. Controlada la insurrección, la Compañía fue suspendida en sus operaciones por mandato del Monarca. En 1751 se reanudarían sus actividades pero con un cambio importante: la sede principal de la empresa quedaría establecida en Madrid. También el accionariado se extendería a Venezuela.

A partir de entonces la actividad de la sociedad se incrementaría. Su tráfico se haría más intenso; y además del cacao se incluirían partidas de añil, tabaco, y cueros, en cantidades más elevadas que años atrás. A pesar de este gran movimiento mercantil, los dividendos que repartió después de 1751, fueron de un 5%, y excepcionalmente, de un 10%. La razón de este menor



13

13. Kakao alea. Joao de Laet-en 1633ko *Novus orbis seu descriptionis Indiae* liburu-ko irudia. Biblioteca Nacional, Madril. Konpainia Gipuzkoarrak kakaooaren salerosketan monopolioa izan zuen. Joanekoan, herrialdean egindako siderurgia lanak, ehunak eta abar eramaten zituzten untzietan.

Fruta del cacao. Ilustración de *Novus orbis seu descriptionis Indiae* de Joao de Laet, 1633. Biblioteca Nacional, Madrid. El cacao fue el producto cuyo tráfico monopolizó la Compañía Guipuzcoana. En el viaje de ida sus buques transportaban productos siderúrgicos, textiles, etc.

15. Eskuadra ingelesak La Guaira-n eraso egin zuen (Venezuela) 1743an. Haren defentsan lan egin zuten Caracas-eko Konpainiako untxi batzuek. Plaza defendatze lanak indartzearen, artilleria ere jarri zuten. (Grabatua egiteko jatorrizko plantxa: Museo de Arte Colonial, Quinta de Anauca, Caracas).

Ataque a La Guaira (Venezuela) por una escuadra inglesa en 1743. En la defensa tomaron parte varios navios de la Compañía de Caracas y parte de su artillería fue utilizada como refuerzo del sistema defensivo de la plaza. (Plancha original del grabado: Museo de Arte Colonial, Quinta de Anauca, Caracas).

14. Konpainia Gipuzkoarraren etxe nagusia La Guairan, Caracas-eko portuan.

Casa central de la Compañía Guipuzcoana en La Guaira, puerto de Caracas.

bidaliko ziren. Merkataritza mugimendu izugarri hau eman arren, 1751 ondoren banatu-tako irabaziak, %5ekoak, edota, noizean behin %10ekoak izan ziren. Portzentaia baxuago hau kakaoo Espainiako merkatuan oparoago bihurtu zelako sortu zen, ondorioz, kotizazioa murriztagoa izan baitzen, Venezuelako salneurria garestitu egin zen bitartean, uztalarien arteko nahigabea saihesteko. Konpaniak ordezkari, agente, zuzendari, idazkari etab. i ordaindu beharreko soldaten gastua ere, ez zen gutxitu, alderantziz baizik. Hiri eta Gortean zuzendaritza nagusiaren ezarpenak eta bertako langile kopuru handiak ere, beste zenbait gastu sortu zituen.

Baina Compañía Guipuzcoana ez zen itsasoaz haraindiko merkataritzan bakarrik aritu. Compañía Guipuzcoana de Caracas, bere lehen urteetatik, Gipuzkoako fabriketako armen jartzapena ere egokitu zitzaion, bai eta untxi eraikuntzarako ferraketena ere. Azken hau, 1737an sortua, Real Compañía de La Habanaren esku geratuko zen ondoren, eta hau, Errege Ogasunaren kontura, itsasuntziak La Habanako untzitegietan eraiki eta konpontzeko beharrezkoa zen ferraketaren garraioaz arduratuko zen. 1751z geroztik, enpresak berak, Erregearen eskariz, beste iharduera batzuk hartu zituen bere ardurapean, hala nola: Nafarroako mendietako egurrez Galiziako untzitegiak hornitzea; Cumanáko itsasaldeko arrantza, etab.

Compañía de Caracasek 70 itsasuntzi baino gehiago izan zituen iraun zuen urteetan zehar. Itsasgizon gehienak gipuzkoarrak ziren. Eta kapitala jarri zuena ere, herrialdeari lotutako jendea izan zen: Vildósola, Lopeola, Aierdi, Yunibarbia eta Claessens lehen zuzendariak izan ziren. Zuaznábar, Aguirre, Aróstegui, Iturralde, Irisarri, Aldecoa, Echeverría, Goizueta, Joaristi, etab. ere, Konpainiako akziodunak, ordezkariak eta idazkariak izan ziren. Merkataritza enpresa honek, garaiko merkataritza espainiarra akziokako elkarteen bitartez egin zitekeela argi utzi zuen, 1785 arte iraun zuen bere historian zehar adierazi zuen eraginkortasun ekonomikoaren bidez. Desagerpenaren zergatiak 1778ko merkataritza gaietako araudiari egotzi behar zaizkio. Urte hartako urriaren 12ko Merkataritza Librearen Araudiaren ondorioz, Compañía de Caracasek Venezuelako probintziako trafikoen monopolioa galdu zuen. Orduetik aurrera, bertako merkataritzaren oinarriak zeharo aldatuko zituzten. Compañía Guipuzcoanaren zuzendaritzak 1781ean, Filipinetarako trafikoa eskusiboki hartu nahi izan zuen. Compañía Guipuzcoanako akziodunei bere akzioak enpresa berri batekoen truke aldatzeko aukera eman zitzaion: Real Compañía de Filipinasekoa hain zuzen ere. Eta horrela, Guipuzcoana itxi zen bitartean, 1785eko martxoan, Compañía de Filipinas sortu zen, honen hedapen gisa.



14

porcentaje radicaba en que el cacao se hizo más abundante en el mercado español, y su cotización más baja, mientras que el precio de adquisición en Venezuela se incrementó, con el fin de evitar el descontento entre los cosecheros. Además, los gastos de la Compañía en sueldos a factores, agentes, directores, secretarios, etc., no se redujo, sino todo lo contrario. El establecimiento de una dirección principal en la Villa y Corte con numeroso personal, acarreó nuevos gastos.

Pero la Compañía Guipuzcoana no sólo se dedicó al comercio ultramarino. A la Compañía Guipuzcoana

de Caracas le fue adjudicado, desde sus primeros años de existencia, el asiento de armas de las fábricas de Gipuzkoa, así como también el de herrajes para la construcción naval. Este último, establecido en 1737, pasaría posteriormente a la Real Compañía de La Habana, quien se encargaría de transportar, por cuenta de la Hacienda Real, los herrajes necesarios para la construcción y reparación de embarcaciones en los astilleros habaneros. Después de 1751, la propia empresa asumiría, por encargo del Monarca otras actividades como: el abastecer de maderas de los montes de Navarra los





16. Filipinetako Erret Konpainiaren akzioa, 1785. Untzi Museoa, Donostia. Caracas-eko Konpainiaren jarraipena izan zen 1785 ezkerotik Filipinetako Konpainia, Amerika eta Asiaren arteko merkatal-harremana Filipinen bidez egitea zuen helburu. Elkarre berriak Pasaian eraiki zituen untziak eta lanean iraun zuen 1812 arte.

*Acción de la Real Compañía de Filipinas (1785). Museo Naval de San Sebastián. Como prolongación de la Compañía de Caracas surge en 1785 la Compañía de Filipinas con el objetivo de unir el comercio de América y Asia por medio de Filipinas. La nueva sociedad construyó parte de sus barcos en Pasaia y su actividad se prolongó hasta 1812.*

### Real Compañía de La Habana

Merkataritza eta protagonistak zirela eta herrialdearekin zerikusia izan zuen beste merkataritza enpresa bat Real Compañía de La Habana izan zen. Bere bultzatzaileen artean Martín de Aróstegi nafarra aurki dezakegu, elkarrearen sorrera kudeatzeko, Gortean Miguel Antonio de Zuaznábarren laguntza izan zuena, zeinak, urte batzuk lehenago, Guipuzcoana de Caracasen proiektuan ere parte hartu baitzuen. 1740an sortu zen eta lehen urtetan burutu zituen negozioak ondorengoak izan ziren, besteren artean: Kubako tabakoa Sevillako errege faktoriatarra garraiatzea eta La Habanako untzitegiatiko itsas-untzien eraikuntza. Untzien eraikuntza egokirako, Kubara iltze, ferraketa eta siderurgiazko produktu kopuru handiak bidali behar izan zituzten. Horretarako, La Habanako Konpainiak Donostiako portuan arduradun bat ezarri zuen, Juan Bautista de Zuaznábar, herrialdeko burdindegietan behar zituzten gaiak lortzeko ardura hartu baitzuen, ondoren, La Habanako untzitegiatarra bidaltzarren. Cadizen ere beste faktoria bat zabaldu zuten, eta handik, Konpainiaren kontura, Karibeko uhartera salgaiak bidaltzen zituzten, eta, era berean, Ameriketatik zetozenak jasotzen.

Baina Compañía de La Habanak galera handiak jasan zituen untzi eraikuntzaren jartzapena zela eta. 1741ean hau egotzi zitzaionean, monarkia hispaniarra Ingalaterraren aurkako gerran zebilen, eta horren ondorioz, untzitzak kalte handiak jasan zituen, eta untzien eraikuntzarako ferraketa partidak La Habanara beranduegi iritsi ziren askotan. 1750ean, Erregeak Compañía de La Habanari pisu astun hori kendu zion, baina enpresak, horren truke, zerbitzu batzuk eskaini behar izan zizkion.

Urte batzuk beranduago, 1760an, habanerak tabakoen jartzapena galdu zuen, eta beraz, diru lorpen gehien zekarren iharduerarik gabe geratu zen. Mugapen horren ondorioz, enpresako agintariek etorkizuna birplanteatu behar izan zuten. Baina, gainera, 1765eko merkataritza kolonialari buruzko araudiak, zeinaren bidez Kuba metropoliarekiko merkataritza zuzenerako gaitzen baitzen, Habanako Konpainiari lehia gogorragoa ekarri zion. Konpainiako batzorde partikularrak urte horietan merkataritza elkarrearen etorkizunaz ziharduen. Juan Bautista de Goizueta edo Andrés de Otamendi bezalako batzuk, Gortean bizi eta Compañía de La Habanan interesak zituztenak, enpresa, beste merkatu batekin iraunaraztearen aldeko ziren; azukrearen negozioarekin adibidez, tabakoarena ordezkatu zezakeena. Eta, 1778az geroztik, Compañía de La Habanak bere merkataritza negozioak azukrearen merkataritzara bideratu zituen, bai eta diru mailegu, letren negoziazio, Venezuelako kakaoaren trafiko etab. etara. Egiteko horietarako guztietarako, Ameriketara eta metropolian zenbait arduradun izan zuen, hala nola, Kuban, Veracruzen, Caracasen, Cadizen, Alacanten, Santanderren, etab.

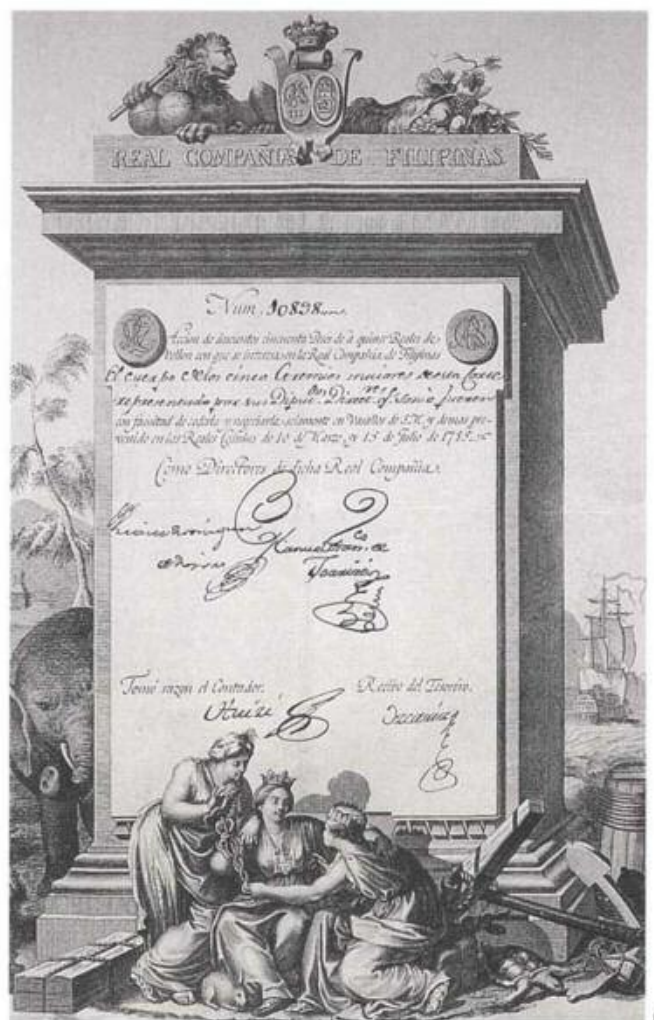
Leku bateko zein besteko arduradun, zuzendari, komisiadun eta administratzaileen artean, garai hartako itsasoaz haraindiko merkataritza munduarekin oso lotuta dauden izenak aurki ditzakegu. Oliden eta Arriola, Olazábal, Goicoa, Aramburu, Vertizbenea,

arsenales gallegos; la pesca en las costas de Cumaná, etc.

La Compañía de Caracas llegó a tener más de 70 embarcaciones a lo largo de su existencia. Su marinería procedía mayoritariamente de la Provincia guipuzcoana. Y quienes participaron con su capital fueron también gentes ligadas al país: Vildósola, Lopeola, Aierdi, Yunibarbia, Claessens, fueron sus primeros directores. Zuaznábar, Aguirre, Aróstegui, Iturralde, Irisarri, Aldecoa, Echeverría, Goizueta, Joaristi, etc., fueron otros tantos accionistas, factores y secretarios de la Compañía. Es de destacar que esta empresa mercantil fue la demostración de que el comercio hispánico de la época era posible a través de sociedades por acciones, dada la eficacia económica que demostró a lo largo de su historia que se prolongó hasta 1785. Las causas de su desaparición se deben a la normativa en materia mercantil de 1778. Por el Reglamento de Comercio Libre, de 12 de octubre de ese año, la Compañía de Caracas perdería su monopolio para el tráfico con la provincia de Venezuela. A partir de entonces, las bases sobre las que había establecido su comercio cambiarían radicalmente. Desde la propia dirección de la Compañía Guipuzcoana, ya en 1781, se pretendió extender el tráfico, en exclusiva, a Filipinas. A los accionistas de la Compañía Guipuzcoana se les daría la oportunidad de canjear sus acciones por otras de una nueva empresa: la Real Compañía de Filipinas. Y así, mientras se cerraba la Guipuzcoana, nacía, en marzo de 1785, la Compañía de Filipinas como una prolongación de aquélla.

#### La Real Compañía de La Habana

Otra empresa mercantil que estuvo ligada por su comercio y por sus protagonistas al país fue la Real Compañía de La Habana. Entre sus promotores figura el navarro Martín de Aróstegui, quien para gestionar la fundación de la sociedad, encontró en la Corte el apoyo del guipuzcoano Miguel Antonio de Zuaznábar,



quien años atrás había también colaborado en el proyecto de la Guipuzcoana de Caracas. Fundada en 1740, los negocios a los que se dedicó en sus primeros años fueron, entre otros: el traslado del tabaco cubano a las factorías reales de Sevilla y la construcción naval en los arsenales de La Habana. Para llevar a buen término la construcción de bajeles, debió transportar a Cuba elevadas cantidades de clavazón, herrajes y diversos productos siderúrgicos. Con este fin, la Compañía habanera estableció un factor en el puerto de San Sebastián, Juan Bautista de Zuaznábar, quien se encargó de adquirir aquellos géneros en las herrerías del país para posteriormente hacerlos llegar a los astilleros habaneros. Además estableció una factoría en Cádiz desde donde



17

17. Kuba uharterko tabako landarea. R. Gómez Rombaud-en marrazkia, 1819. Archivo General de Indias, Sevilla. La Habana-ko Konpainiak diru asko irabazi zuen tabakoa Sevillako erret fabrikei salduz. Ondoren azukrea eta beste produktu batzuk salerosten jardun zuten.

Mata de tabaco de la isla de Cuba. Dibujo de R. Gómez Rombaud, 1819. Archivo General de Indias, Sevilla. El abastecimiento de tabacos a las reales fábricas de Sevilla proporcionó altos beneficios a la Compañía de La Habana aun cuando su actividad deriva luego al comercio del azúcar y otros productos coloniales.

19. La Habana-ko Erret Konpainiaren akzioa, 1791. Zabala familiaren artxiboa. Hobanako Konpainia 1740an sortu zuten, kolonietako produktuak salerazi eta La Habanako armategietan untzigintzan aritzeko.

Acción de la Real Compañía de La Habana, 1791. Archivo de la familia Zabala. Fundada en 1740 la Compañía de Habana se dedicó al tráfico de productos coloniales y a la construcción naval en los arsenales de La Habana.

18. Zinoparia, La Habanako Erret Konpainiako San Miguel paketuntziak. 1775ean Bermudetan jasan zuen ekoitza gogoratzeko. Untzia txikituta geratu zen eta bi gizonek bizia galdu zuten. Debako Eliz-  
Artxiboa.

Exvoto en el que se narra el temporal que hubo de afrontar en aguas de las Bermudas el paquebote San Miguel de la Real Compañía de La Habana en 1775, a resultados del cual perecieron dos hombres y el buque quedó destrozado. Archivo Parroquial de Deba.

Aldecoa, Iturrigaray, eta abar luze bat, Compañía de La Habanaren norabidea kudeatu zutenen nominan ageri dira.

Ehun urteko iraupena izan zuen gutxienez, eta garai hartan, Compañía de La Habana akziokako merkataritza enpresen artean luzaroen iraun zuena izan zen. 1845ean, ekonomi balantzea aurkeztu zen, eraginkortasuna, garai horretarako oso murrizta zen arren.

**Bilbok akziokako merkataritza konpainia bat eratzeko egin zituen alferrikako saioak**

Bilbok ere, nahiz eta aurrekoen arrakasta bera ez lortu, akziokako konpainia baten proiektua ezagutu zuen XVIII. mendean. Bilboko Kontsulatuko gizonen asmoa Bilbo eta Buenos Aires elkartuko zituen konpainia sortzea zen. José de Zavala Gortera bidali zuten eraketarako Errege Agiria lor zezan, baina arrazoi desberdinak zirela eta, hau ez zen iritsi. XVIII. mendean, bilbotarrak Guipuzcoana de Caracasen antzeko merkataritza enpresarik gabe geratu ziren, baina horretarako gaitutako portuen bidez, itsasoaz haraindiko trafikoan parte hartu zuten halere.



18

se enviaban mercancías por cuenta de la Compañía a la isla caribeña, y al tiempo se recibían los coloniales procedentes de América.

Pero la Compañía de La Habana tuvo grandes pérdidas con el asiento de construcción naval. Cuando éste le fue asignado -año de 1741-, la monarquía hispánica se hallaba en una guerra contra Inglaterra, lo que originó grandes quebrantos en la flota, así como retrasos irreparables en la llegada a La Habana de las partidas de herrajes para la construcción de bajeles. En 1750 el Rey relevaba a la Compañía de La Habana de aquella pesada carga, no sin que la empresa tuviera que compensar el relevo con algunos servicios.

Años más tarde, en 1760, la habanera perdía el asiento de tabacos, lo que significaba que se quedaba sin su actividad más lucrativa. Con esta limitación, las autoridades de la empresa debieron replantearse su futuro. Pero además, la normativa en materia de comercio colonial de 1765, por la que se habilitaba a Cuba para el comercio directo con la metrópoli, venía a crear mayor competencia para la habanera. La junta particular de la Compañía discutía durante aquellos años el futuro de la sociedad mercantil. Algunos como Juan Bautista de Goizueta o Andrés de Otamendi, que residían en la Corte y tenían intereses en la Compañía de La Habana, eran partidarios de que la empresa se mantuviera en pie con un nuevo comercio: el de los azúcares, que bien podría sustituir al del tabaco. Y sería a partir de 1778 cuando la Compañía de La Habana orientó sus negocios mercantiles al comercio azucarero, préstamos de dinero, negociación de letras, tráfico de cacao venezolano, etc. Para todas estas funciones contó con diversos factores, tanto en América como en la metrópoli: Cuba, Veracruz, Caracas, Cádiz, Alicante, Santander, etc.

Entre los distintos factores, directores, comisionados y administradores en unos y otros lugares, figuran nombres muy ligados al mundo mercantil ultramarino de aquellos momentos. Oliden y Arriola, Olazábal, Goicoa, Aramburu, Vertizberea, Aldecoa, Iturrigaray, y



un largo etcétera, figuran en la nómina de quienes gestionaron los destinos de la Compañía de La Habana.

Sus más de 100 años de existencia convirtió a la Compañía de La Habana en la empresa mercantil por acciones de más larga duración. Aún en 1845 se presentaba su balance económico, aunque su operatividad era muy limitada para aquellas fechas.

20. Olaveaga-ko moila, Bilboko itsasadarrean gune garrantzitsua. Untziola ez ezik, soka-fabrikari, biltegi, ostatu, etxe-bizitzak eta tabernak ere bazekuden. Luis Paret-en olioaren xehetasuna, 1784-86. The National Trust, Lipton House, Bearstead Bilduma, Londres.

Muelle de Olaveaga, destacado enclave mariner de la ría de Bilbao en el que además de un astillero y una fábrica de cordaje existían almacenes, posadas, viviendas y tabernas. Detalle de un óleo de Luis Paret, 1784-86. The National Trust, Lipton House, Colección Bearstead, Londres.

21. Bilboko Arenaleko moila, Luis Paret-en olioaren xehetasuna, 1783. Bilduma pribatua. Merkatal-portu izanik, Europa eta Amerikarekin salerasketa ugari egin zuen XVIII mendean, botipat artile komertzioa eta bakailao ta ehun inportazioa kontrolatuz. Paret-en margo-lanak ondo adierazten digu Bilboko "zamani" ezagunek egiten zuten lan gogorra, atzerriko bisitarien zotz horigarri.

Muelle de atraque de El Arenal de Bilbao. Detalle de un óleo de Luis Paret, 1783. Colección particular. Como plaza mercantil portuaria Bilbao desarrolló durante el siglo XVIII un intenso tráfico comercial con Europa y América destacando especialmente su control del comercio lanero y la importación de bacalao y manufacturas textiles. El cuadro de Paret deja constancia del duro trabajo efectuado por las célebres "cargueras" de Bilbao, actividad que tanto sorprendía a los visitantes extranjeros.

22. Jeronimo de Uztaiz nafarra izan zen Felipe V-aren ekonomia politikaren eragile nagusi. Theoría y práctica de comercio y de marina liburua idatzizuen (1724); hainbat hizkuntzotara itzuli zuten eta honelaxe hedatu ziren Espainian korrante merkantilistak. Bere erretratua duen grabatua 2. argitalpenekoa da, 1742koa.

El navarro Jerónimo de Uztaiz fue el principal inspirador de la política económica de Felipe V y autor del libro Theoría y práctica de comercio y de marina (1724), obra traducida a varios idiomas que contribuyó a divulgar en España las nuevas corrientes mercantilistas. El grabado pertenece a la segunda edición de 1742.

23. Bilbo, XVIII mendeko grabatua. Untzi Museoa, Donostia. Grabatuari begira, San Antongo elizaren ondoan (zubi ondoan) Udaletxe eta Konsulatu zen etxea ikus daiteke.

Bilbao en el siglo XVIII. Museo Naval, San Sebastián. En el grabado se aprecia, colindante a la iglesia de San Antón (junto al puente), el edificio que servía de sede tanto al Ayuntamiento como al Consulado.





22

### Los fallidos intentos de Bilbao para la formación de una compañía mercantil por acciones

Sin tanto éxito como las anteriores, también Bilbao conoció un proyecto de compañía mercantil por acciones durante el siglo XVIII. El propósito de los hombres del Consulado de Bilbao era formar una compañía que uniera Bilbao con Buenos Aires. Enviado José de Zavala a la Corte para que consiguiera la Real Cédula de fundación, ésta no llegó a concretarse por diversas circunstancias. Los bilbaínos se quedaban en el siglo XVIII sin una empresa comercial al estilo de la Guipuzcoana de Caracas, aunque intervendrían en el tráfico ultramarino a través de los puertos habilitados al respecto.

### 3. El comercio marítimo con Europa

Con una gran tradición en los intercambios marítimos con Europa, desde el País Vasco se mantendrían e incluso se intensificarían éstos, a lo largo de mil setecientos. En cuanto a las exportaciones, destacaron por su importancia los productos siderúrgicos, además de la lana. En este sentido, el puerto de Bilbao contó con un elevado tráfico. Si en algún momento el desvío de las lanas castellanas por Santander -desde donde se podían exportar a Europa en condiciones fiscales más ventajosas- fue una dura competencia para la villa bilbaína, sus comerciantes se mantuvieron en pie gracias a su capacidad de adaptación. No obstante, la competencia del hierro europeo a finales del XVIII, fue un mal aliado para las exportaciones siderúrgicas allende los Pirineos.

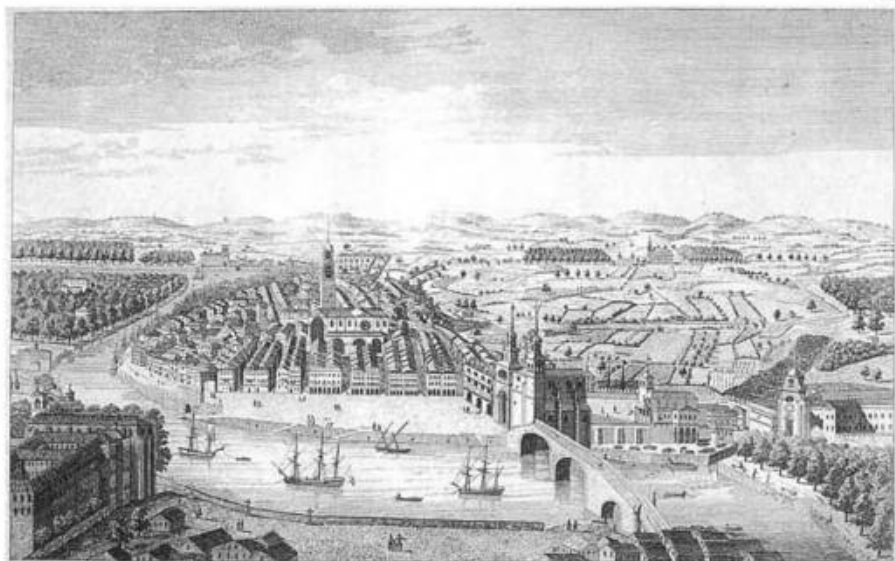
Desde Europa llegaban a las costas vascas diversos géneros que iban desde los textiles a los granos, desde jarcias y velamen, hasta brea y otros. Algunos de estos géneros una vez en el país eran reexportados a América, ya fuera en los navíos de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, ya indirectamente por medio de puertos habilitados.

Géneros coloniales, hierro del país, textiles, bacalao, y una larga lista de productos, fueron los protagonistas de los intercambios, en un marco amplio entre Europa y América. La estratégica situación del País, y la voluntad y manejo en los negocios de sus hombres y marinería, fueron factores decisivos del intenso tráfico marítimo que desarrollaron los vascos a lo largo del XVIII.

### 4. La construcción naval y las compañías de comercio

Los astilleros vascos han gozado, a lo largo de la historia, de un prestigio, tanto por la calidad de los bajeles como por la habilidad de quienes trabajaban en ellos. En el País Vasco coincidían elementos que colaboraban positivamente al desarrollo de las labores de construcción naval. Maderas, herrajes y carpinteros de ribera, eran algunos de estos elementos. Otros, como las jarcias, velamen, masteleros, etc., géneros importados principalmente de Holanda, completaban la demanda de los astilleros.

23



24. Pasaiaiko bateleren bizimodua, Luis Paret-en olioaren xehetasunean (1786). Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela, Madril. Gipuzkoar untzigintzaren gunerik garrantzitsuen izan zen Pasaia XVIII mendean. Donostia, Hondarribia eta Errenterian dagozkion uretan, untxiela batzuk zeuden kokaturik; Caracas-eko Erret Kompainia Gipuzkoarrentzat eta Probitziako partikularrentzat egin zituzten untxiak batipat. Hala ere, sasoi jakin batzuetan Erret Armadarentzat ere aritu ziren lanean.

Detalle de un óleo de Luis Paret (1786) en el que se refleja la actividad de las barqueros o bateleros de Pasaia. Patrimonio Nacional. Palacio de la Zarzuela, Madrid. Pasaia era el centro neurálgico de la industria naval guipuzcoana en el siglo XVIII. En sus márgenes, pertenecientes a tres jurisdicciones diferentes (San Sebastián, Hondarribia y Rentería), estaban instalados varios astilleros que se dedicaron a fabricar fundamentalmente navíos para la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas y los particulares de la Provincia, aunque en determinados momentos también llegaron a construir navíos para la Real Armada.

25. Fragata baten eraikuntza Juan José Navarro-ren marrazkiaren arabera. Album del Marqués de la Victoria, 1719-1756, Museo Naval, Madril. Caracas-eko konpainiarentzat Pasaian egindako untxirik gehienak fragotak ziren.

Construcción de una fragata según dibujo de Juan José Navarro. Album del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid. Gran parte de los buques construidos en Pasaia para la Compañía de Caracas respondían a la tipología de las fragatas.



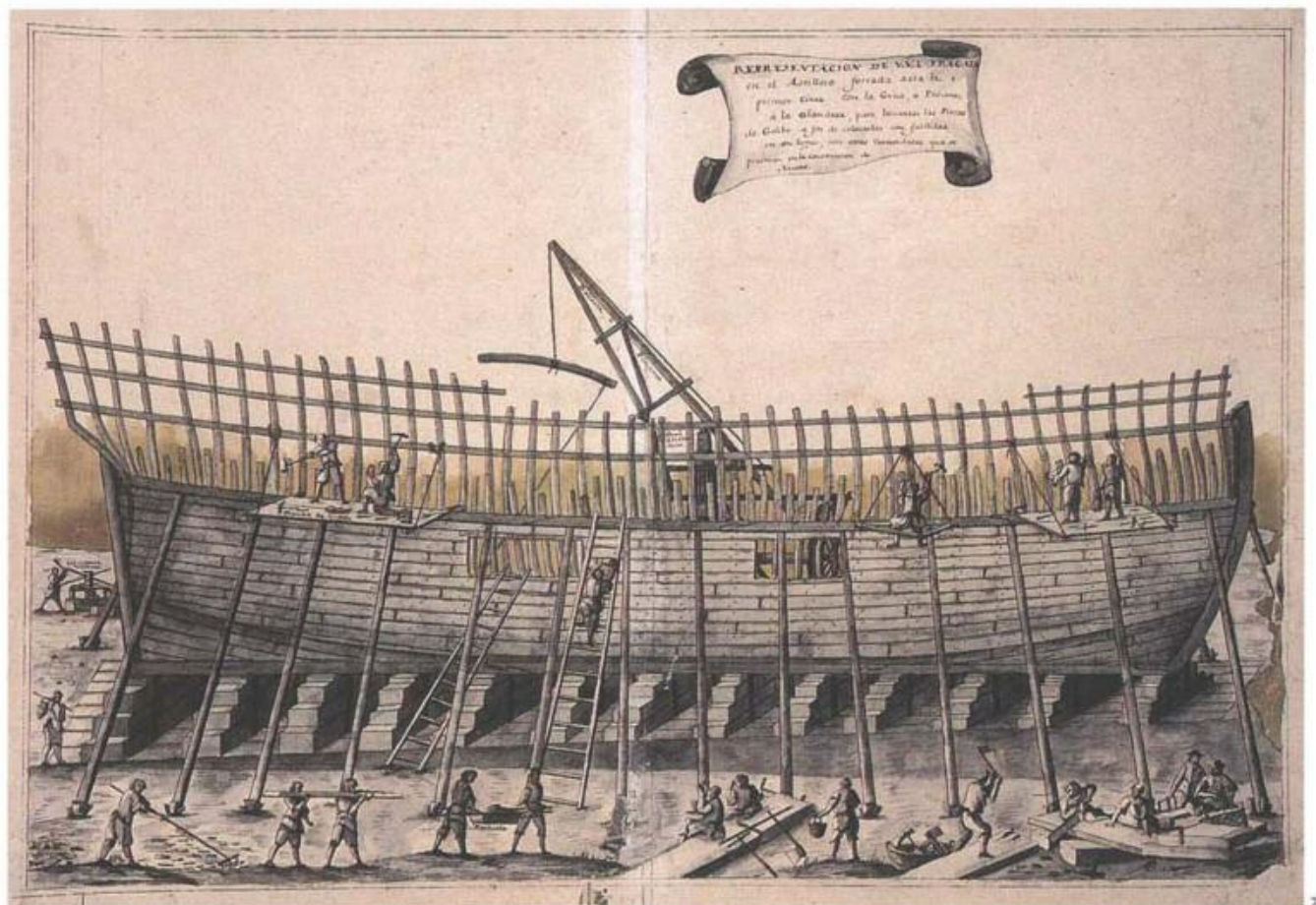
24

### 3. Europarekiko itsas-merkataritza

Euskal Herrian Europarekiko itsas-elkartrukeetarako tradizio handia izanik, hauek, hemezortzigarren mendean iraunarazi eta are gehitu ere egin ziren. Esportazioei dagokiernez, produktu siderurgikoak eta artilea nabarmendu ziren. Arlo horretan Bilboko portuak trafiko handia izan zuen. Gaztelako artilea Santanderrerantz desbideratzea -handik Europara baldintza fiskal onuragarriagotan bidal baitzitekeen- Bilborako lehia gogorra izan zen arren, bertako merkatariek bere horretan iraun zuten euren egokitzapen gaitasunari esker. Halere, Europako burdinaren lehia, XVIII. mendearen amaieran, Pirineotatik bestaldeko espportazio siderurgikoetarako kaltegarria izan zen.

Europatik euskal itsasaldera denetariko salgaiak iristen ziren, ehunak, aleak, itsuta edo belamenduak, bikea edo bestelakoak ere. Salgai hauetako batzuk, herrialdera iritsi ondoren, Ameriketara espportatzen ziren, Compañía Guipuzcoana de Caracasen untxi handietan, edota zeharbidez, horretarako gaitutako portuen bitartez.

Salgai kolonialak, herrialdeko burdina, ehunak, bakailaoa, eta ekoizkin zerrenda luzea, elkartrukeetako gaiak izan ziren, Europa eta Amerika arteko inguru zabal batean. Herrialdearen kokapen estrategikoa eta bertakoek negozioetarako zuten borondate eta



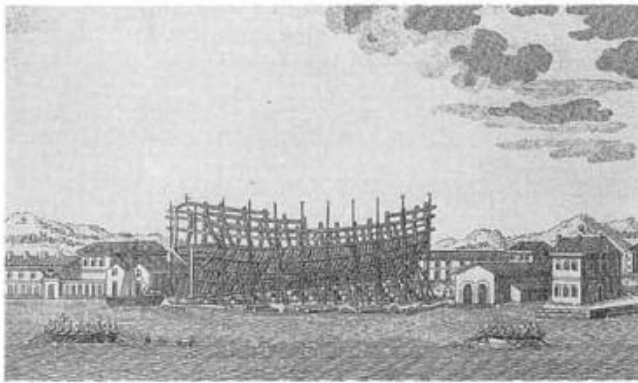
Durante el siglo XVIII, la construcción naval de cierta consideración, estuvo en Gipuzkoa mediatizada por el comercio y necesidades de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Además, el impulso dado a los arsenales reales de El Ferrol, Cartagena y Cádiz, crearon una demanda añadida de ciertos géneros procedentes del País Vasco, como anclas, maderas, armas, clavazón, etc.

#### La construcción de navíos para la Compañía Guipuzcoana de Caracas

Entre la larga lista de navíos que dispuso esta compañía mercantil, algunos de ellos fueron construidos en el País Vasco. De hecho, la Guipuzcoana de Caracas dispuso en Pasaia de astilleros propios para abastecer las

necesidades de bajeles de ésta. Para ello, en los primeros años de funcionamiento de la Compañía, se transportaron abundantes maderas, tanto de Rentería como del interior del país. También por entonces, dada la calidad y cierta abundancia de maderas en Navarra, la Guipuzcoana tuvo que hacer diversos acopios para llevar a buen término la construcción de navíos. El número de embarcaciones de gran porte que se construyeron en los astilleros pasaitarras por cuenta de la Compañía fueron, cuando menos, 12. El tonelaje de las embarcaciones fue, en general, muy elevado; por esta razón era bastante costosa su fábrica, y anualmente apenas se podían concluir dos navíos de las características requeridas. Esta fue una de las razones por las que la Compañía Guipuzcoana debió acudir a la adquisición de na-





26

26. La Habana-ko untxialako alderdi bat. La Habana-ko Erret Kanpainiak untxiak eraiki zituen Erret Armadarentzat 1741 eta 1750 bitartean, Kubako hiriburuko armategietan.

Vista parcial del astillero de La Habana. Entre 1741 y 1750 la Real Compañía de La Habana construyó barcos para la Real Armada en los arsenales de la capital cubana.

27. Gipuzkoar burdinoletan egindako aingura moeta. Cosme Alvarez-en marrazkia. Ferrol 1752 inguruan. Archivo General de Simancas, Valladolid.

Ancla de uña para puertos de marea, uno de los prototipos de anclas que se fabricaron en las ferrierías guipuzcoanas. Dibujo de Cosme Alvarez, El Ferrol, hacia 1752. Archivo General de Simancas, Valladolid.

28. Aingura-farja, Diderot eta D'Alembert-en L'Encyclopédie-ren arabera, 1751-1772. XVIII mendean Gipuzkoa penintsula asaka aingura produzitzailek oparoena izan zen. Juan Fermin Guillisasti ainguragileak Aia-ko Arrazubia burdinolan egindako lan bikainak garrantzi handia izan zuen. Ospetsu egin ziren aingura haiek, baita Espainiatik kanpo ere, hain ziren onak eta egokiak.

Forja de anclas según L'Encyclopédie de Diderot y D'Alembert, 1751-1772. En el siglo XVIII Gipuzkoa fue el principal centro productor de anclas de la península. En gran medida, ello fue posible gracias a la labor desarrollada por el maestro anclero Juan Fermin de Guillisasti en la ferrería Arrazubia de Aia. Sus anclas se hicieron famosas, incluso más allá de las fronteras estatales, por su calidad y perfección.

29. Zorroza-ko untxiola Bilboko itsas-adarrean. 1787ko planoaren xehetasuna. Biblioteca Nacional, Madril. XVIII mende erdialdean Zorrozak untxi egin zion Erret-Untxiola izoteari eta itsas-korreorako untxiak eraiki zituen bereziki.

Astillero de Zorroza en la ría de Bilbao. Detalle de un plano de 1787. Biblioteca Nacional, Madrid. Mediado el siglo XVIII Zorroza deja de ser Astillero Real para especializarse en la construcción de correos marítimos.

maneuia, euskaldunek XVIII. mendean garatu zuten itsas-trafiko trinkorako faktore erabakiorrak izan ziren.

#### 4. Untzigintza eta merkataritza-konpainiak

Euskal untzitegiek, historian zehar, arrakasta handia izan dute, untzien kalitatea, bai eta bertan lan egiten zutenen trebetasuna zela eta. Euskal Herrian untzigintzarako onuragarriak ziren elementuak ageri ziren, hala nola, zura, ferraketa eta untxi-zurgin. Itsutak, belamenduak, untxi-hagek, etab.ek, Holandatik ekarriek, orohar, untzitegiatako eskaria osatzen zuten.

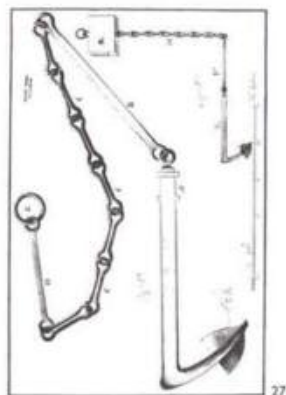
XVIII. mendean zehar, maila bateko untzigintzak Gipuzkoan Real Compañía Guipuzcoana de Caracas-en merkataritza eta beharren eraginpean ihardun zuen. Gainera, Ferrol, Cartagena eta Cadizeko untzitegiei emandako bultzadak ere, Euskal Herritik bidalitako salgaien eskaria zabaldu zuten, hala nola, aingura, zura, arma, iltze etab.ena.

#### Compañía Guipuzcoana de Caracas-erako untzigintza

Merkataritza-konpainia honen untxi handi guztietako batzuk Euskal Herrian eraiki ziren. Izan ere, Guipuzcoana de Caracasek Pasaian bere untzitegiak izan zituen, behar zituen untxiak bertan egin zituzten. Horretarako, Konpainiaren ihardunaldiko lehen urteetan, zur ugari garraiatu zen bai Erreteriatik, bai eta herrialdearen barrualdetik ere. Orduan, halaber, Nafarroako zuren oparotasun eta kalitatea zela eta, Guipuzcoanak hango zurez hornitu behar izan zuen untxi handien eraikuntza egoki burutu zedin. Konpainiaren kontura Pasaia-ko untzitegiatara eraiki ziren untxi handiak hamabi izan ziren gutxienez. Untzien tonelaia, orohar, oso handia izan zen; hori zela eta, eraikuntza garesti irtetzen zen, eta urtero, eskatutako ezaugarrietako bi untxi handi nekez amai zitezkeen. Compañía Guipuzcoanak, beraz, honen eta beste arrazoi batzuen ondorioz, atzerrian eraikitako untxi handiak erosi behar izan zituen bere untxietako batzuk galdu eta hauek berehala ordezkatu behar zirenean.

#### Ferraketan hornidura eta untzien eraikuntza La Habanako untzitegiatan

Real Compañía Guipuzcoana de Caracasek 1737an bere gain hartu zuen egitekoetako bat, lehen esan bezala, La Habanako errege untzitegiatara ferraketak garraiatzea izan zen. Halere, 1740an Compañía de La Habana eratu zenean, honek hartu zuen eragiketa horren ardura. Urtebete beranduago, berriz, La Habanako enpresari erregearen armada-rako untxi handien eraikuntza egotzi zitzaion. Eragiketa baterako zein besterako siderurgiako material ugari behar zenez ("cavilla", xafla, iltze, etab., bai eta armak ere), Compañía de La Habana delakoak Donostiako portuan arduradun bat izendatu zuen material horiek guztiak lortu eta ondoren Kubara bidalitzan. Horrela, euskal produkzioa bertako itsasaldeetatik urruneko untzigintzari lotu zitzaion.



víos de fabricación extranjera, cuando de forma urgente debió cubrir las bajas que se producían en sus unidades navales.

#### El abastecimiento de herrajes y la construcción de navíos en los arsenales de La Habana

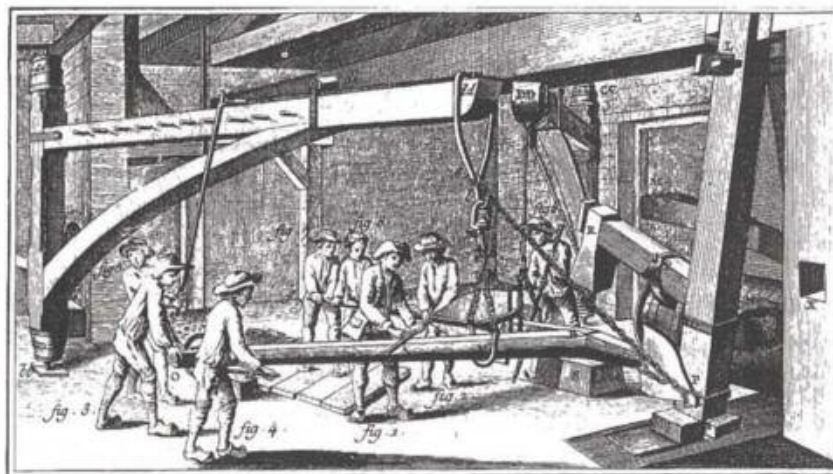
Una de las funciones que asumió la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas en 1737 tal y como se ha indicado, fue el transporte de herrajes a los arsenales reales de La Habana. Sin embargo, cuando en 1740 se fundó la Compañía de La Habana, fue ésta la que asumió aquella operación. Mas, un año después, en 1741, a la empresa habanera se le encomendaba la construcción de navíos para la real armada. Como una y otra operación requerían abundancia de materiales siderúrgicos (cavilla, planchuela, clavazón, etc., e incluso armas), la Compañía de La Habana estableció un factor en el puerto donostiarra a quien encomendó la adquisición de todos aquellos materiales y su embarque posterior con destino a Cuba. De esta forma la producción vasca se vinculó a la construcción naval más allá de sus costas.

#### Los arsenales reales y la producción siderúrgica del País Vasco

La política de fortalecer la armada real llevada a cabo por el Marqués de la Ensenada tuvo su repercusión en el país. Ensenada intentó, en 1749, la puesta en funcionamiento de una fábrica de anclas en la villa de Rentería. Sin embargo, por diversas razones, entre la que destaca la falta de colaboración del propio municipio, la idea tuvo que modificarse. Un año más tarde se firmaba un acuerdo con la villa de Hernani por el cual se comprometía a abastecer de un número de anclas. El acuerdo era posible gracias a la unión de tres ferrerías, de las cuales una era de propiedad municipal. El asiento duró menos de lo que se esperaba por problemas surgidos en torno a la calidad de las anclas, y desavenencias entre algunos de sus protagonistas. No obstante, la producción ancorera continuó en el País Vasco, y

la colocación de sus productos estuvo asegurada en buena parte del XVIII.

En cuanto al abastecimiento de otros productos siderúrgicos vascos en forma de: clavazón, planchuela, cavilla, cuadrado, etc., el establecimiento de asientos entre individuos del país y los reales arsenales de Cádiz, El Ferrol y Cartagena, fue habitual a lo largo del setecientos. En 1780, uno de los cónsules del Consulado donostiarra, Aranalde, ofertaba sus condiciones para continuar como asentista, con 5% de comisión.





30

30. Donostiako Kontsulatuak karguak hautatzeko ontzia, XVIII mendekoa. Juan Legarda zilarginak egina. Untzi Museoa, Donostia (Donostiako Udaletxeak utzitakoa).

Urna de votaciones del siglo XVIII utilizada en las elecciones de cargos del Consulado de San Sebastián; obra del platero Juan Legarda. Museo Naval, San Sebastian (depósito del Ayuntamiento de San Sebastián).

31. Donostiako Kontsulatuak armak (ezaugarria), itsas-merkataritzan aritzen ziren profesionalek osatzen zuten. Kontsulatuak lema azaltzen da grabatuan: "Giro la vuelta al mundo y al riego de mi sudor toda la tierra fecundo con la industria y el valor". (Munduari itzulia eginik, neure izerdiak ureztatzen eta loratzen ditu ausardia eta industria lurbera guztian). Kontsulatuak Ordenantzen liburuak azala, 1766. Untzi Museoa, Donostia.

Emblema del Consulado de San Sebastián, agrupación de profesionales dedicados al comercio marítimo. En el grabado se incluye el lema del consulado: "Giro la vuelta al mundo y al riego de mi sudor toda la tierra fecundo con la industria y el valor". Portada de las Ordenanzas del Consulado, 1766. Museo Naval, San Sebastián.

32. Donostiako Kontsulatuak Udaletxe bugarren solairuan zeukan egoitza -oso ondo apaindua, kronikek diotenez-. Udaletxea, barrokoa, 1813ko suteak erraustu zuten.

El Consulado de San Sebastián tenía su sede -magníficamente decorada según las crónicas- en la segunda planta del Ayuntamiento de San Sebastián, edificio barroco que quedó destruido en el saqueo e incendio de la ciudad de 1813.

## Errege untzitegiak eta siderurgi ekoizpena Euskal Herrian

Ensenadako Markesak burututako armadaren indarberritze politikak herrialdean eragin handia izan zuen. Ensenada, 1749an, Erreterian aingura fabrika bat ezartzen saiatu zen. Halere, arrazoi desberdinak zirela eta, bereziki udalaren beraren laguntzarik ezagatik, ideiak zenbait aldaketa jasan zuen. Urtebete beranduago, Hernani hirian adostasuna lortu zuten, zeinaren bidez, aingura kopuru bat egiteko konpromisua hartzen baitzuten. Akordio hori lortzeko, hiru burdinola elkartu behar izan zituzten, eta haietako bat udalaren esku zegoen. Ituneak ez zuen nahi adina iraun, ainguren kalitatearen inguruko arazoak eta zenbait protagonistaren arteko desadostasunak zirela eta. Halere, ainguren ekoizpenak aribidean jarraitu zuen Euskal Herrian, eta ekoizkinen norabidea ere ziurta-tu egin zen XVIII. mendearen zati handi batean.

Beste euskal produktu siderurgiko batzuen hornidurari dagokionez: iltzeak, xaflak, "cavilla", berga, etab.i, Herrialdeko jendearen eta Cadiz, Ferrol eta Cartagenako errege untzitegien arteko harremanak ohizkoak izan ziren hemezortzigarren mendean. 1780ean, Donostiako Kontsulatuak kontsulatuak batek, Aranaldek, jartzapenkide gisa aritzeko bere baldintzak eskaini zituen, %5eko komisio eta guzti.

## 5. Bilbo eta Donostiako Kontsulatuak. Merkataritza arloan erabakiorrak

Kontsulatu bat, orohar, itsas-merkataritzan diharduen jende talde bat da, eta iharduera horretatik bertatik eratorritako harremanak ezartzen dituzten araudipean dagoena. Gremio taldearen kontzeptu honi Kontsulatuak, gainera, merkataritza eta itsasketaren inguruan sortzen ziren arazo eta liskarretarako auzitegi bat zutelako datua ere erantsi beharko genioke. Kontsulatuaren jatorria XII. mendean eta Mediterraneoaren inguruan kokatu behar badugu, Bilboko Kontsulatuaren sorrera 1511koa da, eta Donostiakoa oraindik ere beranduagokoa, 1682an eratu baitzen.

Bilbon Kontsulatu bat sortzeko baimena lortu zenean, hiriak Europako iparraldearekiko garatu zuen merkataritza tradizio luzea berretsi besterik ez zen egin.

Donostiako Kontsulatuak Bilboko baino askoz beranduago sortu zen. Gortean Kantauriko portuetatik merkataritza sustatzeko zuten kezka onorio gisa sortu zen. Gortean 1668an Merkataritza Konpainia sortzeko zegoen kezka zela eta Bizkaia eta Gipuzkoari merkataritza trafikoa berpizteko nahia jakinarazi zitzairen. Kezka horren ondorioz, 1679ko Merkataritza Batzordea eraiki zen. Donostiarrek merkataritza-elkartrukea sustatzeko proiektuei zegokienez, Erregetzaren aldeko jarreraz ohartu ziren eta 1680an, Kontsulatuak lortzeko kudeaketei hasera eman zitzairen.

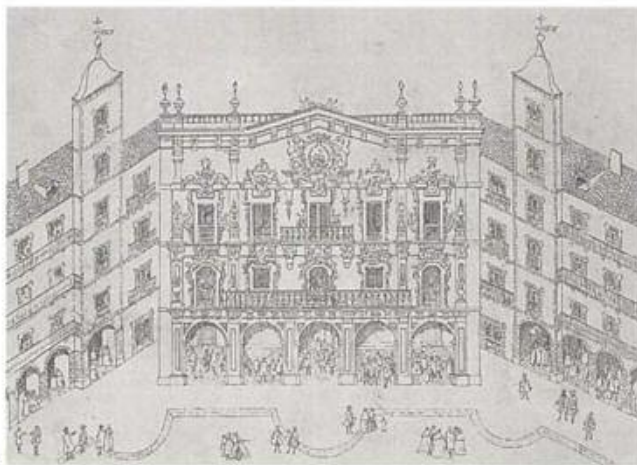
Bestalde, Donostiako merkatariek, oraindik ere 1682 baino lehen Kontsulaturik ez zutenek, egitura aproposa zuten. Horrela, Erdi Arotik bi merkatarik eta marinel kofradia zeuden. San Pedro kofradia marinez bakarrik osatuta zegoen, eta Santa Catalina izenekoa, kapitainak, pilotoak, patrioiak eta untzi handien jabeak biltzen zituen. Hau da, bigarren kofradiako kideak edozein kontsulatutan zeuden berak izan zitezkeen. Hauek arautzen zituzten aginduak ere kontsulatu batekoen antzekoak ziren.

### 5. Los Consulados de Bilbao y San Sebastián. Su papel decisivo en el ámbito mercantil.

Un Consulado es en esencia una agrupación de individuos cuya ocupación es la actividad mercantil marítima, y que se someten a unas ordenanzas que regulan las relaciones surgidas de esa misma actividad. A este concepto de agrupación gremial, habría que añadir el hecho de que los Consulados poseían además un tribunal que entendía de las cuestiones y pleitos que surgían en torno al comercio y navegación. Si bien el origen de los Consulados hay que situarlo en el siglo XII y en torno al Mediterráneo, la aparición del Consulado de Bilbao data de 1511, y el de San Sebastián es aún más tardío, ya que se constituye en 1682.

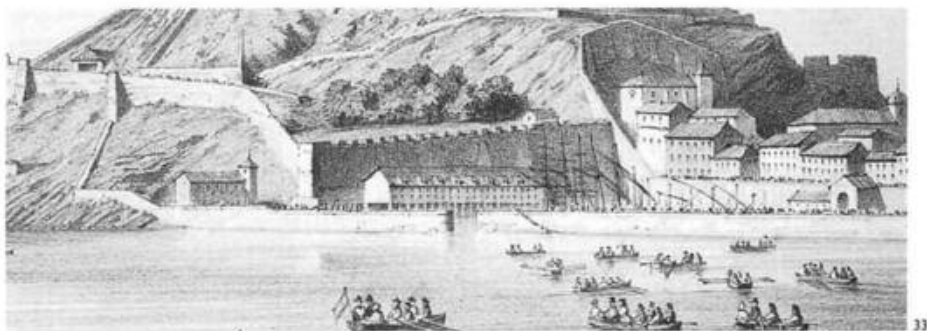
Cuando se obtuvo para Bilbao el permiso real para constituir un Consulado, no se hacía sino ratificar una larga tradición mercantil que la plaza bilbaína había desarrollado con el norte de Europa.

El Consulado de San Sebastián surgía con un gran retraso respecto de su homónimo bilbaíno. Su gestación tuvo lugar al amparo de la preocupación que existía en la Corte por relanzar el comercio desde puertos del Cantábrico. El proyecto surgido en la Corte de formar una Compañía de Comercio, en torno a 1668, llevó



a que se comunicara tanto a Bizkaia como a Gipuzkoa, el deseo de reactivar el tráfico mercantil. Consecuencia de esa preocupación fue la erección de una Junta de Comercio, en 1679. Los donostiarras, parece que captaron la disposición favorable de la Corona para proyectos que avivaran el intercambio comercial. Las gestiones para conseguir su Consulado comenzarían en 1680.

Por otra parte, los comerciantes donostiarras, aún sin un Consulado, antes de 1682, contaban con una buena estructura. Así, existían desde tiempos medievales dos cofradías de mercaderes y mareantes. La Cofradía de San Pedro agrupaba exclusivamente a los mareantes, mientras que la de Santa Catalina agrupaba a capitanes, pilotos, dueños y armadores de navíos. En otras palabras, los componentes de la segunda de las cofradías eran los mismos que los de cualquier otro consulado. Incluso, las ordenanzas por las que se regían eran similares a las de una institución consular.



33. Donostiako portua, 1860 inguruan. R. Bouquet eta A. Guesdon-en litografiako xehetasunean ikusten denez, Kantsulatuko lonja hirigunetik kanpora xamar egon zen XVIII eta XIX mendeetan (mailan, ezkerretik hasita lehenengo eraikuntza).

Puerto de San Sebastián, hacia 1860. Detalle de una litografía de R. Bouquet y A. Guesdon en la que se aprecia el aislado emplazamiento que mantuvo la lonja del Consulado en los siglos XVIII y XIX (sobre el muelle, primer edificio de la izquierda).

34. Donostiako Kantsulatua lonja edo "Dorretxea" XX mende hasieran. 1991tik Gipuzkaako Foru Aldundiaren Untzi Museoa dagoen eraikuntza XVIII mendearen erdialdean eraiki zuten. Biltegi eta Mailako Tenientearen etxea izan zen luzaro. Vicente Tofiñoren Derrotero...liburuan (1789) honela deskribatzen da: "mailan aparailuak eta kabrestanteak egiteko kable, kalabrote, gindalez haundi, kuadernal eta motoiez ando hornitua".

Lonja o "Casa Torre" del Consulado de San Sebastián a comienzos del siglo XX. Este edificio, sede del Museo Naval de la Diputación Foral de Gipuzkoa desde 1991, fue construido a mediados del siglo XVIII utilizándose durante muchos años como almacén y domicilio del Teniente de Muelles. En el Derrotero... de Vicente Tofiño (1789) se alude a él como "almacén bien provisto de cables, calabrotes, guindalezas grandes, cuadernales y motones para formar aparejos y cabrestantes sobre el muelle".

35. Untzia Portugalete-ko barra arriskutsua saihesten. Abra y ría de Bilbao, 1740ko olio animoaren xehetasuna. Bilboko Portu Autonomoko Bilduma.

Un navío sorteando la peligrosa barra de Portugalete. Detalle de Abra y ría de Bilbao, óleo anónimo de 1740. Colección Puerto Autónomo de Bilbao.

36. Bilboko Kantsulatua Ordenantza liburuko azala, 1737. Lehengoko araudia berritu eta zabaltzen zenez, Amerikako hainbat herritan erabili zuten urtetan merkatal lege-araudi gisa.

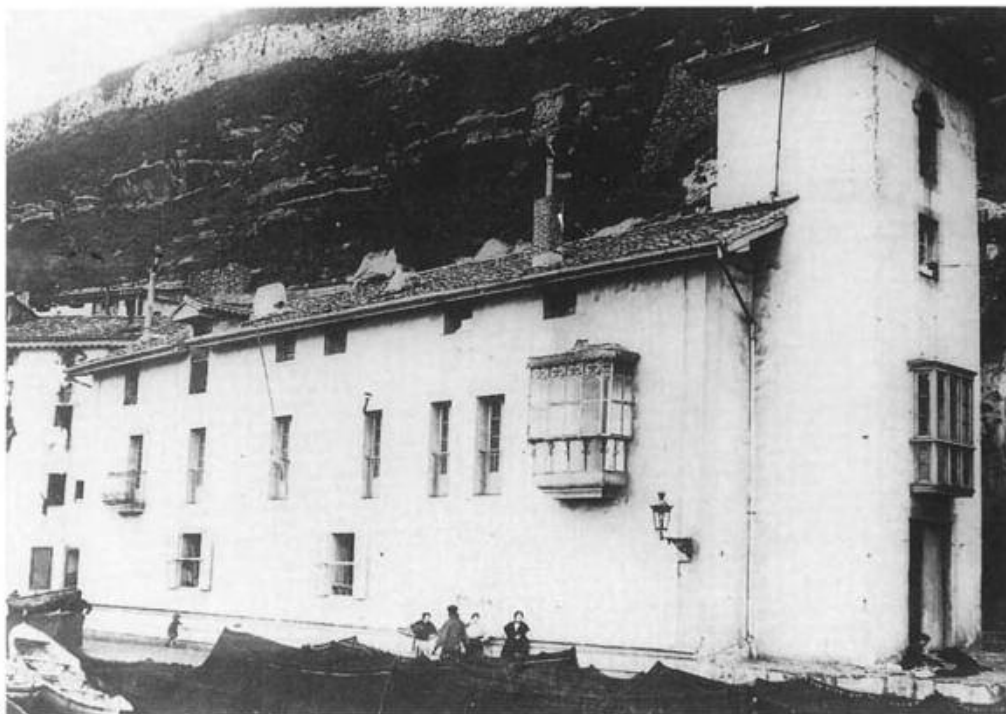
Portada de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Esta edición de las Ordenanzas, que reforma y amplía la anterior codificación, fue utilizada durante muchos años como texto legal en lo referente al derecho comercial en diversos países americanos.

Donostiako merkataritza talde handi batek Donostiako Kantsulatua lortzeko kudeaketak hasi ondoren, 1682ko martxoan, Donostiara Errege Kontseiluko erabakia heldu zen, zeinaren bitartez, Kantsulatua sorretera baimentzen baitzen. Apirilaren 12an Donostiako udalaren batzarrean, arauak idazteko erabakia hartu zen. Arauak idatzi zituztenek Bilboko Kantsulatukoak kontuan izan zituzten.

Kantsulatuko kideen izenak irakurtzerakoan, hauetako asko San Pedro eta Santa Catalinako kofradiakideak zirela antzeman daiteke. Halere, bi elkarte horiek entitate propio gisa ere jarraitu zuten, are Kantsulatua berak baino luzarago.

Aldi berean, Bilboko Kantsulatuko kideak beste merkataritza enpresa bat abiarazteko proiektuan ere aritu ziren, euskal portua Buenos Airesekin lotuko zuenean hain zuzen ere.

Kantsulatuek XIX. mendearen haserako gorabehera politikoen ondorioak jasango zituzten. 1829an, eta "Merkataritza Kodea"ren argitalpenarekin batera, Kantsulatua bere esleipen judizialak galdu zituen. Merkataritza batzordeek hartu zituzten merkatal esku-bideak. Ondoren, Merkataritza, Industri eta Itsasketa Bazkudeen sorrerak kantsulatua ordezkatu zituen betirako. Baina euren historian zehar, hala Bilboko nola Donostiako Kantsulatuek, protagonistak bereizi zituen merkataritza ihardueren aztarna utzi zuten.





35

Iniciadas las gestiones para conseguir un Consulado en San Sebastián por parte de un amplio grupo de comerciantes donostiarras, en marzo de 1682, llegaba a San Sebastián la resolución del Consejo Real, por la que se autorizaba la creación en la ciudad easonense de un Consulado. El 12 de abril se reunía el municipio donostiarra y se decidía redactar unas ordenanzas. Los redactores de las ordenanzas tuvieron en cuenta las que ya existían en el Consulado bilbaíno.

De la lectura de los miembros del Consulado donostiarra se desprende que muchos de los miembros que pertenecían a las cofradías de San Pedro y Santa Catalina se unieron a la entidad consular. Aunque también es de destacar que ambas cofradías subsistieron como entidades propias, incluso más allá del Consulado.

La proyección del Consulado en la vida económica de San Sebastián se concretó sobre todo en la creación de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Fueron algunos de sus miembros más importantes quienes apoyaron el proyecto y empeñaron sus capitales en la empresa mercantil americana.

Paralelamente a este proyecto, los hombres del Consulado de Bilbao también estuvieron empeñados en otra empresa mercantil como fue la fundación de una compañía mercantil que uniera el puerto vasco con Buenos Aires, tal y como se ha indicado.

Los Consulados sufrirían las consecuencias de los vaivenes políticos de comienzos del siglo XIX. En 1829, y con la publicación del "Código de Comercio" la institución consular perdería sus atribuciones judiciales. Las juntas de comercio asumirían las competencias mercantiles. Posteriormente, las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación, vendrían a sustituir definitivamente a las instituciones consulares. Pero a lo largo de su historia, tanto el Consulado bilbaíno como el easonense dejaban tras de sí la impronta de la actividad mercantil que había caracterizado a quienes formaron parte de sus filas.

36





37

37. Bilboko Kontsulatuko armak (ezaugarria). 1796ko Ordenantza liburuko azala, Juan Moreno de Tejada-k grabatua Luis Paret-en marrazkiaren gainean. Komertzio Kode berria 1829an indarrean jarri zutenean, Bilbo eta Donostiako Kontsulatuaren ordezkari, Komertzio Juntak jarri zituzten, 1886az geroztik Merkatal Bozkundeak izango zirenak.

Emblema del Consulado de Bilbao. Portada de las Ordenanzas de 1796, grabada por Juan Moreno de Tejada sobre dibujo de Luis Paret. Al promulgarse el nuevo Código de Comercio en 1829, los Consulados de Bilbao y San Sebastián serían sustituidos por unas Juntas de Comercio de las que surgen, en 1886, las Cámaras de Comercio.

38. Pasaiaiko ikuspegia Santa Ana ermitatik. G. Carpenter-en litografia, 1845 ingurukoa. Donostiako Untzi Museoa. Victor Hugok honela deskribatu zuen garai hartako Pasaia: "ur eta lur-bozter xumea... nik inoiz ikusi dudán lekunik ederrenetako bat" (Les Pyrénées, 1843).

Vista de Pasaia desde la ermita de Santa Ana. Litografía de G. Carpenter, hacia 1845. Museo Naval, San Sebastián. Por esos mismos años Victor Hugo se refería a Pasaia como "humilde rincón de tierra y agua... uno de los lugares más hermosos que yo jamás he visto" (Les Pyrénées, 1843).

39. Pasaiaiko ikuspegia Pasai Donibanetik ikusia, 1835. urte inguruan. J. Jacottet-en litografia, A. Bayot-en marrazkian oinarriturik. Untzi Museoa, Donostia.

Vista de Pasaia desde San Juan, hacia 1835. Litografía de J. Jacottet sobre dibujo de A. Bayot. Museo Naval, San Sebastián.

40. Pasaia (San Pedro). Tomás Campuzano-ren akuaforteoa, 1897. urte ingurukoa. Calcografía Nacional, Madril. 1805. urtean galdu zuen Donostiak Pasai San Pedroko portuaren gaineko eskumena.

Pasaia (San Pedro). Aguafuerte de Tomás Campuzano, hacia 1897. Calcografía Nacional, Madrid. San Sebastián dejó de tener jurisdicción sobre el puerto de Pasaia (San Pedro) en 1805.

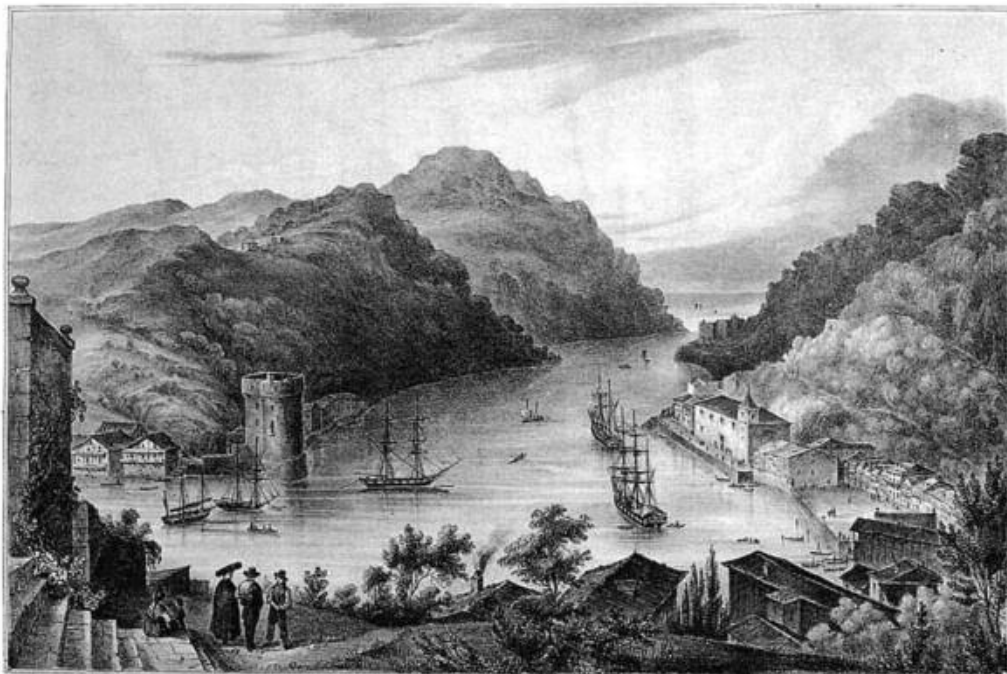
## 6. Arrantzarako untzitzaren modernizazioa XIX. mendean

XVIII. mendean proiektu ugari sortu zen baina ez zuten arrakasta handirik izan, XIX.ean zehar berriz, eta, bereziki, XX.ean, garai modernoekin bat datorren arrantzarako untzitza sortzeko saiakuntzak nabari daitezke.

XIX. mendeko bultzadarik handiena ehun urtekoaren amaieran gertatu zen. Inbertsioak eta kapitalaren mugimendua izugarriak izan ez ziren arren, XIX. mendearen azken hamarkadan mende honetako 20. hamarkadan zehar gertatuko zen arrantzaren garapenerako oinarriak jarri ziren. Bizkaian eta Gipuzkoan itsasuntzietan egindako aldaketa teknikoak arrantzaren sektorerako bizgarri onena izan ziren.

Baina berrikuntza teknikoek gain, arrantzarako euskal portuen esparrua aldatuko zuen beste egoera bat sortu zen. Horrela, Donostiako portuak azken mendeetan zehar garrantzi handia izan bazuen, Pasaia kokapenak eta Donostia lortzen ari zen orientazioak portu plazarik garrantzitsuena izateraino eramango zuten. Bilbon ere antzeko zer-bait gertatu zen.

Bizkaiko portuari dagokionez, esportazio eta inportazio gune -burdina eta ikatza hurrenez hurren- garrantzitsu bihurtzeak, XIX. mendeko urte nagusietan portuaren egituraren aldaketak egitera bultzatu zituen garaikoak. Bizkaiko Merkataritza Batzordeak 1872an Porturako Lanen Batzordearen eraketa lortu zuen. Eta 1877ko Errege Dekretu ba-



38

38

## 6. La modernización de la flota de pesca en el siglo XIX

Si los proyectos del siglo XVIII fueron varios pero el éxito no les acompañó, a lo largo del XIX, y sobre todo en el XX, se pueden apreciar los intentos por crear una flota pesquera acorde con los tiempos modernos.

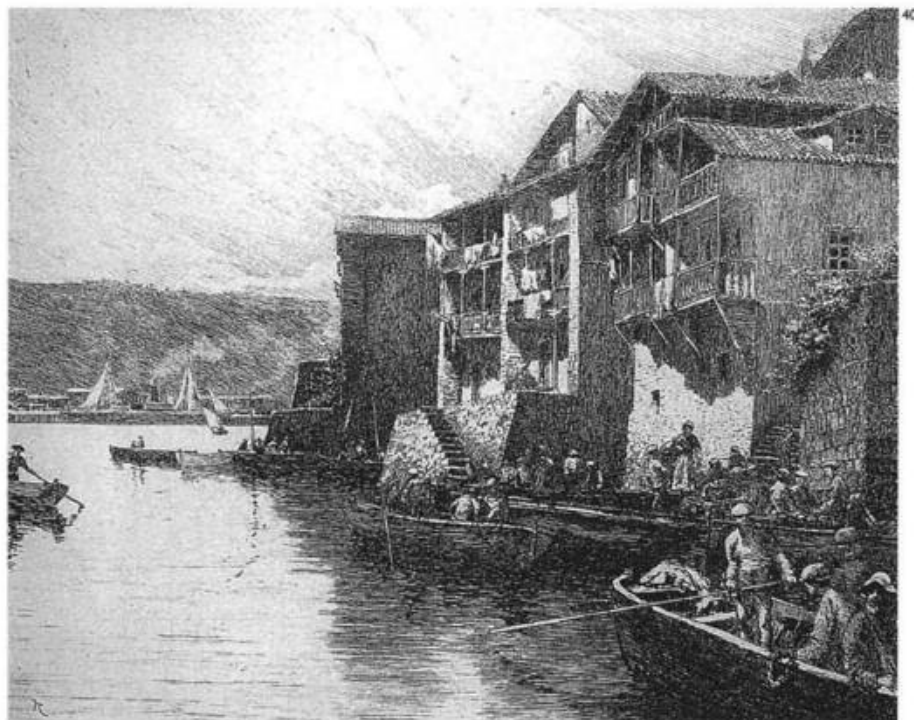
El impulso más notable a lo largo del XIX tuvo lugar a finales de la centuria. Si bien, las inversiones y movimiento de capitales no fueron espectaculares, lo cierto es que en la última década del XIX se establecieron las bases para el desarrollo pesquero que tendría lugar durante la década de los años 20 del siglo actual. Tanto en Bizkaia como en Gipuzkoa, los cambios técnicos introducidos en las embarcaciones fueron el mejor auxilio para el sector pesquero.

Pero junto con las innovaciones técnicas, también se produjo otro hecho que modificaría el marco de los puertos pesqueros vascos. Así, si el puerto donostiarra había tenido una importancia capital durante los siglos pasados, la situación de Pasaia, y la orientación que estaba adquiriendo la ciudad donostiarra, harían que aquél fuera el punto más importante como plaza portuaria. Una cosa parecida ocurría con Bilbao.

Por lo que al puerto vizcaíno se refiere, la importancia que había adquirido como punto de exportación y también de importación, en torno al mineral de hierro y carbón respectivamente durante los años centrales del siglo XIX, obligó a unos cambios en la estructura portuaria. La Junta de Comercio vizcaína consiguió la constitución de la Junta de Obras del Puerto en 1872. Y por Real Decreto de 1877 se le concedían amplias competencias sobre la ría y el Abra. Con tal motivo, las instalaciones portuarias de Bilbao y la ría mejoraron ostensiblemente; Santurtzi pasaría, ya en el siglo XX, a contar con un depósito franco; y también en Santurtzi se ubicaría un gran puerto pesquero.

### El ejemplo de los Mamelena

El 12 de julio de 1869 se constituía en San Sebastián la sociedad mercantil Mercader e Hijos. Componían esta







41. Ondarroako portua XIX. mendearen erdialdean. Blanche Hennebutte-ren litografia. Untzi Museoa, Donostia. Arrantzak eta kontserba-industriak aurre-irapen handia egin zuten XIX. mendean zehar. Bizkaiko arrantza-portuak ziren sartu-irten handienekoak.

Puerto de Ondarroa a mediados del siglo XIX. Litografía de Blanche Hennebutte. Museo Naval, San Sebastián. Tanto la pesca como la industria escabechera evolucionaron positivamente a lo largo del siglo XIX, destacando la mayor actividad de los puertos pesqueros vizcaínos.

43. Donostiako kaia 1875 inguruan. Rodolfo Sprenger-en marrazki baten xehetasuna, haizemai batean grabatzeko prestatua. San Telmo Museoa, Donostia.

Muelle pesquero de San Sebastián hacia 1875. Detalle de un dibujo de Rodolfo Sprenger, preparatorio para el grabado de un abanico. Museo San Telmo, San Sebastián.

44. Donostiar arrantzalea bisigua harrapatzeko aparailuarekin. M. Aguirre eta H. Oterak estudioan egindako argozkia, 1882.

Pescador donostiarra con aparato para la captura de besugo. Foto de estudio de M. Aguirre y H. Otero, 1882.

ten bidez itsasadarrari eta Abrari zegokienez, aginpide zabalak eman zitzaizkien. Hori zela eta, Bilboko eta itsasadarreko portu-instalakuntzak nabarmenki hobetu ziren; Santurtzik, XX. mendean, biltegi frankoa lortuko zuen; eta Santurtzin, halaber, arrantza portu handia eraikiko zuten.

#### Mamelena untzien adibidea

1869ko uztailaren 12an Donostian Mercader e Hijos merkataritza elkarteak sortu zen, elkartekideak Francisco Luciano Mercader y Minondo eta bere seme Ignacio Mercader y Echániz zirelarik. Mercadertarrak negozio desberdinetan arituak ziren: Antillekin merkataritza iharduteko hiru bapore zituzten. Baina, gainera, eta Londaiz familiarekin batera, Pasaia petrolio birfindegi bat hustiatzen zuten.

Ignacio Mercaderren itsasorako eta arrantzarako zaletasuna oso ezaguna zen, Gipuzkoako untzizabe nagusia bihurtu aurretik. 1878 inguruan Sociedad Humanitaria de Salvamento de Náufragos-eko lehendakaria izan zen. Kargu horretan zegoelarik -urte hartako apirilaren 20an- ekaitzak euskal itsasaldea astindu zuen eta 200 arrantzale baino gehiago hil zituen, horrela, Donostiako untzitza osatzen zuten belauntzi eta traineren mugak, besteren artean, agerian utziz.

42. 1878ko galerna. Rafael Manleón-en marrazki baten gaineko grabatua. La Ilustración Española y Americana liburuan argitaratua. 1878ko apirilaren 20an altxatu zen itsas ekaitz haren ondorioz 200 pertsona baino gehiago hil ziren. Gertaera hark ematen, Ignacio Mercader untzizabeak arrantzarako bapore bat eskatu zuen Eskoziara. Itsasuntzia, Mamelena izenekoa, 1879. urteko abenduan itsasoratu zen.

La galerna de 1878. Grabado sobre dibujo de Rafael Manleón publicado en La Ilustración Española y Americana. El temporal del 20 de abril de 1878 causó más de 200 muertos e indujo al armador Ignacio Mercader a encargar en Escocia la construcción de un pesquero de vapor que con el nombre Mamelena comenzó a faenar en diciembre de 1879.





43

sociedad Francisco Luciano Mercader y Minondo junto con su hijo Ignacio Mercader y Echániz. Los negocios a los que se habían dedicado los Mercader eran diversos: poseían tres vapores con los que comerciaban con las Antillas. Pero además, y junto con la familia Londaiz, explotaban una refinería de petróleo en Pasaia.

La afición de Ignacio Mercader por el mar y la pesca era bien conocida, antes incluso de convertirse en el armador más importante de Gipuzkoa. En torno a 1878 presidía la Sociedad Humanitaria de Salvamento de Náufragos. Precisamente cuando ocupaba tal cargo -el 20 de abril de aquel año- un temporal azotó la costa vasca causando más de 200 pescadores muertos, lo que ponía en evidencia las limitaciones de los veleros y traineras que componían la flota pesquera donostiarra, entre otras.

Para poner remedio a estas carencias y evitar en lo posible que se produjeran desgracias como aquella, Ignacio puso a disposición de los pescadores uno de sus vapores, el *Comerciante*, con el objeto de que los llevara a bordo y remolcara las lanchas "hasta las calas donde aquellos pescaban el besugo, y terminadas las faenas, regresaba el vapor a puerto con tripulaciones y remolques, con toda seguridad". Esta circunstancia parece que fue decisiva para la formación de la casa armadora Mamelena, primera flota pesquera de altura movida por vapor, y que en el futuro contaría con numerosas unidades navales, almacenes, taller de reparaciones, etc.

Al año siguiente de que el *Comerciante* fuera puesto al servicio de las besugueras, se construía en los astilleros David Allen, en Leith (Inglaterra), el *Mamelena I*, primer buque a vapor en España dedicado a la pesca. A éste siguieron otros, hasta un número de 12 o 14, según fuentes, que sufrieron distintos avatares, pero que en todo caso, cuando se perdían eran reemplazados por otros con el mismo número, pero con casco de hierro y acero, frente a los navíos de madera utilizados con anterioridad.



44

45. Mamelena baporeetako bat Donostiako badian ainguratu XX. mendearen hasieran. Era horretako itsasuntziekin osatu zuen Ignacio Mercaderrek, Espainian, arrasterako lehen bapore-untziteria.

Uno de los vapores Mamelena fondeado en la bahía de San Sebastián a comienzos de siglo. Con este tipo de embarcaciones Ignacio Mercader formó la primera flota de vapores de arrastre que existió en España.

46. Donostiako kaia jai-egun batean. Miguel Aguirreraren argazkia, XIX. mendearen bukaerakoa. Aurrealdean, atuntxikiak harrapatzeko untzia edo "txalupa handia" ikus daiteke; hau zen XIX. mendearen bukaeran eta XX.aren hasieran atunak amuaz eta bisiguak tertzaz harrapatzeko erabiltzen zen belatuntzia. Ken zitezkeen bi mastatu zituen heren-oihalez apailatuak, eta partuko maniobrak egiteko arraunak erabili ohi ziren. Argazkiaren ezker aldean bapore-untzi bat ikus daiteke, Mamelena ospetsu horietako bat agian.

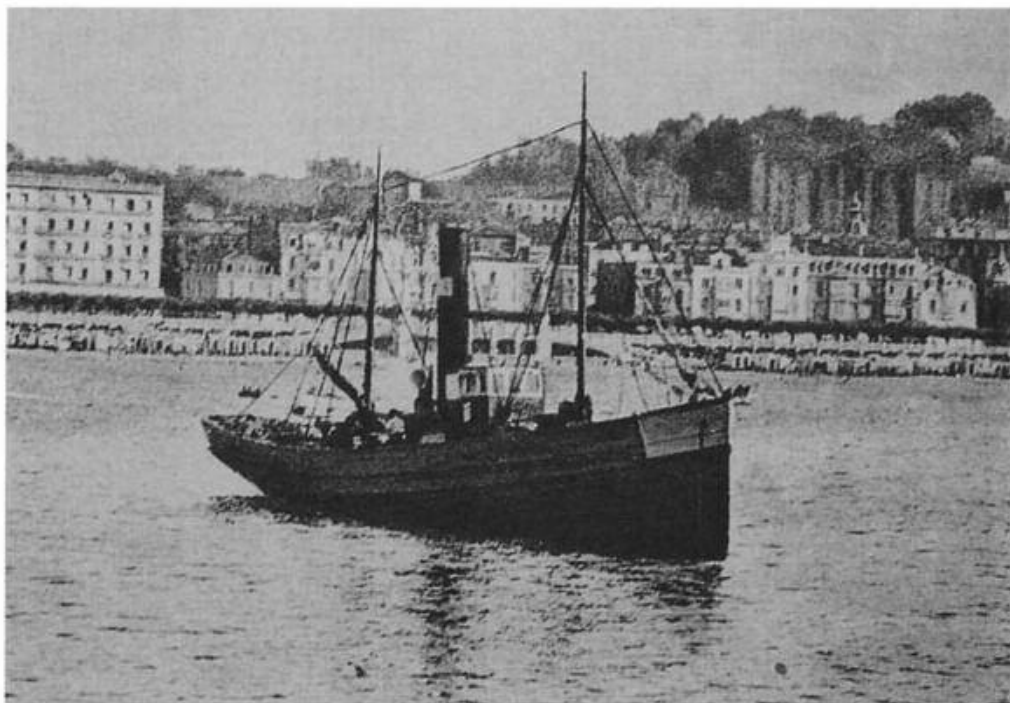
Puerto de San Sebastián en día de fiesta. Foto de Miguel Aguirre, finales del siglo XIX. En primer término lancha banitera o "txalupa handia", embarcación a vela utilizada durante el siglo XIX y principios del XX para la captura de túnidos a la cacea y besugo al palangre. Arbolaban dos mástiles desmontables aparejados con velas al tercio y empleaban remos para las maniobras en puerto. A la izquierda de la imagen se observa un buque de vapor que bien pudiera tratarse de uno de los famosos Mamelena.

47. Handarriako arrantzarako trainerua. M. Aguirre eta H. Oteroren argazkia, XX. mendearen hasieran. XIX. mendean eta XX.aren hasieran erabili ziren untzi mota horiek, ur-azaleko arrainak sarez harrapatzeko. Arraunaz bultzatzen ziren gehienetan, baina bi mastata ere izan zitzaizketen, heren-oihalez hornituak.

Trainera de pesca de Handarri. Foto de M. Aguirre y H. Otero de comienzos del siglo XX. Este tipo de embarcaciones fueron utilizadas durante el siglo XIX y principios del XX para la captura de especies en superficie mediante redes de enmalle y cerco. Generalmente eran propulsadas a remo aunque en ocasiones podían arbolar dos mástiles con velas al tercio.

48. Sardina-saltzailea Donostiako kaian. Burdinbidezko garraioa baino lehen arrantzaleen emazte eta alabek bide luzea egiten zuten, burrualdeko herrietara arraina eramateko.

Vendedora de sardinas en el puerto de San Sebastián. Hasta la llegada del ferrocarril las mujeres e hijos de los pescadores recorrían a pie largas distancias para abastecer los pueblos del interior.



45



46



47

Como continuación de los negocios de los Mercader, en 1909 se constituyó la sociedad *Mamelena*. Junto con Manuel Mercader, la nueva empresa estaba compuesta además por: José Gorostidi y Luciano Abrisqueta, ambos, al igual que el primero, ligados a los negocios de la pesca. Entre los fines de la sociedad figuraban: la pesca, compra-venta de pescado y otros productos del mar, así como la fabricación de salazones, escabeches, conservas y abonos de pescado.

Además de los Mamelena, existieron, también en San Sebastián, otras casas y sociedades de distinta entidad. Concretamente en 1888 se erigía una sociedad en la que si bien participaban algunos donostiarra como: Nicolás Urgoiti, Tomás Balbás, Blas Quintana o Javier Peña y Goñi, etc., también se daba la participación del capital madrileño, representado por: Carlos Fort, José Samavilla, etc.

### 7. Minerales y coloniales: el comercio del siglo XIX

Con el desarrollo industrial en Europa, la demanda del mineral de hierro vizcaíno experimentó un notable crecimiento. Las posibilidades del puerto de Bilbao y sus alrededores se volcaron en este intercambio. Los navíos que se dirigían a Gran Bretaña con el mineral vizcaíno pudieron retornar con carbón inglés; todo ello tendría lugar sobre todo, en la segunda mitad del siglo XIX. Las oportunidades de Bilbao harían de este puerto el más importante, dentro de la Península, en cuanto a exportación y recepción de minerales. La posición de Bilbao, importador a mediados del XIX, cambió de signo. Si en la década de los 50 la exportación de mineral comenzó a tomar cuerpo en torno al puerto vizcaíno, durante el último cuarto de siglo las cifras de exportación de mineral alcanzarían valores muy elevados. Aunque Bilbao también mantuvo otra clase de intercambios, sin em-



48

49. Conchita korbeto, Oria ibaian (Aginaga) 1860. urtean egin. Juan de Aristeguieta untzijabearena. Donostia-La Habana joan-etorria egiten zuen zamak eta bidaiariak garraiatuz. Bilduma partikularra.

Corbeta Conchita, construida en el río Oria (Aginaga) en 1860. Propiedad del armador Juan de Aristeguieta, efectuaba la travesía San Sebastián-La Habana con carga y pasajeros. Colección particular.

50. Itsas-merkataritza buruzko ezaugarri grafikoa, Donostiako kaika untziratze-ziurtagiri botetik hartua (1854). Donostiako Untzi Museoko Artxiboa.

Distintivo gráfico alusivo al comercio marítimo, perteneciente a un impreso de conocimiento de embarque del puerto de San Sebastián, fechado en 1854. Archivo Museo Naval, San Sebastián.

51. Bilboko ikuspegia La Najatik, 1862. P. Skelton-ek La Ilustración Española y Americana libururako egindako grabatua.

Vista de Bilbao desde La Naja, 1862. Grabado de P. Skelton para La Ilustración Española y Americana.

52. Bilboko ibaia XIX. mendean bukaeran. Tomás Campuzano-ren grabatua. Untzi Museoa, Donostia.

La ría de Bilbao a finales del siglo XIX. Grabado de Tomás Campuzano. Museo Naval, San Sebastián.

53. Bilboko itsasadarra Axpen. Adolfo Guiard-en alioa, 1886-87. Sociedad Bilbaína-ren bilduma. Bizkaiko burdin-meatzen ustiapen intentsiboaren bidez zabaldu zen euskal itsasketa zibila. 1900. urtean, Bizkaiko itsasuntzien tona-karga gordinak Espainiako itsasuntzi zibilen tona-karga osoaren %52,70 hartzen zuen.

La ría de Bilbao en Axpe. Oleo de Adolfo Guiard, 1886-87. Colección Sociedad Bilbaína. La expansión de la marina mercante vasca llegaría con la explotación intensiva de las minas de hierro de Bizkaia. El tonelaje bruto de los barcos vizcaínos representaba en 1900 el 52,70 % del tonelaje total de la marina mercante española.

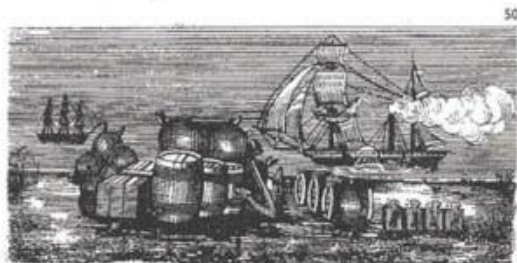


49

Gabezia hauek konpontzeko, eta, ahal zen heinean honen antzeko zorigaitzak saihestearren, Ignaciok, bere baporetako bat arrantzaleen eskura jarri zuen, *Comerciante* izenekoa hain zuzen ere, barruan eraman zitzaizun, bai eta txalupak atoatu ere, "hasta las calas donde aquellos pescaban el besugo, y terminadas las faenas, regresaba el vapor a puerto con tripulaciones y remolques, con toda seguridad". Egoera hau erabakiorra izan zen Mamelena etxe itsasuntzidunerako, lurrunez eragindako altuerako arrantzarako lehen untzitza, eta etorkizunean, hainbat unti izango zuena, bai eta biltegi, konponketa tailerra, etab. ere.

*Comerciante* bisigutegien zerbitzura jarri eta hurrengo urtean, Leith-eko (Ingalaterra) untzitegian *Mamelena 1* eraiki zen, Espainian arrantzarako erabiliko zen lurrunezko lehen itsasuntzia. Honen ondoren beste batzuk ere izan ziren, 12 edo 14 bat, diotenez, eta etorkizun desberdina izan zuten, baina, halere, galtzen zirenean, zenbaki bereko beste batzuek ordezkatzeko zituzten, burdin eta altzairuzko kroskodunak, lehen erabilitako zurezko unti handien aldean.

Mercadertarren negozioren jarraipen gisa, 1909an *Mamelena* elkarte sortu zen. Manuel Mercaderrez gain, enpresa berriak José Gorostidi eta Luciano Abrisqueta ere kide zirela zituen, biak, lehena bezalaxe, arrantza negozioetan arituak. Elkartearen helbu-



50



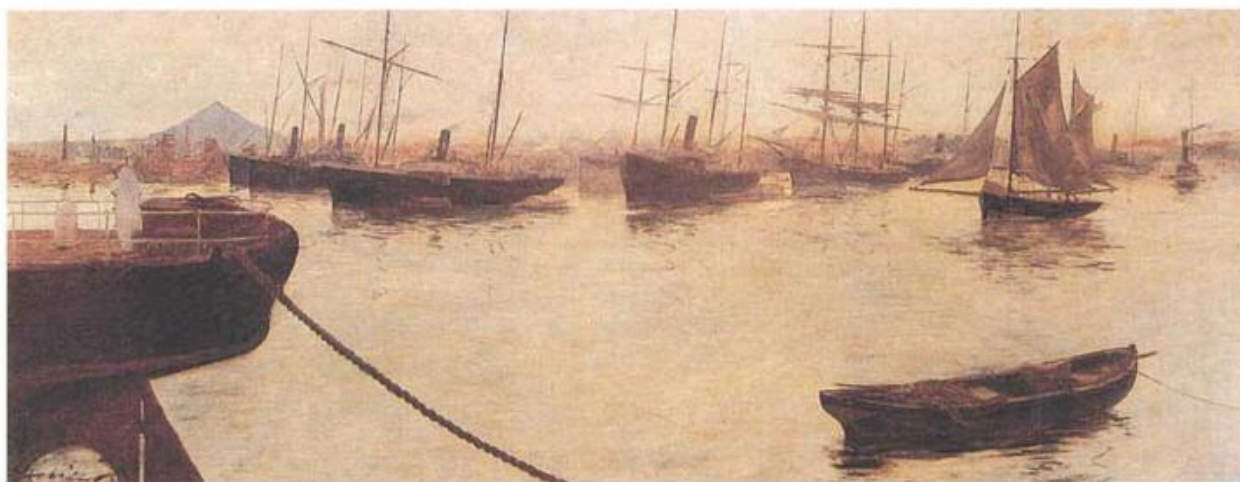
51



52

bargo serían los minerales los que dieron carácter al tráfico portuario. Definitivamente el comercio sería el protagonista de este puerto, mientras que la pesca quedaría para otros puntos de la costa vizcaína.

El caso en Gipuzkoa, también durante el XIX, no resulta comparable. Sin las oportunidades de Bilbao, San Sebastián mantendría, bien desde su propio puerto, bien desde Pasaia, unos esquemas mercantiles bastante parecidos a los de etapas anteriores. Así, entre 120 registros de navíos que de 1855 a 1857 arribaron al puerto donostiarra, 42 procedían de La Habana, lo que representaba el 35% de aquéllos; además 14 eran de La Guaira; 11 de Nueva Orleans, etc. Los productos que transportaban eran: azúcar, cacao y algodón fundamentalmente. Por añadidura, otros navíos que también llegaron al puerto donostiarra procedentes de Rotterdam, La Coruña o Bayona, también transportaban coloniales. También se puede detectar la llegada de embarcaciones procedentes de Terranova, en total 6, con bacalao. Los puertos europeos como Bayona, Lysin, Dantzick, Ipswich, Plymouth, Burdeos, Amberes, etc., seguían aportando, sobre todo, diversas cantidades de trigo, maíz y harina.



53



54. Margarita, goleta gobiaduna, Cándido de Arriolak 1892an Ondarroan egina. Simón de Berasaluce debarrak, untziaren jabe eta kapitainak, Baionaren eta Kantauri itsasaldeko portuen arteko merkataritzan erabili zuen. G. Gréze-ren olioa, Baiona, 1896. Bilduma partikularra.

Goleta de velacho Margarita, construida en 1892 por Cándido de Arriola (Ondarroa). Su propietario y capitán, Simón de Berasaluce, de Deba, la destinó al comercio de cabotaje entre Bayona y los puertos del Cantábrico. Oleo de G. Gréze, Bayona, 1896. Colección particular.

56. Nuestra Señora de la Concepción, kabotaiamerkataritzarako txalupa, Simón de Berasaluce debar untzijabearena. G. Gréze-ren olioa, 1874. Bilduma partikularra.

Nuestra Señora de la Concepción, lancha destinada al comercio de cabotaje, propiedad del armador de Deba, Simón de Berasaluce. Oleo de G. Gréze, 1874. Colección particular.

57. Cid Campeador, bi mastako goleta bergantina, Donostiako banderarekin. C. L. Weyts-en olioa, 1870. Untzi Museoa, Donostia.

Bergantín goleta de dos palos Cid Campeador, con bandera de San Sebastián. Oleo de C.L. Weyts, 1870. Museo Naval, San Sebastián.

58. Santiago Aranaren untziolak Abandon. XIX. mendearen erdialdeko argozkia. Zurezko untzigintzak, nazioarteko merkataritzara zein kabotaiara zuzendua, gorakada handia izan zuen garai hartan. Baina mendearen azken herenean, Bilboko itsasadarrean burdinazko itsasuntziak eta baporeak nagusitu zirenez gero, behera egin zuen untzigintza mota hark.

Astilleros de Santiago Arana en la Anteiglesia de Abando. Foto de mediados del siglo XIX, época en la que se produjo una reactivación de la construcción naval en madera para el comercio internacional y el cabotaje para decaer en el último tercio del siglo con la utilización masiva de buques de hierro y vapor en la ría de Bilbao.

55. Felisa bergantinaren hondoratzea Donostiako badian. 1850. urteko olioa. Gipuzkoa Donostia Kutzaren bilduma.

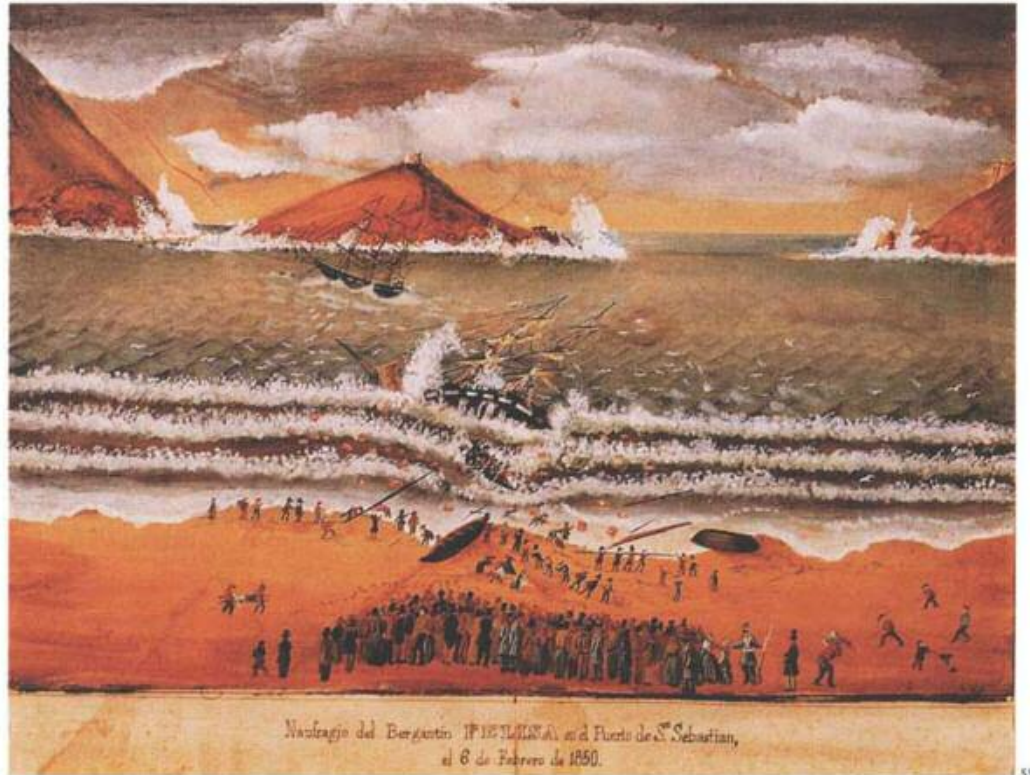
Naufragio del bergantín Felisa en la bahía de San Sebastián. Oleo de 1850. Colección Gipuzkoa Donostia Kutxa.

ruen artean honako hauek aipa ditzakegu: arrantza, arrainaren eta itsasoko beste produktu batzuen salerosketa, bai eta gatzaketa, gesaltze, kontserba eta arrainen ongarrrien fabrikazioa ere.

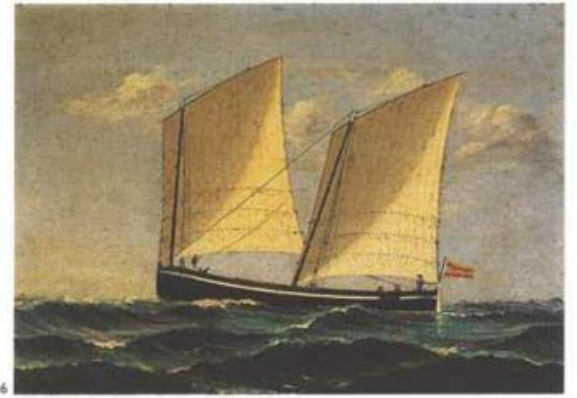
Mamelenarenaz gain, Donostian maila desberdineko beste untzijabeen etxe eta elkarte batzuk ere izan ziren. 1888an, hain zuzen ere, donostiar batzuek, hala nola, Nicolás Urgoitik, Tomás Balbásek, Blas Quintanak edo Javier Peña y Goñik etab. parte hartzen zuten arren, Madrilako kapitala ere bazuen elkarte bat sortu zen. Kapital honen ordezkariak Carlos Fort, José Samavilla, eta beste zenbait ziren.

## 7. Mineralak eta kolonialak: XIX. mendeko merkataritza

Europako industri garapenaren ondorioz, Bizkaiko burdin mineralaren eskaria nabarmenki igo zen. Bilboko portuak eta honen inguruak elkartruke honi kemenez ekin zioten. Britainia Handira Bizkaiko mineralarekin abiatu ziren itsasuntziak ikatz ingelesa ekarri ahal izan zuten; hori guztia, bereziki XIX. mendearen bigarren erdialdean gertatu zen. Bilboko aukerek portu hau Penintsulako garrantzitsuen bihurtu zuten, mineralen



Naufragio del Bergantín FÉLISA en el Puerto de S. Sebastián, el 6 de Febrero de 1850.



56

## 8. Hierro y vapor: los cambios técnicos en la construcción naval

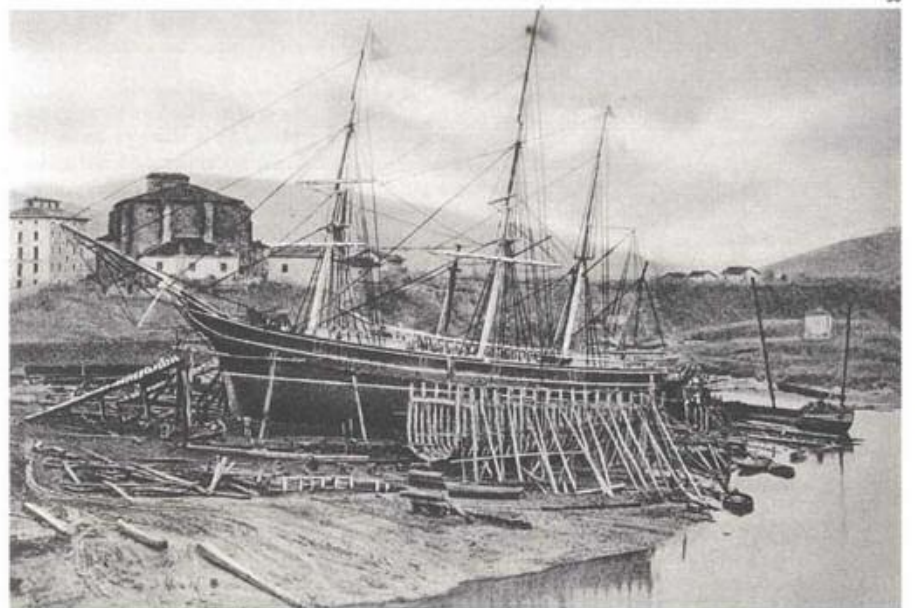
Con la revolución industrial también llegarían unos cambios en la navegación. En el siglo XIX la vela sería sustituida lenta pero paulatinamente por el vapor, y los cascos de madera por los de hierro. Para la empresa moderna se requerían mayores capitales. Las posibilidades de adquirir nuevos buques en el extranjero tuvo como consecuencia que muchos propietarios de empresas navieras acudieran a casas extranjeras. Y mientras que no se optó por una política proteccionista, fue difícil para las casas constructoras competir con la producción foránea.

Como consecuencia, ya en el XIX, la utilización de buques a vapor para atender el intenso tráfico de mineral desde Bizkaia a Inglaterra, se realizó a costa de una participación de navíos de fabricación inglesa principalmente. El incremento de las casas navieras como se puede apreciar en Bilbao, fue posible tanto por la acumulación de capital que se generó en la capital vizcaína como por la facilidad en adquirir navíos de fabricación extranjera. Resulta elocuente el comportamiento de Sota y Aznar. Esta entidad, cuyas operaciones habían comenzado en 1889, pasó a ser al cabo de dos lustros, la mayor empresa bilbaína (y la segunda de España). El grupo Sota y Aznar siguió un plan empresarial muy claro: la creación de varias compañías de un sólo navío. A finales del siglo XIX, las embarcaciones que poseían las distintas compañías que componían el grupo, fueron sustituidas por buques de fabricación inglesa. La financiación de las nuevas embarcaciones se vio favorecida por las facilidades financieras que les proporcionaron alguno de sus más importantes proveedores: la firma William Gray & Co. Ltd.

La pregunta que se hace algún autor es si la siderurgia vasca o asturiana estaba por entonces preparada para poder atender la demanda de material de la industria naval. Parece que sí, cuando menos para construir el casco de los buques; así quedó de manifiesto cuando



57



58

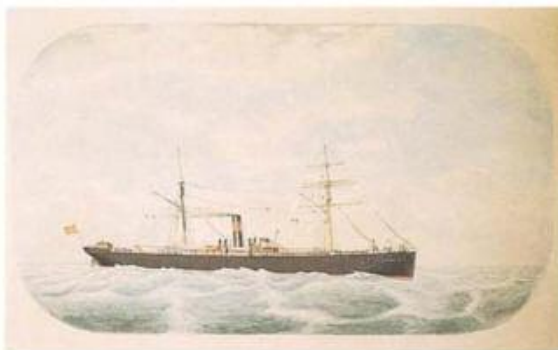




59

59. Itálica, Jose María de Ybarrok sortutako untzi-enpresaren lehen bapore-untzia. Glasgow-n 1860an egina. Bilbotik Sevillarainoko kabotaian nabigazioari ekin zion. Mac Lure eta Mac Donald-en litografia, Glasgow, 1860. Donostiako Untzi Museorearen bilduma.

Itálica, primer buque de vapor de la naviera fundada por José María de Ybarra. Construido en Glasgow en 1860, inauguró la línea de cabotaje Bilbao-Sevilla. Litografía de Mc Lure y Mac Donald, Glasgow, 1860. Colección Museo Naval, San Sebastián.



60

60. Ybarra nº4, salerosketarako bapore-untzi beladuna, Bilboko matrikularekin. Britainia Handian egina XIX. mendearen bukaeran. Hasieran burdin mea esportatzeko erabili zen, Newcastle-ra gehienbat. Era guztietako salgoiez zamaturik, zurez 1900etik aurrera, itzultzen zen. 1905. urtetik aurrera Bilbo-Bartzelona arteko joan-etorriak egin zituen, Bizkaiko Labe Garaietako burdinaz zamaturik gehienbat. Donostiako Untzi Museorearen bilduma.

Ybarra nº4, buque mercante de vapor y vela matriculado en Bilbao. Construido en Gran Bretaña a finales del siglo XIX, se dedicó en sus primeros años a la exportación de mineral de hierro, con destino generalmente a Newcastle. En el retorno aprovechaba para traer carga general y, desde 1900, madera. A partir de 1905 fue destinado a viajes de cabotaje desde Bilbao a Barcelona con cargamento en que predominaba el hierro manufacturado en Altos Hornos de Vizcaya. Colección del Museo Naval, San Sebastián.

esportazio eta bilketari zegokionez. Bilboko kokapenak, XIX. mendearen erdialdean inportatzailea baitzen, norabidea aldatu zuen. 1850eko hamarkadan mineralen ustiapena Bizkaiko portuaren inguruan gorpuztu bazen, azken mende laurdenean, minerala esportatzeko kopuruek oso balio gorenak lortu zituzten. Bilbok beste elkartruke mota batean ihardun zuen arren, mineralak izango ziren portuetako trafikoa ezaugarritu zutenak. Merkataritza portu honetako protagonista izan zen, zalantzarik gabe, eta arrantza Bizkaiko itsasaldeko beste puntu batzuetara mugatuko zelarik.

Gipuzkoako kasua, XIX. mendekoa ere, ezin aldera daiteke. Bilboko aukerarik gabe, Donostiak, bertako portutik edota Pasaia-koatik, aurreko aldi-aldietako merkataritza eske-berdintsuak izango zituen. Horrela, 1855etik 1857 arte Donostiako portura iritsi ziren itsasuntzien 120 erregistrotatik, 42 La Habanatik etorri ziren, hau da, % 35; 14 La Guairakoak ziren; 11 New Orleansekoak, etab. Garraiatzen zituzten produktuak honako hauek ziren: azukrea, kakaoa eta kotoia bereziki. Horretaz gain, Baiona, Rotterdam edo A Coruña-tik Donostiako portura iritsi ziren beste itsasuntzi batzuek ere kolonialak garraiatu zituzten. Ternuatikako sei untziren berri ere badugu, bakailaoaz beteta etorri zirene-na. Baiona, Lysin, Dantzick, Ipswich, Plymouth, Bordele, Anberes etab. bezalako Europako portuek bereziki gari, arto eta irin kopuru desberdinak bidali ohi zituzten.

61. Aviso lurrin-untzi beladuna: Bilboko erregistroan sartua. S. H. Fyre-ren olioia, XIX. mendearen azken herenekoa. Donostiako Untzi Museoa. Itsas merkataritza-erakunde euskal untziteria XIX. mendearen azken herenean eraberritu zen, ez untzioletoak berrikuntza teknologikoak bideraturik, burdinazko kroskoo eta lurrin-makina zituzten itsasuntziok erosi zirelako baizik. Atzeritik ekarri ohi ziren itsasuntzi horiek. Britainia Handitik batez ere.

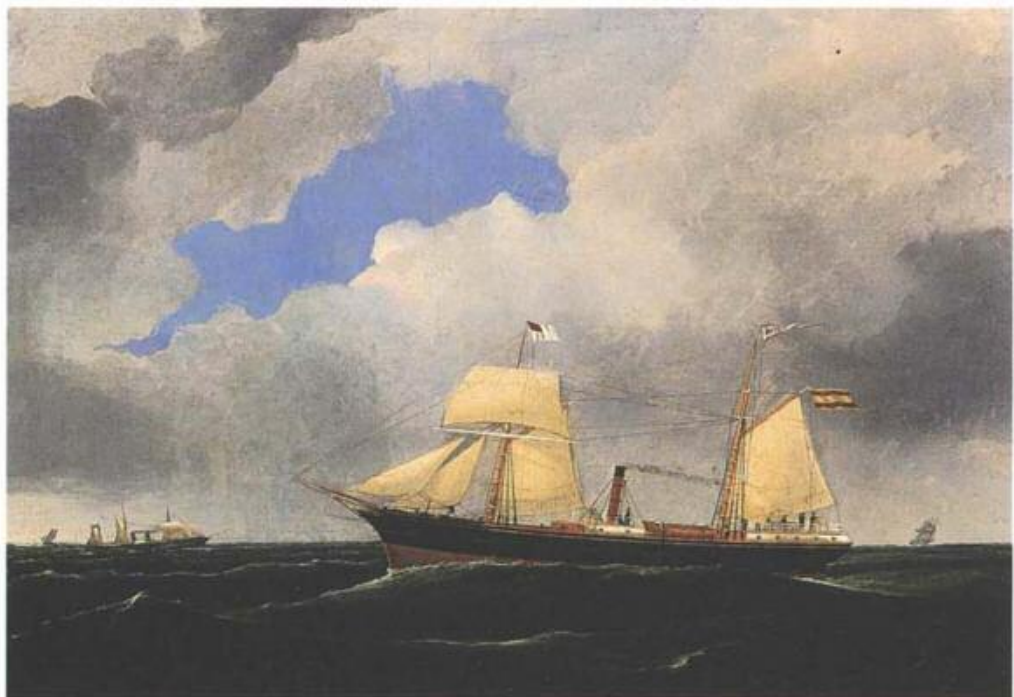
Buque de vapor y vela Aviso, registrado en Bilbao. Oleo del último tercio del siglo XIX de S. H. Fyre. Museo Naval, San Sebastián. La transformación de la flota comercial vasca, que tuvo lugar en el último tercio del siglo XIX, no se produjo a través de la renovación tecnológica de los astilleros sino mediante la adquisición de buques de casco de hierro y máquina de vapor en el extranjero, particularmente en Gran Bretaña.

62. María, salgoien merkataritza-erakunde lurrin-untzi beladuna, Bilboko erregistroan XIX. mende-ko azken herenean sartua. S. H. Fyre-ren olioia, Glasgow. Abra Itsas Elkarte-ko bilduma.

María, buque mercante de vapor y vela registrado en Bilbao en el último tercio del siglo XIX. Oleo de S. H. Fyre. Glasgow. Colección Club Marítimo del Abra.

63. Comercio lurrin-untzi gurgilduna, XIX. mende erdialdekoa, Bilbon matrikulatua. S. H. Fyre-ren olioia, Glasgow. Abra Itsas Elkarte-ko bilduma.

Comercio, vapor de ruedas de mediados del siglo XIX, matriculado en Bilbao. Oleo de S.H. Fyre, Glasgow. Colección Club Marítimo del Abra.



61



62



63

en 1890, en los Astilleros del Nervión se fabricaba el crucero *Infanta María Teresa*, además de haberse iniciado la construcción de otros dos. No obstante, la política de favorecer a los armadores en un caso, o atender preferentemente los intereses de constructores, aparecían en manifiesta contradicción. Esta cuestión se mantendría en años sucesivos.

La consecuencia se puede apreciar en el origen que tenían las distintas unidades navales en el País Vasco; resulta significativa la relación de las embarcaciones que poseían algunas de las casas armadoras vascas, ya fuera a finales del XIX, o incluso a comienzos



64

64. Victoria bapore-untzia, Britainia Handian 1875ean egindakoa "Olano, Larrinaga y Cia"rentzat. Euskal armadorek Liverpool-en sortu zuten untzi-kanpainia. Haiek egindako untzietako batzuk bilbotar bandera zeramaten. Untzi-kanpainia honek zortzi bapore handi zeuzkan, batzuk Bilbon matrikulatuak. Europa eta Ekialde Urrunaren arteko harreman erregularra izan zuen Suez-ko kanalaren bidez; zama, korreoa eta bidaiariak eramanez. W. H. Yarke-ren olioa, 1879. Donostiako Untzi Museorearen bilduma.

Vapor Victoria, construido en Gran Bretaña en 1875 para "Olano, Larrinaga y Cia", naviera fundada en Liverpool por armadores vascos. Esta compañía naviera dispuso de ocho vapores de gran porte -algunos de ellos matriculados en Bilbao- con los que mantuvo comunicación regular entre Europa y Extremo Oriente (Ceilán, Singapur, Manila) a través del Canal de Suez, transportando carga, correo y pasajeros. Oleo de W. H. Yarke, 1879. Colección del Museo Naval, San Sebastián.



65

65. San Ignacio de Loyola bergantín goleta, burdinazko kroskodun bela-untzia. Ingalaterran egina, 1893. urtean. Pasaiaiko "Ignacio Mercader y Vda. de Londaiz" findegiarena. Petrolioa garraiatzen zuen Filadelfiatik Pasaia. Atlantiar ozeanoko uretan desagertu zen, 1912an, batere arrastorik utzi gabe. Joaquín Rivas-en olio. Bilduma partikularra.

Bergantín goleta San Ignacio de Loyola, velero de casco de hierro construido en Inglaterra en 1893 que se dedicó al transporte de petróleo desde Filadelfia a Pasaia. Este buque, propiedad de la refinería "Ignacio Mercader y Vda. de Londaiz" de Pasaia, desapareció en aguas del Atlántico en 1912 sin dejar rastro alguno. Oleo de Joaquín Rivas. Propiedad particular.

66. Lucero, "Viuda de Blas de Otero" untxi konpainiaren merkatal-boporea, Bilbon 1909an matrikulatua. Abra Itsas Elkarteko bilduma.

Lucero, vapor mercante de la naviera "Viuda de Blas de Otero" matriculado en Bilbao en 1909. Colección Club Marítimo del Abra.

67. Ugarte nº2 bopore-untzia, zurezko kroskoduna. Aginagan (Usurbil) egina, 1878. urte inguruan. Dirudienez, Ugarte saileko untxiak dira Euskal Herrian egin ziren lurrin-indorrezko lehen itsasuntziak. José Antonio Puerta-ren modeloa, 1992. Untzi Museoa, Donostia.

Ugarte nº2, buque de vapor con casco de madera, construido en Aginaga (Usurbil) hacia 1878. Los Ugarte fueron al parecer los primeros barcos de propulsión a vapor construidos en el País Vasco. Modelo de José Antonio Puerta, 1992. Museo Naval, San Sebastián.

68. Vizcaya gerra-untzia. Vizcaya, Almirante Oquendo eta Infanta María Teresa untxiak, Astilleros del Nervión eginak hirurak, 1898an hondoratu zituzten Kubako Santiagoko uretan, Estatu Batuetako eskuadra baten artilleria indartsuaren erasoz. Francisco Hernández Monjé-ren olio, 1900 inguruan. Donostiako Untzi Museoa.

Crucero acorazado Vizcaya. Tanto este buque como el Almirante Oquendo y el Infanta María Teresa, construidos en los Astilleros del Nervión, fueron destruidos en 1898 en aguas de Santiago de Cuba al exponerse a la poderosa artillería de una escuadra de los Estados Unidos. Oleo de Francisco Hernández Monjé, hacia 1900. Museo Naval, San Sebastián.

## 8. Burdina eta lurrina: aldaketa teknikoak untxigintzan

Industri iraultzarekin batera, itsasketaren alorrean ere aldaketak gertatu ziren. XIX. mendean belauntziak piskanaka eta mailaka lurrunezkoek ordezkatu ziren, eta zurezko kroskoak burdinezkoek. Eta babeserako politika hautatu ez zen bitartean, zaila izan zen untxigile etxeentzat kanpoko ekoizpenarekin lehia aritzea.

Ondorioz, XIX. mendean, Bizkaitik Ingalaterrarako mineralaren trafiko trinkoan aritzeko lurrunezko itsasuntzien erabilera, bereziki Ingalaterran eraikitako untxi handien partaidetzari esker burutu zen. Untxi-enpresen ugaltzea, Bilbon antzeman daitekeen bezala, Bizkaiko hiriburuan sortu zen kapital pilaketari, zein kanpoan eraikitako untxi handiak eskuratzeko erraztasunari zor diogu. Sota y Aznar-en jarrera azpimarragarria da. Entitate hau, zeinaren eragiketak 1889an hasi baitziren, bi bosturtekoren buruan Bilboko enpresarik handiena bihurtu zen (eta Espainiako bigarrena). Sota y Aznar taldeak oso enpresa plangintza argia garatu zuen: untxi handi bakarrerako zenbait konpainien eraketa. XIX. mendearan amaieran, taldeko konpainia desberdinetako itsasuntziak ingelesek eraikitako untxiek ordezkatu zituzten. Itsasuntzi berri hauen finantzaketa hornitzaile nagusienetako batzuen eskaintzak ahalbidetu zituzten: William Gray & Co. Ltd. delakoak, hain zuzen ere. Egileren batek euskal siderurgia edota Asturiasekoa orduko untxigintzarako materialaren eskariari aurre egiteko prest ote zegoen galdetu izan du. Baietz dirudi, itsasuntzien kroskoa eraikitze behintzat; horrela jakinarazi zen 1890ean, Astilleros del Nervión delakoan *Infanta María Teresa* gerrauntzia eta beste biren eraikuntzaren hasera burutu zenean. Halere, untxijabeen alde jokatzeko politikak, edota



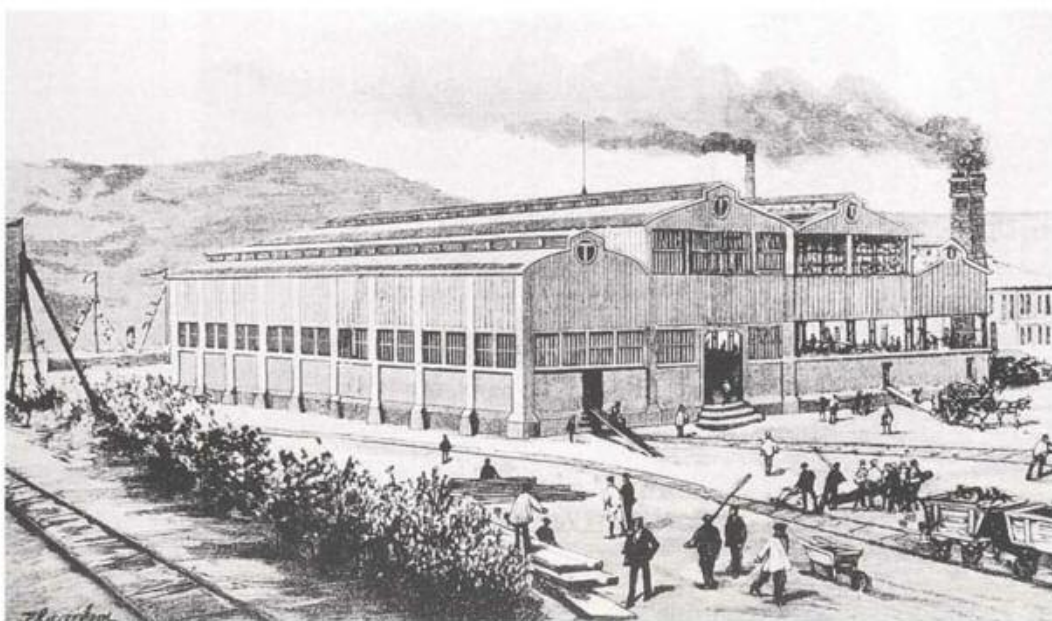
66



67



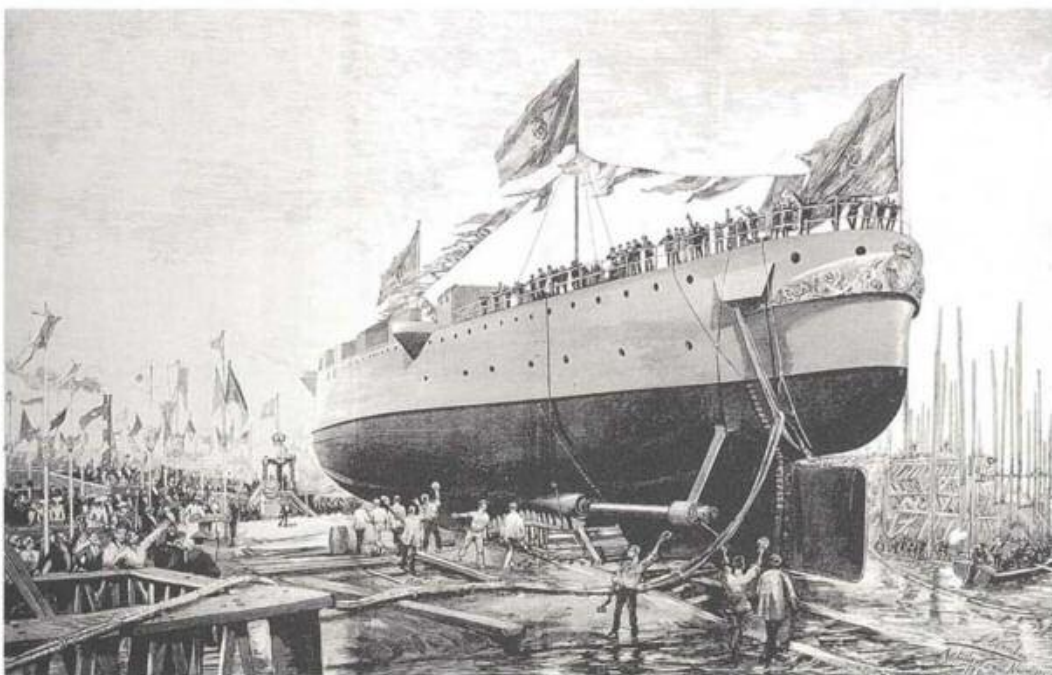
68



69

69. Astilleros del Nervión-go tailerrok, Sestaon. La Ilustración Española y Americana liburuko grabatua, 1890. Lurrin-makina zeramatan hiru gerra-untzi egin ondoren (1888-1891), untziola hauek bertan behera utzi zuten langintza. Geroago, 1903an, merkataritzarako burdinazko lehen lurrin-untzia egin zuten.

Talleres de los Astilleros del Nervión, Sestao. Grabado de La Ilustración Española y Americana, 1890. Tras la construcción de tres cruceros acorazados a vapor entre 1888 y 1891, estos astilleros suspendieron su actividad hasta 1903, año en que fabrican el primer buque de hierro y vapor destinado al comercio.



70

70. Infanta María Teresa korazadun gerra-untzia Astilleros del Nervión untzioletan uretaratzen. Juan Comba-ren marrazki baten gaineko grabatua, La Ilustración Española y Americana libururako egina, 1890. Dirudienez, itsasuntzi hau eta honen bikiak, Almirante Oquendo eta Vizcaya, dira Euskal Herrian egindako burdinazko lehen lurrin-untziak.

Botadura del crucero acorazado Infanta María Teresa en los Astilleros del Nervión. Grabado sobre dibujo de Juan Comba para La Ilustración Española y Americana, 1890. Este buque y sus gemelos, los cruceros Almirante Oquendo y Vizcaya fueron, al parecer, los primeros barcos metálicos a vapor construidos en el País Vasco.

72. Trintxer-Alde arraste-untziko tripulazioa, Pasai San Pedroko Francisco Andonaegiren untzitaldekoa. 1930 inguruan. Gipuzkoa Donostia Kutxako Artxiboko argazkia.

Tripulación del arrastero Trintxer-Alde de la flota de Francisco Andonaegui de Pasai (San Pedro). Hacia 1930. Foto Archivo Gipuzkoa Donostia Kutxa.

73. Arraste-arrantzarako baporeak Pasaian (San Pedro), 1930 inguruan. Gipuzkoa Donostia Kutxako Artxiboko argazkia. Arrantza sektoreak gora egin du XX. mendean, gorabehera batzuk izan arren. Etenaldi bakarra 1970 hamarkadako krisialdia izan zen.

Vapores de arrastre de Pasai (San Pedro), hacia 1930. Foto Archivo Gipuzkoa Donostia Kutxa. El desarrollo del sector pesquero en el siglo XX mantiene una línea de crecimiento que pese a ciertos altibajos sólo se ve interrumpida con la crisis de los años 70.

71. Donostiako portua XX. mende hasieran. Untzi Museoko Artxiboa, Donostia. Baporeak eta beladunak. 1912ko galenaren ostean baporeak indar handia hartu zuen, belautziekin kalte handia jasan bait zuten, 140 arrantzaletik gora hil ziren.

Puerto de San Sebastián a comienzos del siglo XX. Archivo Museo Naval, San Sebastián. Los vapores de pesca coexisten a principios de siglo con las embarcaciones tradicionales. La implantación del vapor se intensifica notablemente a raíz de la galerna de 1912 ya que ésta afectó sobre todo a las embarcaciones de vela, muriendo más de 140 pescadores.

untzigileen interesei lehentasunez erantzutekoak, etengabeko kontraesana sortzen zuten. Auzi honek urteetan zehar iraungo zuen.

Ondorioak untzi desberdinen jatorrian nabari daitezke, esaterako, Euskal Herrian; euskal untzijabetza batzuek XIX. mendearen amaieran, edota mende honen hasieran zeuzkaten untzien zerrenda esanguratsua da. Horrela, Mercadertarren etxe ezagunak, lehen aipatu dugunak, Leith-eko M. David Allan untzitegi eskoziarrean eraikitako *Mamelen*a baporeaz gain, Ingalaterran, Thornaby on Tees-Stocktom-eko Graig and Taylor C<sup>o</sup> enpresan egindako beste bat ere bazuten. 1893an, Ingalaterrako enpresa berak Mercader etxerako petroliuntzi bat eraiki zuen, *San Ignacio de Loyola* burdinezko kroskodun bergantina, petrolioia garraiatzeko belauntzi berrienetako bat, hain zuzen ere.

## 9. Arrantza sektorearen hedapena XX. mende hasieran

XIX. mendean gertatutako aldaketaren jarraipen gisa, euskal arrantza sektorea, XX. mendearen lehen urteetan hedatu egin zen, horretara zuzenduko ziren enpresei esker, bai eta azpiegituran hobekuntzak sartu zituztelako ere. Arrantza alorrean tradizio handiko euskal enpresa askok izango zuten euren unerik oparoena XX. mendearen lehen urteetan. Esaterako, 1902an sortu zen elkarte aginkidea, José María Aristeguieta y Compañía hain zuzen ere, zeinaren helburua arrantzaren industria burutzea baitzen. Honako honetan, kapitalaren % 80 madrildarra zen (Rodrigo Figueroa y Torres To-

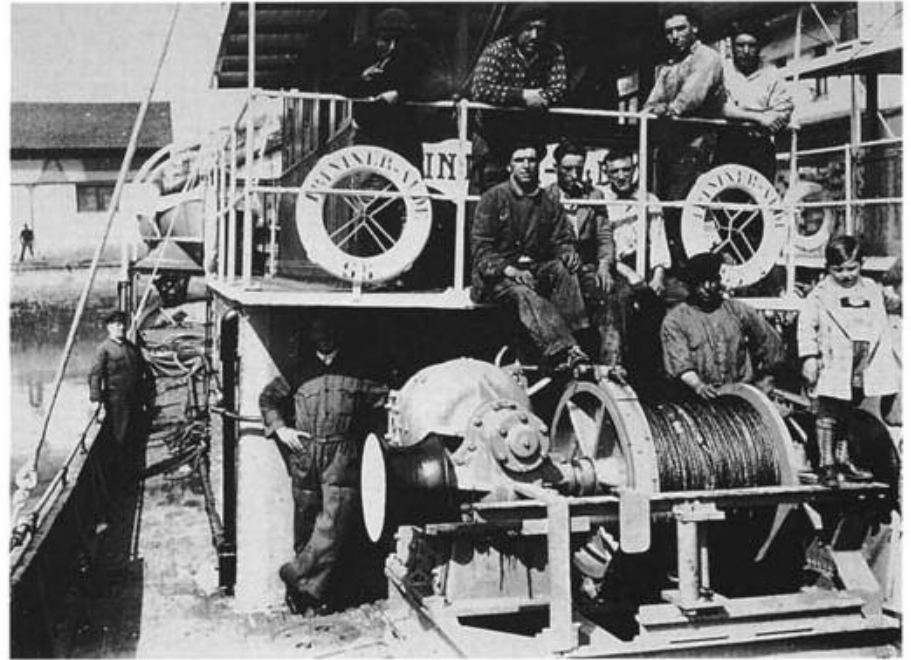


del siglo actual. Así, la conocida casa de los Mercader, de la que ya nos hemos hecho eco en páginas anteriores, poseía, además del mencionado vapor *Mamelena*, construido en los astilleros escoceses de M. David Allan, en Leith, otra embarcación construida en Inglaterra, por la empresa Graig and Taylor Cº, situada en Thornaby on Tees-Stocktom. En 1893, la misma empresa inglesa construyó un petrolero para la casa Mercader, el bergantín *San Ignacio de Loyola*, con casco de hierro, siendo uno de los últimos exponentes a vela para el transporte del petróleo.

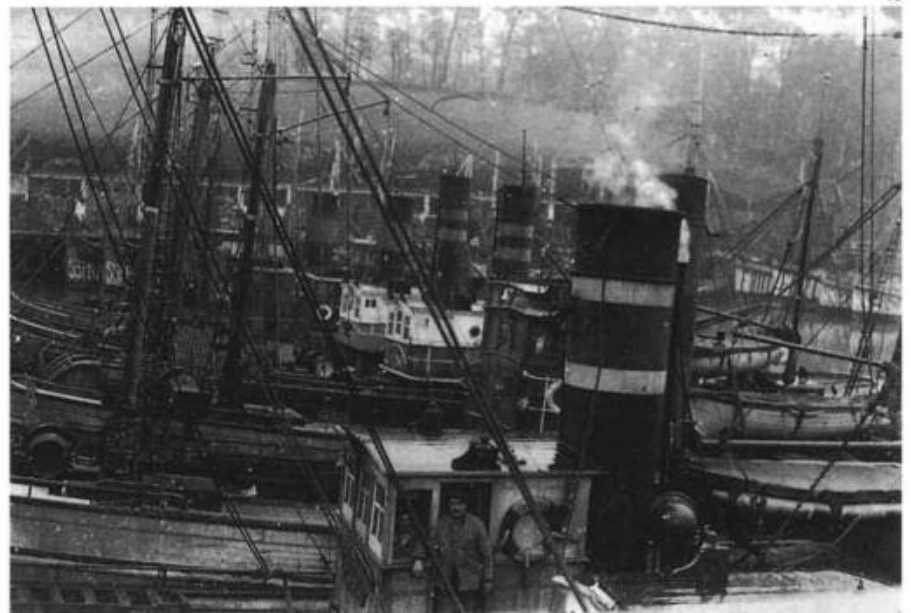
#### 9. Expansión del sector pesquero a comienzos del siglo XX

Como continuación de los cambios habidos a lo largo del XIX, el sector pesquero vasco, durante los primeros lustros del siglo XX, conocería una expansión, tanto por las empresas que se orientarían hacia aquél, como por la introducción de algunas mejoras en su infraestructura. Son varias las empresas de gran tradición en el sector pesquero vasco que conocerían su gran momento durante los primeros años del siglo XX. Tal es el caso de la sociedad comanditaria que nacería en 1902, bajo la denominación de José María Aristeguieta y Compañía, cuyo objeto se cifraba en ejercer la industria de la pesca. En esta ocasión, el 80% del capital era de origen madrileño (del Marqués de Tovar, Rodrigo Figueroa y Torres) y el resto, 50.000 pesetas, eran aportadas por Aristeguieta mediante la cesión a la empresa de los vapores *María*, *Teresa* y *Amelia*. Los dos primeros vapores habían sido adquiridos por Aristeguieta, en Bilbao, siguiendo dentro de sus posibilidades las nuevas orientaciones de la industria pesquera. Ambos fueron dotados de redes de arrastre llamadas "de puertas".

A la empresa anterior se uniría otra sociedad pesquera, de gran tradición en Gipuzkoa, como fue P. Ciriza y Compañía, cuyos socios más relevantes fueron Pedro Ciriza y Luis Caperochipi.



72



73

75. XX mendeko lehen hereneko bapore-untzia; sarek (inguraketa sarek, dribe sarek...), tre-tzoz, eta aparailuak atunak kazan harrapatzeko. Indar-mekanikoaren hasiera izateaz gain, ardurarteko untzigintzan aldaketa handiak ekarri zituen. Gipuzkoa Donostia Kutxako Artxiboko argozkia.

*Embarcación a vapor utilizada en el primer tercio del siglo XX para la pesca mediante redes (cerco-enmalle), palangres y aparejos para la captura de túnidas a la cacea. Su aparición, además del inicio de la propulsión mecánica, supuso un cambio sustancial en la construcción naval tradicional. Foto Archivo Gipuzkoa Donostia Kutxa.*

74. Donostiako moila, 1920 inguruan. Untzi Museoko Artxiboa, Donostia. Arrantzaleen bizimaila beste ofizioetakoena baino apologoa zen.

*Muelle pesquero de Donostia. Hacia 1920. Archivo Museo Naval, San Sebastián. Las condiciones de vida de los pescadores eran muy inferiores a las de otros sectores laborales.*

varreko Markesarena), eta gainontzekoa, 50.000 pezeta, Aristeguietak eman zuen *María*, *Teresa* eta *Amelia* baporeak enpresaren esku utziz. Bi lehen baporeak Aristeguietak Bilbon erosi zituen, arrantza industriaren norabideak ahal zela jarraituz. Biek zeuzkaten "atedun" izeneko arraste-arrantzarako sareak.

Aurreko enpresari, Gipuzkoan tradizio handiko beste arrantza elkarte bat batu zitzaion, P. Ciriza y Compañía zelakoa, bertako bazkiderik garrantzitsuenak Pedro Ciriza eta Luis Caperochipi zirelarik.

Lehen mundu gerraren ondoren, arrantza enpresei bultzada berri bat eman zitzaien. Enpresa berriek kapital handiagoa beharko zuten lehian egoki aritzeko, eta beraz, familiarreko konpainiak aginkide, anonimo, mugatu, etab. motakoek ordezkatu zituzten. Enpresa hauetako zenbaitek Donostian izena eman zuen, nahiz eta kapitala Gipuzkoatik ez ezik, Madril eta Bizkaitik nagusiki etorri, kapital katalana ere tartean zelarik (Donostian 1920an izena emandako Sociedad Anónima de Pesca y Navegación-en kasuan esaterako). Halere, itsasuntzien kopuruaren ugaltza zela eta, Pasaia poliki-poliki Donostia baztertu zuen Gipuzkoari dagokionez; eta Santurtzik Bilbo Bizkaian. Donostiako portua zehazki, baxurako arrantzuntzietarako erabili zen.



Tras la primera guerra mundial las empresas pesqueras conocerían un nuevo empuje. Las nuevas empresas necesitarían un mayor capital para poder competir en términos adecuados, por lo que las compañías de carácter familiar fueron sustituidas en parte, por sociedades comanditarias, anónimas, limitadas, etc. Varias de estas empresas se escrituraron en la ciudad donostiarra, aunque el capital procedía no sólo de Gipuzkoa, sino también de Madrid y de Bizkaia principalmente, no faltando incluso capital catalán (tal como ocurrió en la Sociedad Anónima de Pesca y Navegación, escriturada en 1920, en San Sebastián). Ahora bien, el aumento en el número de embarcaciones fue el determinante de que San Sebastián fuera progresivamente desplazada por Pasaia, en el caso de Gipuzkoa; y Bilbao, por Santurtzi, en el caso de Bizkaia. Concretamente el puerto donostiarra quedaría para los pesqueros de bajura.

Es además de destacar que durante este período, es decir, tan sólo después de la primera guerra mundial, se produce la revitalización efectiva de la pesca del bacalao, bajo empresas como la Industria Ibérica del Bacalao o la PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España).

La espectacular demanda de mano de obra generada por las distintas actividades del sector fue cubierta por gallegos, junto con gentes procedentes de las zonas rurales del Goierri. No obstante, los puestos que requerían cierta cualificación, como oficiales y maquinistas, etc., quedaron en manos de marineros de la costa, en su mayoría vizcaínos o guipuzcoanos.

#### El caso de la PYSBE

La trayectoria seguida por la sociedad Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España, que se estableció en Pasaia, en 1919, es en parte la trayectoria del sector pesquero vasco durante el siglo XX. La empresa tendría como objetivo, en su primera etapa, la pesca, compra y comercio en general del pescado, y en particular del



75

bacalao. Las operaciones de la compañía y sus resultados económicos se vieron comprometidos por varias circunstancias. A la crisis económica de los años 30, se unieron las dificultades propias del sector y de la propia sociedad: a) los retrasos de los buques de la empresa en hacerse a la mar; b) la escasez de capturas de bacalao en los bancos de Terranova, aunque fuera compensada en parte con el pescado en Groenlandia y Noruega; c) la carencia de infraestructuras adecuadas de la propia sociedad (en las memorias de la empresa se recogen las pérdidas experimentadas por el bacalao como consecuencia del calor, etc.); d) el descenso brusco del precio del bacalao; e) el ascenso de los costos, etc.

Durante el transcurso de la guerra civil se produjo una paralización de la flota destinada a la pesca y algunas de sus unidades fueron transformadas en buques de guerra.

A pesar de las dificultades económicas que se advierten durante los años 40, la trayectoria seguida por el sector pesquero es un tanto atípica. La década de los 40 conocería la aparición de algunas firmas pesqueras. En muchos casos su origen se remontaba a etapas anteriores; en otros, eran totalmente nuevas. Por lo que a la



77. Pasaiko PYSBE konpainiaren Galema bakailuntzia Ternuara bidean, 1928an. Untzi Museoko Artxiboa, Donostia. Islandia, Groenlandia, Norvegia eta Ternuako uretan 1973 arte aritu zen arrantzan PYSBE.

*El bacaladero Galema de la compañía PYSBE de Pasaia dirigiéndose a Terranova en 1928. Archivo Museo Naval, San Sebastián. La actividad de PYSBE en aguas de Islandia, Groenlandia, Noruega y Terranova se prolonga hasta 1973.*

78. PYSBE enpresako untzian bakailoarekin lanean. Untzi Museoko Artxiboa, Donostia.

*Manipulación del bacalao en la cubierta de un buque de la empresa PYSBE. Archivo Museo Naval, San Sebastián.*

76. PYSBEren Tifón bakailuntzia Ternua aldean, 1947ko akuarela. PYSBE 1919an sortu zen Pasaian, Ipar Atlantikoan aintzinan egin ahi zuten arrantzari berriro helduz. Bakailao arrantzan zebilen Espainiako enpresarik handiena izan zen.

*Acuarela de 1947 en la que se representa al Tifón, bacaladero de la empresa PYSBE fondeado en Terranova. Fundada en Pasaia en 1919, esta empresa retoma la vieja tradición de las pesquerías del Atlántico Norte y llega a convertirse en la más importante sociedad dedicada a la pesca del bacalao existente en España.*

Azpimarratu beharrekoa da, halaber, aldi hartan, hau da, lehen mundu gerraren ondoren, bakailoaren arrantzaren berpizkundea gertatu zela, Industria Ibérica del Bacalao edo PYSBE (Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España) enpresen eskutik.

Sektorearen iharduera desberdinek sortutako eskulan behar izugarria galegoek bete zuten, bai eta Goierriko landa-eremuko jendeak ere. Halere, nolabaiteko koalifikazioa eskatzen zuten lanpostuetarako, hala nola, ofizial edo makinista izateko, kostaldeko marinela izendatu ziren, Bizkaia eta Gipuzkoakoak bereziki.

#### PYSBE enpresaren kasua

Pasaian 1919an kokatu zen Pesquerías y Secaderos de Bacalao de España elkartearen ibilbidea XX. mendean arrantzaren euskal sektoreak izan zuenaren antzekoa da. Enpresaren helburua, bere lehen aldian, arrainaren arrantza, erosketa eta merkataritza orokorra izango zen, bereziki bakailoarena. Konpainiaren eragiketak eta ekonomi emaitzak uste baino urriagoak izan ziren zenbait arrazoi zela eta. 1930eko hamarkadako ekonomi krisialdiari, alorrari berez zegozkion zailtasunak, bai eta elkartearen beraren ere erantsi zitzaizkion: a) enpresako itsasuntziek itsasoratzean izandako atzerapenak; b) Ternuako arrain-sardatako arrantzaren urritasuna, nahiz eta Groenlandia eta Norvegiar harrapatutakoari esker parekatuta geratu; c) elkartearen beraren azpiegitura egokien gabezia (enpresaren txostenean beroa eta beste zenbait arrazoi zela eta, bakailoari zego-kionez izandako galerak jasotzen dira); d) bakailoaren prezioaren beherakada bortitza; e) kostuen gorakada, etab.



PYSBE respecta, ésta conocería un período de "vacas gordas". La factoría de Pasaia, debido a la insuficiencia de los muelles tuvo que ser completada con otra factoría que se instaló en El Ferrol. Las ampliaciones de capital se destinaron a la puesta a punto de la flota con la incorporación de grandes pesqueros construidos en Bilbao.

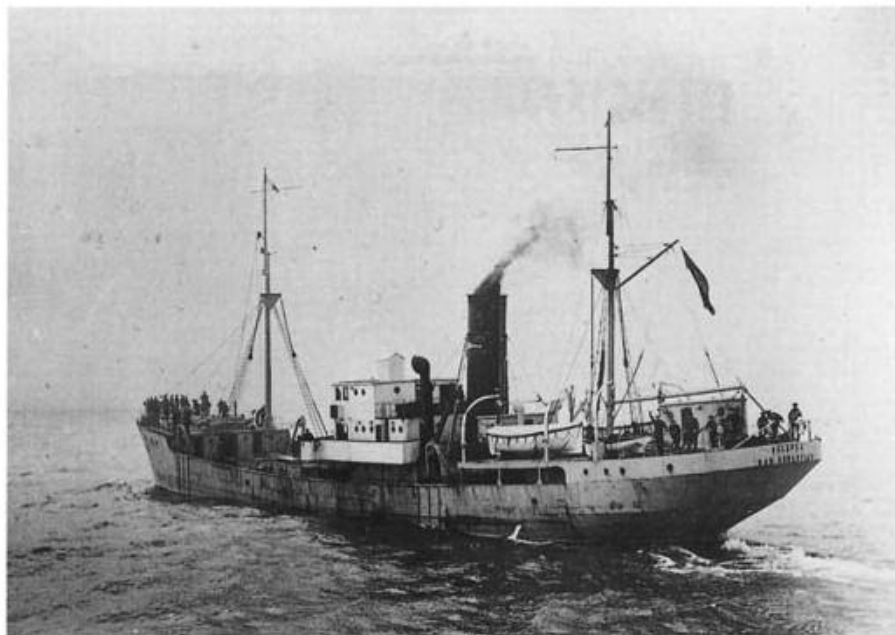
Esta empresa llegó a tener más de 1.000 marineros, a los que se debe añadir el personal de muelle y factoría, administrativos, etc. Mas, a pesar de su solidez, en 1973 quebraba como consecuencia de las dificultades que venía arrastrando desde la década anterior.

Y no sólo sería esta empresa la que conocería un auge primero, y una decadencia en los 70, sino que otras empresas del sector seguirían un camino bastante parecido. Si los años 60 fueron de expansión, en la década siguiente se produciría un cambio. A la expansión, que incluso se prolonga hasta 1973, seguiría la decadencia, y en ocasiones, la postración del sector. La estructura de las empresas pesqueras; los condicionamientos del mercado único; las dificultades externas y otros componentes diversos han sido motivos más que suficientes como para conducir al sector a una profunda crisis, de la cual no se ha recuperado. La pesca en el país, antaño vital para la economía vasca, ha quedado postergada a un segundo plano, tanto por los recursos que absorbe como por los que proporciona.

#### 10. Las navieras vascas y el tráfico en el siglo XX

Las tendencias que se advierten en décadas pasadas, de alguna manera se han afianzado durante el siglo actual. No obstante, los avatares políticos han jugado un papel determinante en algunos casos, tanto en la expansión o declive del comercio marítimo en las costas vascas.

El período correspondiente a la primera guerra mundial fue de grandes oportunidades para la flota marítima vasca. Para el caso de Bilbao, el establecimiento del Depósito Franco constituyó un factor positivo; así



77



78

se decía que "servirá, como sirven los de otros países, para atraer a la navegación, aumentar el tráfico, estimular el comercio de tránsito, dar mayor participación al país en el comercio de exportación, multiplicar los negocios y señalar nuevos rumbos a la actividad mercantil e industrial". El establecimiento del Depósito suponía



79. Ezaugarria, itsasoroko goiak saltzen zituen dendoko fakturan, 1920an. Untzi Museoko Artxiboa, Donostia.

Membrete de factura de un establecimiento de efectos navales fechada en 1920. Archivo Museo Naval, San Sebastián.

80. Merkatal-untziak Bilboko itsasadarrean. Mineral esportazioa izan zen, XX mendeko bigarren erdirarte, euskal itsas-merkataritzaren euskarrietako bot.

Buques mercantes en la ría de Bilbao. La exportación de mineral de hierro será hasta la segunda mitad del siglo XX un componente sustancial del comercio marítimo vasco.

81. Bilboko itsasadarra Sestaon, 1915 inguruan. Untzi Museoko Artxiboa, Donostia. Lehen Mundu Gerrak nazioartean sortutako egoeraren eraginez itsas-industria indartu zen 1920 hamarkada arte. Gerran euskal merkatal-untzi osko hondoratu zituzten urpekuntzi alemaniarrek.

Vista de la ría de Bilbao a la altura de Sestao, hacia 1915. Archivo Museo Naval, San Sebastián. La coyuntura internacional creada con la I Guerra Mundial da lugar a una fuerte expansión de la industria naviera que concluye a mediados de los años veinte. Durante la contienda fueron muchos los mercantes vascos hundidos por submarinos alemanes.

Gerra zibilan zehar arrantzarako untzitza geratu egin zen; eta bertako untzi batzuk gerrauntzi bilakatu ziren.

1940ko hamarkadan zailtasun ekonomikoak antzeman daitezkeen arren, arrantza sektoreak jarraitutako ibilbidea nahiko bitxia izan zen. 1940ko hamarkadan zenbait arrantza konpainia sortu zen. Kasu askotan, euren jatorria lehengo aldietan aurki daiteke; besteetan, guztiz berriak ziren. PYSBERi dagokionez, honek garai oparoa izan zuen. Pasaiako lantegiak, kaien eskasia zela eta, Ferroleko beste faktoria baten beharra ere izan zuen. Kapitalaren gehiketak untzitza abiarazteko erabili ziren, Bilbon eraikitako arrantzuntzi handiak ere erantsi zirelarik.

Enpresa honek 1000 marinel baino gehiago izan zituen, kai eta faktoriako langileez gain. Baina, sendoa zen arren, 1973an aurreko hamarkadaz geroztik izan zituen zailtasunen ondorioz, lurra jo zuen.

Eta hau ez zen lehenik arrakasta eta 1970eko hamarkadan hondamendia ezagutu zuen enpresa bakarra, alor honetako enpresa askori antzeko zerbait gertatu baitzitzaion. 1960ko hamarkada oparoa izan bazen, ondorengoan egoera guztiz aldatu zen. Hedakundearen ondoren, 1973 arte iraun baitzuen, gainbehera etorri zen, eta, zenbaitetan, alorraren apaltasuna. Arrain enpresen egitura; merkatu bakarraren baldintzak; kanpotikako zailtasunak eta beste zenbait faktorek alorra krisialdi sakonera bultzatu zuten, eta oraindik ere ez da horretatik irten. Herrialdeko arrantza, garai batean euskal ekonomiarako ezinbestekoa zena, bigarren maila batean geratu da, nola jasotzen dituen hala ematen dituen baliabideen ikuspegitik.

## 10. Euskal untzi-enpresak eta XX. mendeko trafikoa

Aurreko hamarkadetan nabari diren joerak mende honetan gorpuztu dira nolabait. Halere, politika inguruko arazoak oso esanguratsuak izan dira zenbait kasutan, euskal kostaldeko itsas merkataritzaren hedakunde zein gainbeherari dagokionez.

Lehen mundu gerraren bitartean, euskal untzitzak aukera handiak izan zituen. Bilbokoari dagokionez, Gordailu Frankoaren ezarpena oso garrantzitsua izan zen, bertakoek ziotenez "servirá, como sirven los de otros países, para atraer a la navegación, aumentar el tráfico, estimular el comercio de tránsito, dar mayor participación al país en el comercio de exportación, multiplicar los negocios y señalar nuevos rumbos a la actividad mercantil e industrial". Biltegiaren ezarpenak bertan sartutako salgaiak garraio eta arielen ordainketatik aske uzten zituen, eta, horrez gain, produktua hobetu eta bere balioa gehitu zezaketen eragiketak ere ahalbidetzen zituen.

Biltegi Frankoa Bilbok 1918ko uztailean eskuratu zuen, eta 1920ko maiatzean zabaldu zuten. Halere, 1919ko abenduan hasi ziren salgaiak jasotzen. Itxaropen handiak eragin zituen arren, Biltegi Frankoan sartu ziren salgaien kopurua oso irregularra izan zen 1920ko hamarkadan zehar eta are 1931 arte. Bertan utzitako salgaien balioari dagokionez, zifrarik altuena 1921ean lortu zen, eta ondorengo hiru urteetan, behera egin zuen.

que las mercancías introducidas en él quedaban exentas del pago de derechos de transporte y arbitrios, permitiéndose además la realización de ciertas operaciones que mejoraran el producto, lo que incrementaría también su valor.

El Depósito Franco se otorgó a Bilbao, en julio de 1918, aunque su inauguración tendría lugar en mayo de 1920. No obstante, la recepción de mercancías se había iniciado en diciembre de 1919. Pese a lo que se esperaba del mismo, la entrada de mercancías en el Depósito Franco fue bastante irregular a lo largo de la década de los 20, y hasta 1931. La cifra más alta, en cuanto al valor de las mercancías depositadas en el mismo alcanzó su máximo en 1921, para descender en los tres siguientes años.

Por lo que al tráfico de cabotaje en torno al puerto de Bilbao se refiere, la guerra europea fue un estímulo para aquél. Terminada la contienda, las consecuencias negativas no se manifestarían inmediatamente. Pero hacia el año 24 el declive fue manifiesto. Las mercancías exportadas e importadas acusaban la recesión por el

ajuste económico de la postguerra. Y salvo un incremento pasajero en torno a 1927-8, la tendencia a la baja sería la nota dominante en los lustros siguientes.



80



81

83 Merkatoluntziko tripulazioa (Retuerto edo Ramonita) 1918 inguruan. Joaquín de Urrezieta kapitaina lehenengo lerroan dago, eskua akotzean. Urrezieta familiaren argazkia.

Tripulación de un buque mercante (Retuerto o Ramonita), hacia 1918. El capitán, Joaquín de Urrezieta, aparece en la primera fila, con la mano en la barbilla. Foto de la familia Urrezieta.

82. Oriñón karga-untzia, 1899an Bilbon matriculatua. Compañía de Navegación Olazarri-ren untzia. Burdin-minerala esportatu zuen portu ingelesetara (Jarrow, Maryport), frantsesetara (Nantes, Bordele) eta bereziki Holandara (Rotterdam). Batzuetan Rouendik ikatza bretoina ekartzen zuen itzuleran. Urpekuntzi olemaniar batek 1917an torpedoz jo zuen eta hurrengo urtean desegin zuten.

Oriñón, carguero a vapor matriculado en Bilbao en 1899. Propiedad de la Compañía de Navegación Olazarri se dedicó a la exportación de mineral de hierro hacia los puertos ingleses (Jarrow, Maryport), franceses (Nantes, Burdeos) y especialmente de Holanda (Rotterdam). En ocasiones sus viajes de retorno se aprovechaban para importar carbón bretón desde el puerto de Ruán. Torpedeado por un submarino alemán en 1917, fue enviado al desguace al año siguiente.

Bilboko portuaren inguruko kabotaia trafikoari dagokionez berriz, Europako gerra eragingarria izan zen. Gatazka amaitu ondoren, aurkako ondorioak ez ziren berehala agertu. Baina 1924 urtearen inguruan, gainbehera nabaria izan zen. Esportatu eta inportatutako salgaiek gerrondoko egokitzapen ekonomikoaren ondoriozko atzeraldia nabarmen ageri zuten. Eta 1927-8 inguruko aldiribateko gorakada izan ezik, beherantzako joera ondorengo urteetako konstantea izango zen.

Egoera hauek guztiak ezinbestekoak izan ziren untzi-enpresak iraunarazi edota berriak bultzatzeko. Gatazkaren urteetan, eta garai hartako aukera paregabeen ondorioz, Bilbon hainbat entitate berri sortu zen. 1916an Zugadi y Compañía sortu zen, urtebete beranduago Compañía Naviera Euzkera; Gherassakis y Compañía; Plazaola y Empananza; Aspiazu, Egaña y Compañía; etab. Unean uneko egoera hauen eta beste enpresa batzuen garapenaren argibide da. Horrela, Gherassakis y Compañía zelakoak garra zahar bat itsas garraiorako untzi bihurtu zuen, kanporakoa ere izan zitekeena, Plazaola y Empananza enpresak egin zuen bezalaxe.

Ohar hauetako zenbait Gipuzkoarako ere baliagarri gerta liteke, nahiz eta xehetasunak ere kontuan hartu behar izan. Europako gatazka eragindako aukerek probetxu handiko garaia ekarri zuten. Untzi-enpresen sorrera 1916tik aurrera gertatu zen bereziki. Prozesu honetan, Gipuzkoako kapitalaz gain, bilbotarrek ere ekarpen garrantzitsuak egin zituzten.



82

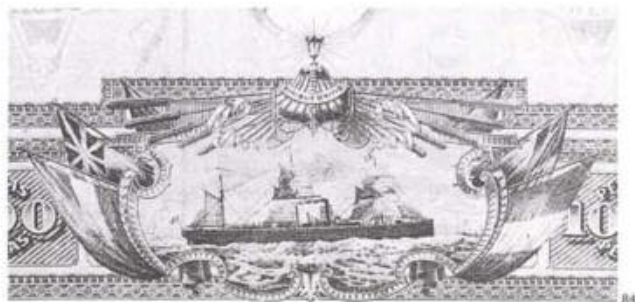
Todas estas circunstancias fueron determinantes a la hora de mantener o impulsar nuevas empresas navieras. En torno a los años de la contienda, y debido a las oportunidades excepcionales del período, Bilbao vio nacer un importante número de entidades. En 1916 nacían Zugadi y Compañía; un año más tarde se fundaba la Compañía Naviera Euzkera; Gherassakis y Compañía; Plazaola y Emparanza; Aspiazu, Egaña y Compañía; etc. Las circunstancias del momento explican el desarrollo de éstas y otras empresas. Así, Gherassakis y Compañía había convertido una antigua gabarra en una unidad

naval de transporte marítimo incluso exterior, al igual que lo había hecho la empresa de los Plazaola y Emparanza.

Algunas de estas consideraciones son también válidas para el caso guipuzcoano, aunque con las debidas matizaciones. Las oportunidades de la contienda europea también constituyeron un episodio del que se supo sacar provecho. La creación de empresas navieras es una realidad, sobre todo a partir de 1916. En este proceso, además del capital guipuzcoano, hubo aportaciones importantes de bilbaínos.



83



84. Bilboko Compañía Marítima Rodas enpresako akzioaren xehetasuna, 1899an Bilbon ateratokia. Enpresa honek 1907an behea jo zuen arte, kontinente-arteko itsasketan aritu zen. Untzi Museoko Artxiboa, Donostia.

Detalle de una acción de la Compañía Marítima Rodas de Bilbao, emitida en 1899. Esta empresa naviera se dedicó a la navegación trascontinental hasta su quiebra en 1907. Archivo Museo Naval, San Sebastián.

85. Compañía Vasco-Gaditana de Navegación enpresako akzioa (1901). Untzi Museoko Artxiboa, Donostia.

Acción de la Compañía Vasco-Gaditana de Navegación (1901). Archivo Museo Naval, San Sebastián.

Itsas-garraioan ziharduten entitateen artean, Compañía Naviera Guipuzcoana nabarmendu behar da bereziki, bere emaitza onak direla eta. 1916ean donostiar eta bilbotarrek emandako 4.500.000 pezetako kapitalarekin eman zien hasera bere eragiketei. Hurrengo urtean lurrin eta oihalezko untzien salerosketa helburu zuten beste konpainia batzuk eratu ziren, bai eta itsasgarraioa xede izango zutenak ere. Horien artean, ondorengoak aipatu beharko lirateke: Compañía Naviera Mundaca, zeinaren fundatzaileak Bilbo, Donostia eta Mundakakoak baitziren; Compañía Marítima Euzkalduna (Bilbon 1917ko abuztuan eratu eta Donostiara urte hartako urrian eramana). 1918an, Donostian itsas-garraioan arituko ziren beste hainbat konpainia sortu zen: Iraola y Ugalde (Bilbokoa; Aguirrebengoa, Machimbarrena, etab.en laguntzaz, Donostiakoak azken hauek); Marítima Pasajes (Donostia eta Madrilgo kapitalaz); Compañía Industrial; etab. Hurrengo urtean ere beste entitate batzuk azaldu ziren; horrela, Sociedad Naviera Elcano eratu zen, 15 milioi pezetako kapitalaz, itsas merkataritza helburutzat zuena; Marítima Cantábrica (Madril eta Galiziako bazkidez osatua); Compañía Naviera Zubía (Bilbo, Ondarru eta Bermeoko herritarren partaidetzaz).

Baina, Europako gerraren amaierak hedakunde honen bukaera ere eragin zuen, 1920aren ondoren ia ez zen untzi-enpresa berririk sortu.

Aurreko urteetako hedakundea abagaduneen ondorioz suertatu zen. 1930eko hamarkada zalantzak eta ondorengo krisialdiak ezaugarrituko zuen.

Gerra zibilaren ondoren, autarkiak ezartzen zuen erritmoa, edota zenbaitetan, sektore ekonomiko desberdinen atonia. 1960ko hamarkadaren ondorengo hedakundea euskal portuen mugimenduan ere antzeman zitekeen. Baina, 1970eko krisialdiaren ondorioek batetik, Europako ekonomi bateratzeak bestetik, egituraren zenbait akats agerian utzi dute; gaur egungo planteamenduek askoz zabalagoa den testuinguru ekonomikoa hartu behar dute kontuan.

## 11. Untzigintzaren azken urteak

XX. mendea hasi ondoren, politika ekonomikoa, aurreko urteetan bezala, untzijabeen interesen aldeko apostua egin -hauek untzi merkeak nahi baitzituzten nahiz eta atzerri-tarrak izan uhasariak garestiak izan ez zitezten- edota untziolen alde egitearen arteko zalantza zuten, azken hauek atzerriko itsasuntziei zergak gehitu nahi baitzizkieten, edota beste mugaren batzuk jarri, kabotaiaren garraioan parte hartu ahal izan zezaten. Politika hau lehen mundu gerraren ondoren agertu zen; duda-mudazko epe baten ondoren, 1909 ondoren baina 1923ko urriaren 1a baino lehen Espainian banderaztatutako itsasuntzi atzerriarrek kabotaiaren garraioan ihardun zezaten ahalbidetu zen.

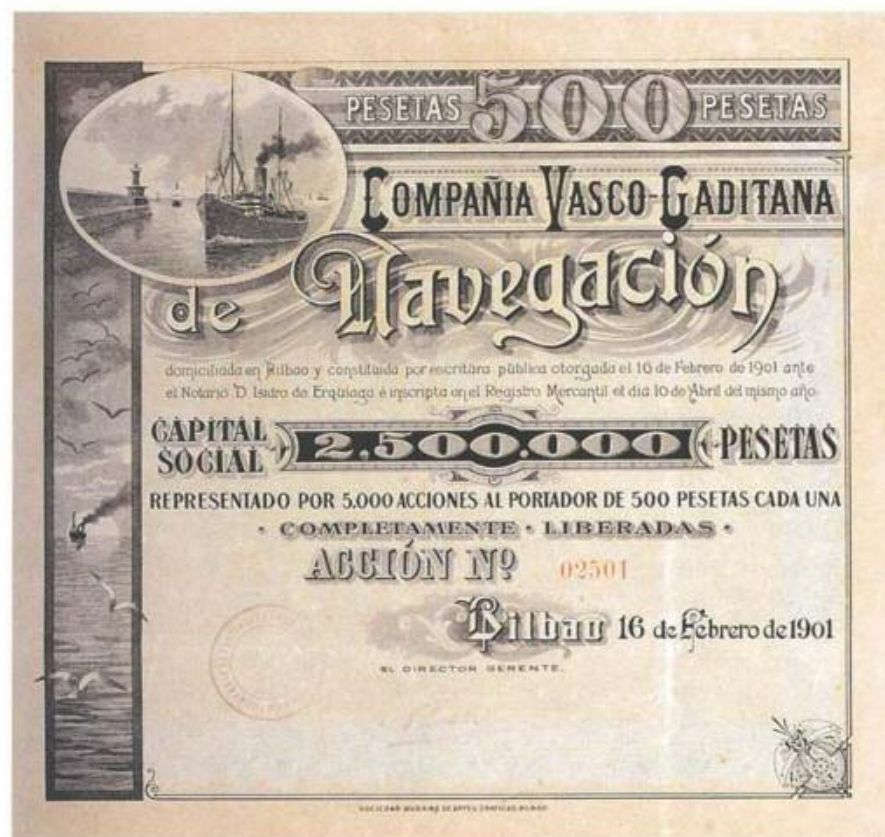
Baina Estatuaren eskaria izan zen itsas industriaren hedakunde sendorako bide eman zuena. XIX. mendearen amaieran, armadarako unitateen zenbait eskaera gisa zehaztu zen eta hurrengo urteetan finkatu. Astilleros del Nervión delakoak sortu ondoren,

Entre las entidades dedicadas al transporte marítimo destaca sin duda, por sus buenos resultados, la Compañía Naviera Guipuzcoana, que en 1916 comenzaba sus operaciones con un capital de 4.500.000 pesetas, aportado por donostiarras y bilbaínos. Al año siguiente se fundaban varias compañías, cuyo objeto era el de compra-venta de buques de vapor y vela, así como el transporte marítimo. Entre ellas cabe destacar la Compañía Naviera Mundaca, cuyos fundadores eran de Bilbao, San Sebastián y Mundaka; Compañía Marítima Euzkalduna (constituida en Bilbao en agosto de 1917 y trasladada a San Sebastián en octubre del mismo año). En 1918 se fundaban en la ciudad easonense otras compañías dedicadas al transporte marítimo: Iraola y Ugalde (de Bilbao, acompañados de Aguirrebengoa, Machimbarrena, etc., vecinos de San Sebastián); Marítima Pasajes (con capital donostiarra y madrileño); Compañía Industrial; etc. Al año siguiente aún aparecían otras nuevas entidades; así, quedaba constituida la Sociedad Naviera Elcano, que con un capital de 15 millones de pesetas tenía como objeto el comercio marítimo; Marítima Cantábrica (cuyos socios eran madrileños y gallegos); Compañía Naviera Zubía (con la participación de gentes de Bilbao, Ondarroa y Bermeo).

Pero el final de la guerra europea marcó también el final de aquella expansión. Apenas se constituyeron nuevas empresas navieras después de 1920.

La expansión de los años anteriores fue de carácter coyuntural. Los años 30 estarían marcados por la incertidumbre y la posterior crisis.

Tras la guerra civil, la autarquía determinó el ritmo, o la atonía en algunos casos, de los distintos sectores económicos. La posterior expansión económica de los 60 también se notaría en el movimiento de los puertos vascos. Mas, las consecuencias de la crisis de los 70, junto con la incorporación al espacio económico europeo, han puesto de manifiesto algunas deficiencias estructurales; los planteamientos actuales deben contemplar un marco económico mucho más amplio.



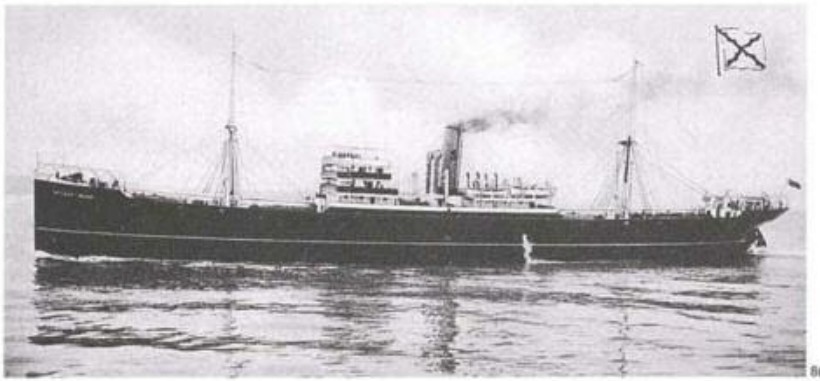
85

## II. Los últimos tiempos de la construcción naval

Iniciado el siglo XX, la política económica seguía debatiéndose, como en años anteriores, entre apostar por los intereses de los armadores que deseaban barcos baratos aunque fueran extranjeros, para que sus fletes no fueran elevados, y las empresas de construcción naval, que aspiraban a un mayor gravamen para la importación de buques extranjeros, o a otras limitaciones para que estos pudieran participar del transporte de cabotaje. Esta política se manifestó tras la primera guerra mundial; después de una línea vacilante, se optó por permitir que los buques de fabricación extranjera, abanderados en España después de 1909 pero antes en todo caso del 1º de octubre de 1923, pudieran realizar el transporte de cabotaje.

Pero sería la demanda del Estado el factor que permitió una expansión firme de la industria naval. Esta





86. Artagan-Mendi, Euskalduna Konpainiak Sota y Aznar enpresarentzat. 1917an egindako merkatal bapore-untzia. Bilboko itsasadarrean arduratze erakikata untzink handienak 121'91 metro luze zuten eta 5.718 tona zeramatzan arrotara.

Artagan-Mendi, vapor mercante construido por la Compañía Euskalduna en 1917 para la naviera Sota y Aznar. Este buque, el mayor construido hasta entonces en la ría de Bilbao, tenía 121,91 metros de eslora y 5.718 toneladas de registro bruto.

87. El Astillero, Banco de Bilbao-k Madrilen duen egoitzarako Aurelio Artetak egindako horma-irudia (1922-23). XX mendearen lehen bi hamarkadak garapen handikoak izan ziren euskal untzi-industriarentzat. Nabarmen untziola berrien artean: Abandon (Bilbo) Euskalduna eta Sestaoan "la Naval".

El Astillero, mural de Aurelio Arteta para la sede del Banco de Bilbao en Madrid (1922-23). Las dos primeras décadas del siglo XX constituyen un periodo de gran desarrollo para la moderna industria naval vasca. Entre los nuevos astilleros destacan especialmente los de Euskalduna, en Abando (Bilbao), y los de "la Naval" en Sestao.

88. Euskalduna Konpainiak katalogo baten azaleko xehetasuna, 1930 inguruen argitaratua. Euskalduna Konpainia 1900ean sortu zuten Ramón de la Sota-k eta Eduardo de Aznar-ek, untziak konpontzeko asmoz. 1904az geroztik untziak egiteari ekin zion. Sota y Aznar untzi-entresaren beharren araberako lan egin zuten gehienbat.

Detalle de la portada de un catálogo de la Compañía Euskalduna editado hacia 1930. La Compañía Euskalduna creada en 1900 por Ramón de la Sota y Eduardo de Aznar para la reparación de buques, comenzaría a construirlos en 1904. Su producción estuvo sustentada en buena medida por las necesidades de la gran empresa naviera Sota y Aznar.

89. Jaizkibel draga, Euskalduna untziolak Pasaiako porturako 1933an egindakoa. Desegitetik libratutik, 1993an Ondasun Kultural kolifikatu zuten, Monumentu kategoriaz.

Draga Jaizkibel fabricada por astilleros Euskalduna para el puerto de Pasaia en 1933. Salvada del desguace, esta draga fue declarada en 1993 Bien de Interés Cultural con categoría de Monumento.

90. Artza-Mendi tanke-untzia, Espainian egindako lehen petroliuntzia. Sota y Aznar enpresarentzat Euskalduna untziok egindako lana; 1921ean urretaratu zuten.

Buque tanque Artza-Mendi, primer petrolero construido en España. Obra de astilleros Euskalduna para la compañía naviera Sota y Aznar, fue botado en 1921.

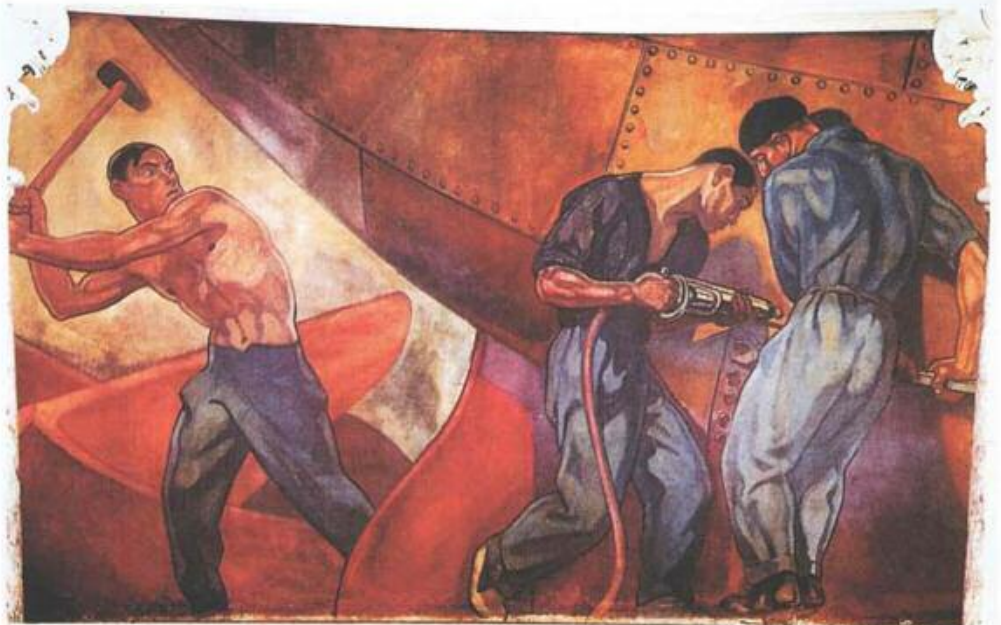
91. Euskalduna Konpainiak egindako itsas-galdara barruak eta konpobabesak. Untzigintzan 1920 hamarkadan gertatutako krisiaren eraginez -hurrengo hamarkadan larriagotuko zena- beste lan batzuk ere egin zituen Euskalduna enpresak, esate baterako, tren-makinak, bagaiak...

Envolvente y hogares de caldera marina fabricada por la Compañía Euskalduna. Con la crisis de la demanda en la construcción naval que se produce en los años veinte -acentuada aún más en la década siguiente- Euskalduna diversifica su producción en ámbitos industriales como el ferroviario.

XIX. mendearen azken hamarkadan, hain zuzen ere, enpresa garrantzitsu bat agertu zen XX. mendean: Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de buques, S.A., Bilbon 1900ean eratua. Euskalduna, haseratik, Sota y Aznar taldearen kontrolpean egon zen. Partaidetza honek, beste hainbat akziodun txikienez gain, enpresaren hedakundeak ekarri zuen ondorio gisa, eskaera batzuk Sota y Aznarren beharrak bete behar izan bait zituzten. Munduko gatazkaren haserak Euskaldunaren ekoizpena areagotu egin zuen. Halere, gerraren amaierak aukera paregabe horietako zenbaiten amaiera ere ekarri zuen. Euskalduna enpresak 1921aren ondoren, banaketa politika jarraitu behar izan zuen bere ekoizkinen eskaeren beharakadari aurre egiteko.

Bilbon izena emandako enpresekin batera, Gipuzkoan beste zenbait entitate ere ageri zen, Euskalduna bezain handiak izan gabe, untzi unitateen eskaera bete ahal izan zutenak.

Baina, enpresa berri hauek sortu baziren ere, atzerriko untzitegiekiko menpekotasunak -berria ez zenak- itsasuntzi ugari sortuko zituen, Bizkaiko mineralen garraiorako ez ezik, Ingalaterrako ikatza ere garraiatzeko, bai eta arrantza eta beste zenbait lanetarako, are XX. mendean ere. Horrela, Cirizatarren elkarteak 1945ean 5 unitateko untzitza zuen; haietatik: bi (1932koak) Construcciones Metálicas de Zumaya enpresak eraikiak; beste bi (1933koak) Constructora Guipuzcoana de Pasajes elkarteak eraiki zituen; beste bat, 1895ekoa, Cochoane eta Cooper untzitegi ingelesetatik etorria zen.

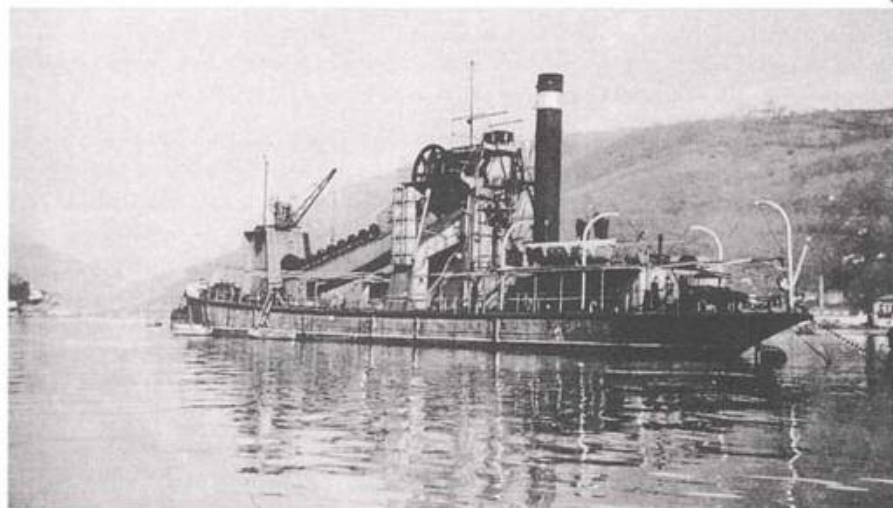


88

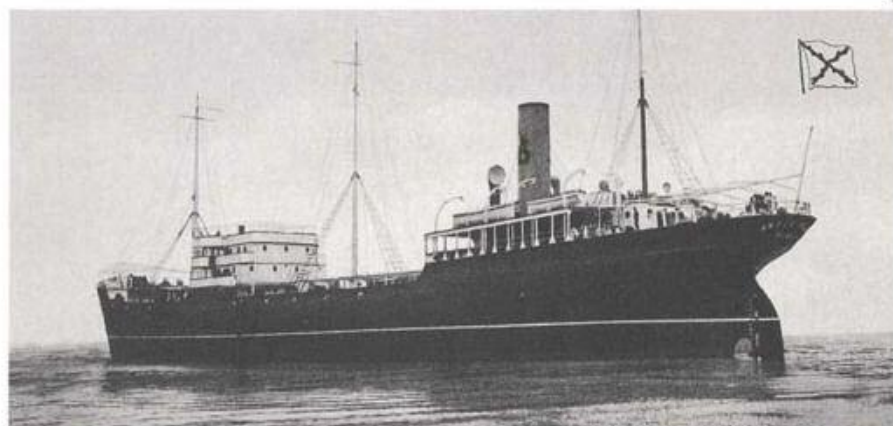


política que se concretó en algunos pedidos de unidades para la armada, ya a finales del XIX, se afianzó durante los años siguientes. Tras la creación de los Astilleros del Nervión en la última década del XIX, surgió una importante empresa, ya en el siglo XX: la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de buques, S.A. Constituida en Bilbao, en 1900, Euskalduna estuvo controlada desde sus comienzos por el grupo Sota y Aznar. Esta participación, además de la de numerosos

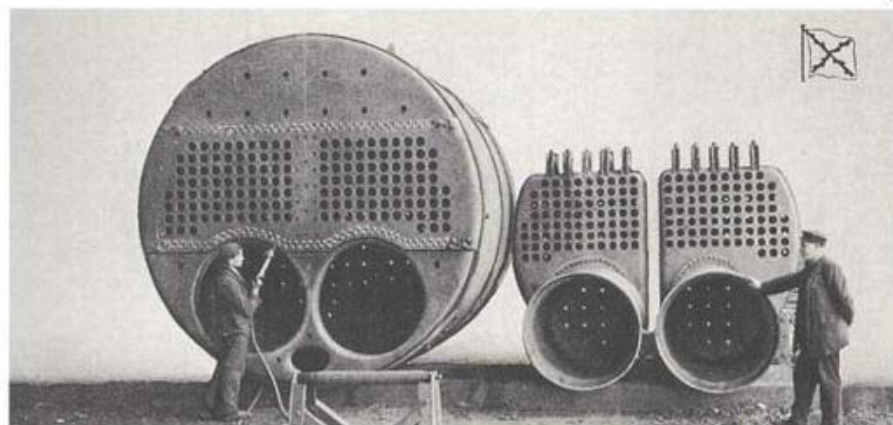
89



90

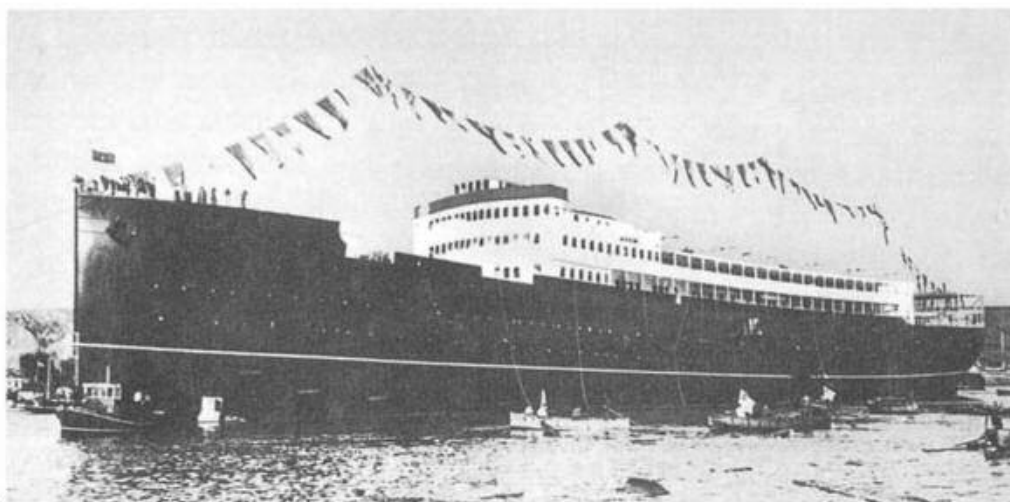


91



92. Alfonso XIII, Sestaoko "la Naval" untzialan 1920an uretaratutako transatlantikoa. 1940. hamarkadan berritutako untzia Habana izena jarri zioten, azkenean Galicia faktoria-untzi bihurtu zuten.

Alfonso XIII trasatlántico botado en 1920 en "la Naval" de Sestao. Este buque, reformado en los años 40, pasará a llamarse Habana, convirtiéndose finalmente en el buque factoría Galicia.



92

93. Sestaoko "la Naval" untzialoko ikuspegia 1963an. Zabolkunde garaian izan zuten euskal untziolek 1956 eta 1973 bitartean. Ekoizpena esportatu egin zuten gehienbat. Petrolioaren garestitzeak, 1973an, eskaria jaitzi zuen eta ondorioz sektoreak indarra galdu zuen.

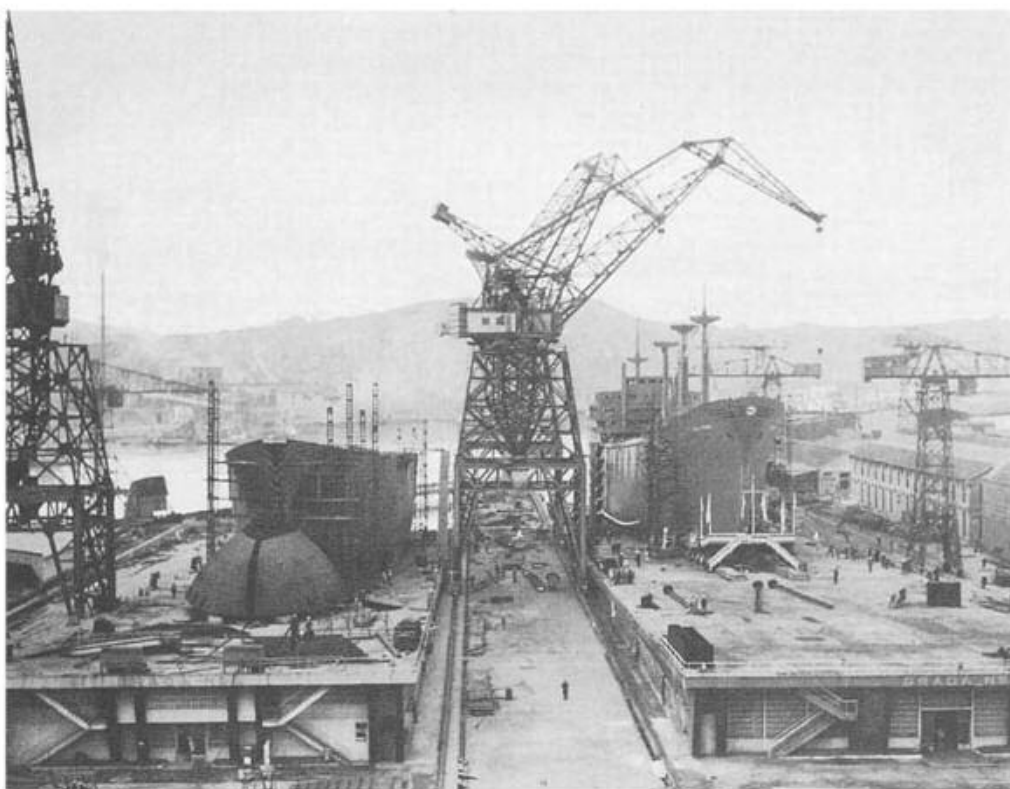
Visto de los astilleros de "la Naval" de Sestao hacia 1963. Los años que van de 1956 a 1973 constituyen un periodo expansivo para los astilleros vascos. Su producción se destina en gran medida a la exportación. Con la elevación de los precios del petróleo que se produce en 1973, los pedidos se detienen paralizando notablemente la actividad del sector.

94. Sestao-ko "la Naval" enpresako makinaria-tailerrean bukatutako helizea. Enpresa hau 1916an sortu zuen Sociedad Española de Construcción Naval-ek.

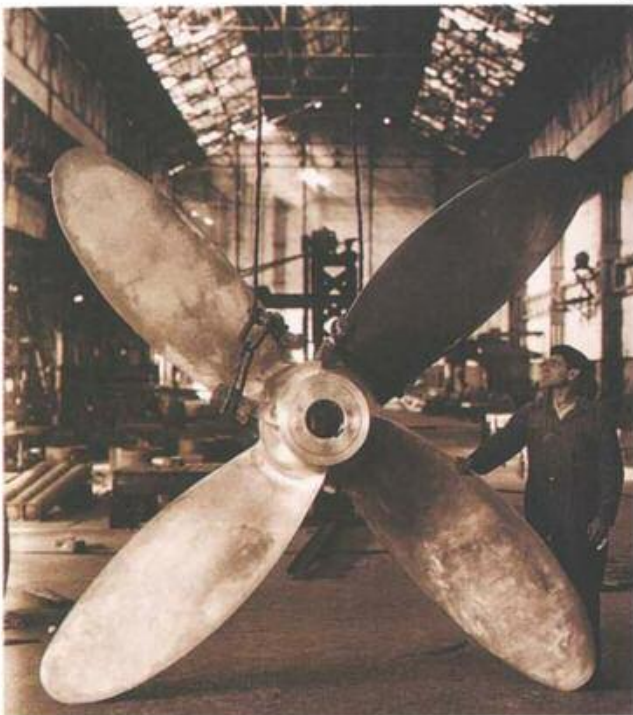
Hélice terminada en el taller de maquinaria de "la Naval" de Sestao, factoría fundada en 1916 por la Sociedad Española de Construcción Naval.

95. Zaragoza petroliuntzia eraikitzen Sestaoko "la Naval" en, (1968).

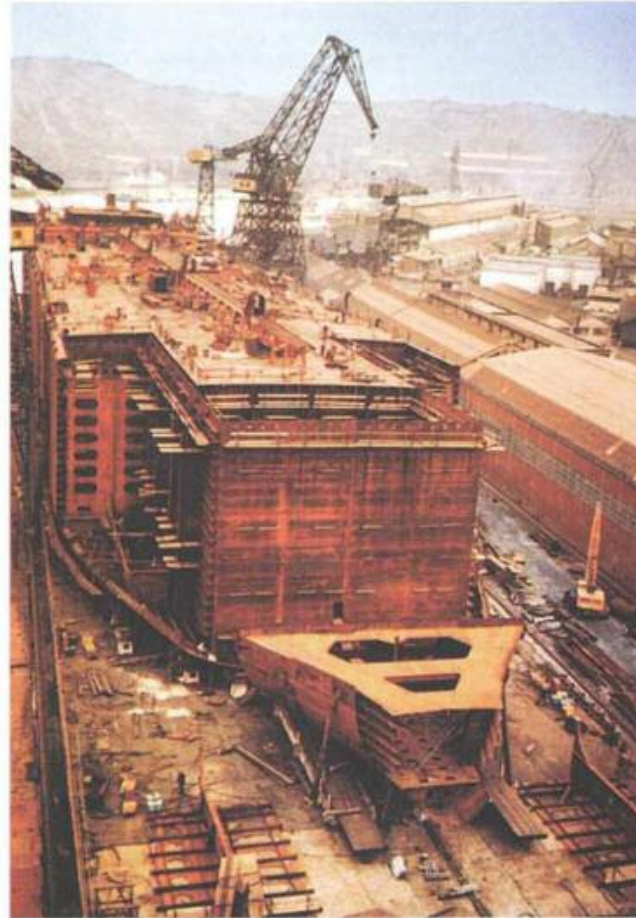
Construcción del petrolero Zaragoza en "la Naval" de Sestao (1968).



93



94



95

pequeños accionistas, incidiría en la expansión de la empresa, ya que parte de los pedidos irían destinados a satisfacer las necesidades de Sota y Aznar. El inicio de la contienda mundial no haría sino incrementar la producción de Euskalduna. Sin embargo, el final de la guerra marcaría también el término de algunas de las extraordinarias oportunidades. La empresa Euskalduna tuvo que ejercer una política de diversificación a partir de 1921, para contrarrestar la baja de la demanda de sus productos.

Junto con las empresas escrituradas en Bilbao, también vieron la luz en Gipuzkoa otras entidades, que sin alcanzar el tamaño de Euskalduna, vinieron sin embargo a cubrir la demanda de unidades navales.

Mas, a pesar de estas nuevas empresas, la dependencia de los astilleros extranjeros -que no era nueva- se traduciría en el origen de muchas embarcaciones,

dedicadas no sólo al transporte del mineral vizcaíno y el carbón inglés, sino también a la pesca y otros menesteres, incluso en pleno siglo XX. Así, la sociedad de los Ciriza, en 1945, mostraba una flota de 5 unidades; de ellas: dos (del año 1932) estaban fabricadas por la empresa Construcciones Metálicas de Zumaya; otras dos (de 1933) habían sido construidas por la sociedad Constructora Guipuzcoana de Pasajes; otra, que databa de 1895, procedía de los astilleros ingleses Cochoane y Cooper.

La flota que poseía otra sociedad afincada en San Sebastián, también en 1945, Celestino de la Cruz y Cía., constaba de 7 unidades, de las cuales, dos de ellas, habían sido construidas por la empresa Cochoane Son Ltd., de Inglaterra, el año de 1907.

Un caso parecido se daba con la PYSBE, ya que de las 16 embarcaciones que disponía en 1945, por lo me-

97. Zumaiako Balenciaga Untzioletako publizitate kartela. S. Yañiz-en argazkia. Enpresa 1921ean sortu zen, hasieran egurrezko untzigintzan aritu zen; hortaz gain bapore-makinak, kalderak eta eztanda-motoreak egin zituzten. 1952 ezkerotik garapen nabaria izan zuen altzairuzko untzien eraikuntzan.

Cartel publicitario de Astilleros Balenciaga de Zumaia. Foto S. Yañiz. Esta empresa, fundada en 1921, se dedicó inicialmente a la construcción de embarcaciones de madera además de máquinas de vapor, calderas y motores de explosión. A partir de 1952 experimenta un notable desarrollo en la construcción de barcos de acero.

96. Pasaia (Donibane) Luzuriaga Astilleros 1980 inguruan. Lehengoko untziola ainarri hartuta 1943an sortu zen enpresa hau. 1960 hamarkadan Gipuzkoako untziolarik nagusiena izan zen; arrantzuntzi eta kargauntzi handiak egiten zituzten, itsas-mokinaria auxiliarraz gain.

Astilleros Luzuriaga de Pasaia (San Juan) hacia 1980. Esta factoría se fundó en 1943 a partir de una empresa de construcción naval preexistente. En los años 60 se convertirá en el principal astillero guipuzcoano fabricando buques de pesca y carga además de maquinaria auxiliar naval.

Donostian finkatutako beste elkarte batek, Celestino de la Cruz y Cía.k, 1945ean zuen untzitza 7 untxi zituen, eta haietatik bi Cochoane Son Ltd, Ingalaterrako untzitegian eraikiak ziren, 1907an.

PYSBekin ere antzeko zerbait gertatu zen, 1945ean zituen 16 itsasuntzietatik, 6 gutxienez atzerrian eraiki baitziren: bi Frederik S. Vaerft Danimarkako untzitegian; bi Frantziako untzitegian (S.P. Const. Navales eta S. Provençales); beste itsasuntzi bat Eskozian eraiki zuten, Hall Russell y Cía, Aberdeeneko untzitegian, hain zuzen ere; eta Ingalaterrako Cox y Cía. enpresan ere 1927an *Hispania* deituriko itsasuntzia eraiki zuen.

Hori guztia ez zen ekonomi politika egoki baten babespean eta, batez ere, Bizkaiko siderurgia eta kapitalaren ekonomi gailena nagusi zen garai hartan enpresa eraikitzaile handien garapenerako oztupo izan.

Euskal portuak iharduera askotarako euskarri izan dira. Merkataritzak, arrantzak eta untzigintzak herrialdearen ekoizpenerako hainbat faktore bereganatu dute. XVIII. mendeko merkataritza enpresak une hartako enpresa ihardueraren adibidetzat har zitezkeen. Arrantzak gorabehera handiak izan ditu hiru mendeetan zehar. Euskal untzitegiek euren teknikak aldatu behar izan dituzte eta garai berrietara egokitu. Azaldu ditugun ihardueretako batzuk lehenaldi historikoari dagozkio; beste batzuk oraindik ere indarrean daude. Baina, dena dela, batzuk zein besteak herrialde honetako Historiaren partaide dira. Marinelak, merkatariak, enpresariak, Kontsulatuak, kapitala eta eskulana gure lehenaldiko gertaera, jarrera eta jokabideen protagonista izan ziren.

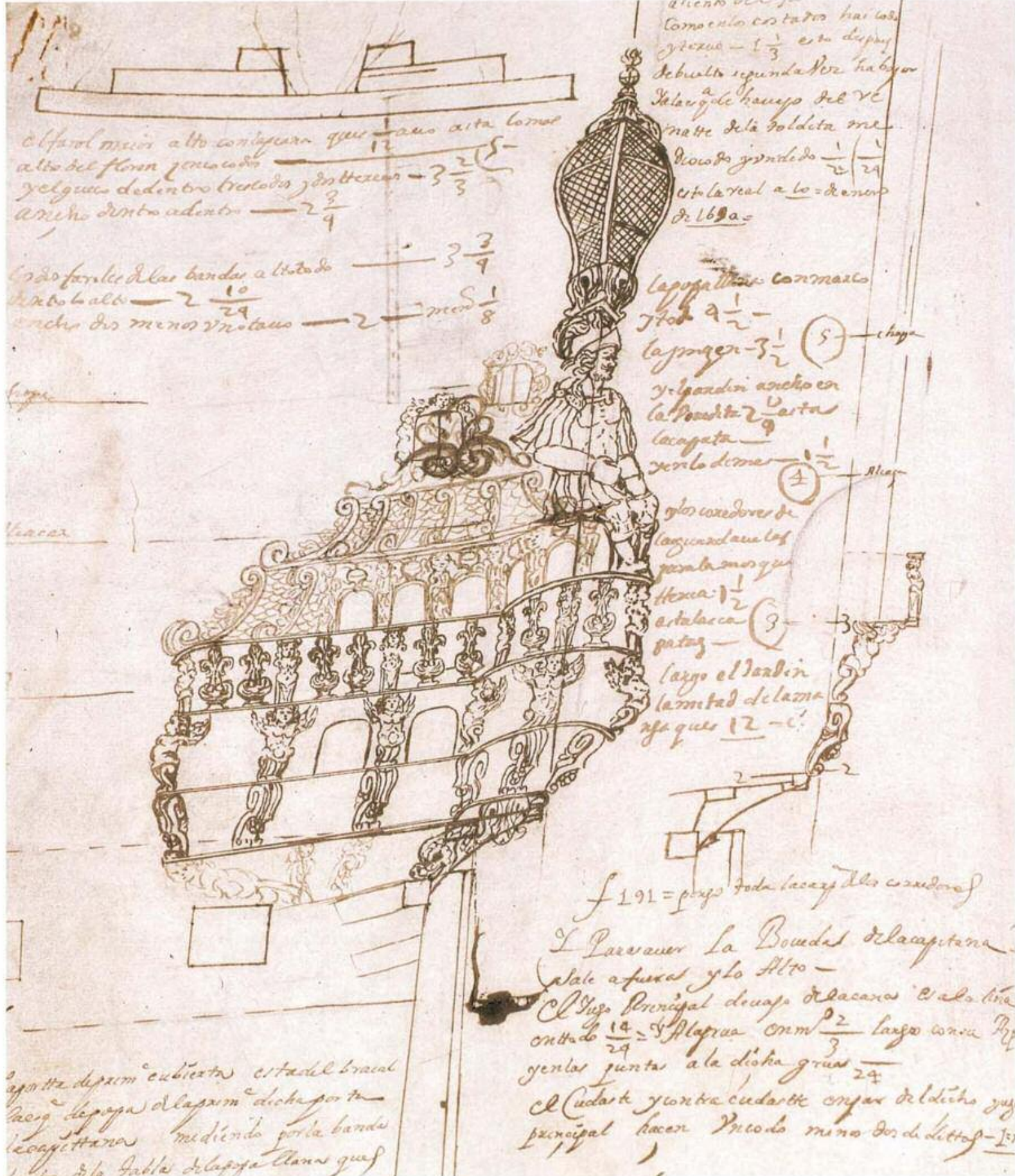


nos 6 de ellas eran de construcción extranjera: dos procedían de los astilleros daneses de Frederik S. Vaerft; dos de astilleros franceses (S.P. Const. Navales y S. Provençales); otra embarcación había sido fabricada en Escocia, concretamente en los astilleros Hall Russell y Cía., de Aberdeen; y la empresa inglesa Cox y Cía. había construido, en 1927, la embarcación llamada *Hispania*.

Todo ello no fue obstáculo para el desarrollo de algunas grandes empresas constructoras al amparo de una política económica protectora, y bajo el gran auge económico, tanto del capital como de la siderurgia, sobre todo vizcaína.

Los puertos vascos han sido el soporte para numerosas actividades. Comercio, pesca, construcción naval, han absorbido parte de los factores de producción del país. Las empresas mercantiles del siglo XVIII fueron un ejemplo de la actividad empresarial del momento. La pesca ha conocido grandes fluctuaciones a lo largo de casi tres siglos. Los astilleros vascos han debido cambiar sus técnicas y adaptarse a los nuevos tiempos. Algunas de las actividades que aquí se han descrito forman ya parte del pasado histórico; otras tienen aún vigencia. Pero en todo caso, unas y otras forman parte de la Historia de este país. Marineros, comerciantes, empresarios, instituciones consulares, capitales y mano de obra, fueron protagonistas de hechos, actitudes y comportamientos de nuestro pasado.





*José Ignacio Tellechea Idígoras*

**Euskaldunak eta Itsasoa. Ospe handikoak**  
**Vascos y Mar. Los de la fama**



Itsasoaren mundua berezia da oso. Bizibidea bertan dutenen edo bertatik ateratzen dutenen artean era askotako gizonak daude: arrantzalea, garraiolaria, gerraria. Horiek guztiak itsasoan zehar dabiltza nabigatzen, abiatu diren portutik gutxi-asko urrutiratuz. Guztiek izaten dute arriskuei aurre egin beharra, horietako askok untzia eta salgaiez gainera bere bizitza ere galtzorian jartzen duten egoerarik larrienei aurpegi emanez.

Euskal itsasgizon handiei buruzko azalpen orokorra egin dezadan eskatu didate. Handi hitza, ordea, oker uler liteke. Nire iritziz, izengabeko edo hain ezagunak ez diren itsasgizon handi asko aurki genitzake: handi, itsasoan ibili diren milia kopuruarengatik, itsasoarekin duten harreman estuagatik, beren ekintza heroikoengatik, nahiz eta horiek bere lagunarte hurbilean bakarrik ezagunak izan, isiltasunak ahaztuarazi ez baditu behintzat.

Itsasgizona isilzalea, hitz gutxikoa izaten da sarritan. Ospearen hotsa, aldiz, berez zabaltzen da bere mintzo ozena entzunaraziz. Eta euskal marinel horietako batzuk ospearen gerizpean nabarmentzeko zoria izan zuten, beren izenen oihartzuna historian zabalduz. Holakoei "ospe handikoak" izena jarri diet.

1. Nao kantauriarra. Historia del muy noble Vespasiano... liburuko irudia. Sevillan argitaratua, 1496. urtean. Kristobal Kolonek Ameriketara egin zituen lau bidaietan gipuzkoar eta bizkaitar itsasgizon askok parte hartu zuten. Santa Maria untzia Euskal Herriko itsasbazterreko tokiren batean egina ote zen ere esan izan da. Bestalde, ez da ahaztu behar, XVI. mendeko liburuetan jasotako ahazko tradizioaren arabera, itsasoz bestaldeko lurren berri, hilzorian zegoen itsasgizon batek eman ziola Koloni, eta gizon hura, batzuen ustez, euskalduna zela.

Nao cantábrica. Ilustración del libro Historia del muy noble Vespasiano..., Sevilla, 1496. Guipuzcoanos y vizcaínos tuvieron una considerable participación en los cuatro viajes de Colón. Se especula incluso con la posibilidad de que la nao Santa María hubiera sido construida en algún lugar de la costa vasca. Tampoco habría que olvidar la tradición oral recogida en libros del siglo XVI según la cual Colón tuvo noticias de tierras de ultramar por confidencias de un marino moribundo que, según algunas, era vasco.

## 1. Amerikaren ordua

Guzti horien sinbolo gisa har liteke Juan Sebastian Elkano. Eta esan ere esan genezake ospea xuhur xamarra agertzen dela berarekiko, izan ere, batek baino gehiagok oraindik pentsatzen du -eta idatzi ere egiten du- Magallanes izan zela ludiari aurreneko itzulbira eman ziona, eta ongi asko dakigu erdibidean geratu zela, Filipina irletan hain zuzen. Elkanok eman zion amaiera ekintza handi hari, portugaldarraren untzitaldean atera ziren lauhundik gora gizonetatik geratzen ziren dozena t'erdia lagundurik. José de Arcehek, Elkanoren biografikorik jantzienak, honela dio: "Su hazaña resume y corona la insuperable aptitud marinera de su raza".

Egia da. Ekintza handi hori ez zen ustegabekoa izan. Erdi Aroaz geroztik jadanik euskaldunak itsasoan ibiliak ziren eta arrasto garbia utzia zuten Kantauri Itsasoan ezezik, Lisboan, Sevillan eta Mediterraneoan ere, Hegoaldean; eta Flandesen eta Ingalaterran, Iparraldean. Nebrija ospetsuaren goramenezko hitzak ez lirateke gehiegizkotzat jo behar: "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 aparejo para ello, y en estas tres cosas eran más instructos que ninguna otra nación del mundo".

XV. mendean bertan Bizkaiko Kontratazio Etxea sortu zen Brujas-en Place des Biscayens delakoan, eta mendea amaitu berria zelarik Cadizeko piloto bizkaitarren eskola. Ez da harritzekoa Kolonen bidaietan euskaldunak azaltzea. Seguruasko euskal untzia zen *Santa Maria*-ko partaideen artean Txantxu kontramaisua zegoen, Catalina Debakoaren semea, aurreneko bidaian hil zelarik. Bizkaitarren artean Martín de Urtubia,

El mundo del mar es muy peculiar. Entre los que viven en él y de él, hay hombres muy variados: el pescador, el transportista, el hombre de guerra. Todos navegan, surcan el mar, se alejan más o menos del puerto de zarpada. Todos corren riesgos, a muchos les toca afrontar situaciones desesperadas en que se juegan la vida, además del barco y su mercancía.

Me piden que haga un esbozo de los grandes marinos vascos. Grande es una palabra engañosa. Pienso que puede haber muchos grandes marinos anónimos o menos conocidos: grandes por el número de millas navegadas, por su familiaridad con el mar, por gestas heroicas, todo ello conocido por su círculo de íntimos, si acaso no sepultado en el silencio.

El hombre de mar suele ser frecuentemente parco en palabra, si no silencioso. En cambio, la fama, por esencia, es parlara, se hace oír. Y hay algunos marinos vascos a los que rozó con su ala y cuyo nombre ha sonado en la historia. A ellos los llamo "los de la fama".

### 1. La hora de América

Como un símbolo de todos ellos puede figurar Juan Sebastián de Elcano. Y hasta cabría decir que la fama se ha mostrado con él algo cicatera, pues más de uno sigue pensando -y escribiendo- que fue Magallanes quien dio la primera vuelta de circunvalación al mundo, cuando en realidad quedó a mitad de camino, nada menos que en las Islas Filipinas. La hazaña la coronó Elcano, juntamente con otra docena y media de hombres de los más de cuatrocientos que salieron en la flota del portugués. José de Arteche, el más hondo biógrafo de Elcano, dice al respecto: "Su hazaña resume y corona la insuperable aptitud marinera de su raza".

Es verdad. Tal hazaña no fue casual. Ya desde la Edad Media los vascos se lanzaron al mar y su presencia se hace notar no sólo en el Mar Cantábrico, sino en Lisboa, Sevilla y el Mediterráneo por el Sur, y en Flandes e Inglaterra, por el Norte. No suena a ditirambo

huero la frase célebre del famoso 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 aparejo para ello, y en estas tres cosas eran más instructos que ninguna otra nación del mundo".

En pleno siglo XV nacería la Casa de Contratación de Vizcaya en Brujas en la Place des Biscayens y apenas terminado el siglo el colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz.

Nada tiene de extraño que figuren vascos en los viajes de Colón. En la *Santa María*, probablemente nao vasca, iba el contraestre Chanchu, hijo de Catalina de Deba, que murió en el primer viaje. Eran vizcaínos Martín de Urtubia, Domingo de Anchía, el calafate Lope de Erandio, el carpintero Domingo de Lekeitio. En *La Pinta* iban los guipuzcoanos Juan Martín de Azoque, Pedro y Juan de Arraes.

Para el segundo viaje comisionaron los Reyes Católicos a Alonso de Quintanilla para organizar una



Domingo de Anchia, Lope de Erandio kalapetatzalea eta Domingo de Lekeitio arotza zeuden. *Pinta*-n, berriz, Juan Martín de Azoque, Pedro eta Juan de Arraes gipuzkoarrak zeuden.

Bigarren bidaiari begira Errege Katolikoek Alfonso de Quintanillaren esku utzi zuten Bizkaian untzitaldea antolatzeko ardura. Juan de Arbolancha untzigilea eta Iñigo de Artieta Itsas Generala arduratu ziren prestaketa lanaz. Sancho López de Ugartek sei untzi atondu zituen. 1493ko uztailaren 12an untzitalde hark Bermeon desfilatu zuen. Besteren artean, Juan Pérez de Loyola zihoan, 140 gizon, berrogei mariñel eta lauorgeri arma-gizon harturik. Eta beste untzi batzuetan, Izola, Fagaza, Arostegui, Otaola, Arteaga, Amézqueta, etabar.. Erregeen zerbitzuan, itsasbidea aldatu eta Granadako azken errege mairua Afrikara eramateaz arduratu behar izan zuen. Bestalde beste zenbait euskaldunek ere parte hartuko zuen Kolonen bigarren bidaian: Lope de Olano eta Martín Zamudio lemazainak, Sebastián de Olano hartzaileak eta Fernando de Guevara, Luis de Arteaga, Bartolomé Salcedo, Miguel de Muncharaz eta Francisco de Garay-k.

Hirugarren bidaian Lope de Olano, Pedro de Araba, Pedro de Ledesma, Martín de Arriarán eta Bernardo de Ibarra aurkitzen ditugu. Eta laugarrenean, Pedro de Ledesmak Juan de Oiquina getariarraren jabetzako *La Vizcaina*-ren lemazaintzan ziharduen eta Martín de Fuenterrabía kontramaisua zen, Martín de Arrieta upelgilea, Domingo Vizcaino eta Domingo de Arana kalapetatzaleak, Machin arotza, Pedro de Maya ta Martín de Atín marinela, Diego de Portugalete, Juan Zamudio, Martín de Larriaga, Bartolomé de Alza, Pascual de Anzuriaga, Antón Chabarría eta Antonio de Arce untzimutirik. Cheneco pajea izan zen eta Gonzalo de Salazar, tronpeta jolea.

## 2. Ezkontzarako Armada

Baina haiek ez ziren guztiak noraezean egindako abenturak. Itsasoan hots handiko ospakizunik ere bada. Horietako bat, Felipe Artxidukea Doña Juana infantarekin eta Maximiliano Enperadorearen alaba Margarita Don Juan infantearekin ezkondu zirenekoa izan zen, infanteak Errege Katolikoek seme-alabak zirelarik. Errege Katolikoek Erret Zedula bidez Gipuzkoa, Bizkaia eta Bost-hirietako untxiak mobilizatu zituzten. Berriro ere Arbolancha bilbotarra izan zen untzitaldea antolatzeko arduraduna, horren pleiterako lau milioi marabedi jasoz. Euskal untxi askok parte hartu zuen Flandeserako ezkontz-bidai hartan: horien artean, Martín de Arteaga, Pedro de Arrona, Lope de Celaya, Martínez de Lezo, Miguélez de Elorrieta, Jimeno de Bertendona, Jacome de Rentería, Martín de Arayaga eta Martín de Izolarenak.

Gure burdinolek lan ugari izango zuten gerra-tresnak hornitzeko. Urdailak hornitzea ere ez zen gauza makala izango. Segizioan handiki gehienak eta milaka gizonetako mariñel eta militar zihoazen, Bizkaitik bakarrik bostehundik gora zirelarik. Hogei gerrauntziekin batera mota desberdineko ehun untxi eta merkataluntzi ugari ere zihoazen.

flota en Bizkaia. El naviero Juan de Arbolancha y el General de Mar Íñigo de Artieta se encargaron de prepararla. Sancho López de Ugarte aprestó seis naos. El 12 de julio de 1493 desfiló aquella flota en Bermeo. Entre otros, iba Juan Pérez de Loyola con 140 hombres, cuarenta marineros y ochenta hombres de armas. Y en otras naos, Izola, Fagaza, Arostegui, Otaola, Arteaga, Amézqueta, etc. Al servicio de los Reyes, hubo de cambiar rumbo y encargarse de trasladar a Africa al último Rey moro de Granada. Mas, otros vascos figurarían en el segundo viaje de Colón: los pilotos Lope de Olano y Martín Zamudio, el receptor Sebastián de Olano, y Fernando de Guevara, Luis de Arteaga, Bartolomé Salcedo, Miguel de Muncharaz, Francisco de Garay.

En el tercer viaje encontramos a Lope de Olano, Pedro de Araba, Pedro de Ledesma, Martín de Arriarán, Bernardo de Ibarra. Y en el cuarto, Pedro de Ledesma pilotaba *La Vizcaina*, propiedad del guetariano Juan de Oiquina, y era contramaestre Martín de Fuenterrabía, tonelero Martín de Arrieta, calafates Domingo Vizcaino y Domingo de Arana, carpintero Machin, marineros Pedro de Maya y Martín de Atín, grumetes Diego de Portugaleta, Juan Zamudio, Martín de Larriaga, Bartolomé de Alza, Pascual de Anzuriaga, Antón Chabarría y Antonio de Arce. Cheneco fue paje y Gonzalo de Salazar, trompeta.

## 2. Una Armada de Bodas

No todo eran aventuras hacia lo incierto. También el mar conoce fastos. Uno de ellos fue la boda doble del Archiduque Felipe con la Infanta Doña Juana, y la de la hija del Emperador Maximiliano, Margarita, con el Infante Don Juan, infantes él y ella, hijos de los Reyes Católicos. Estos movilizaron por Real Cédula las naos de Gipuzkoa, Bizkaia y Cinco Villas. Otra vez más, el bilbaíno Arbolancha sería el encargado de organizar la flota, para cuyo flete recibió cuatro millones de maravedises. Fueron muchas las naos vascas enroladas en

aquel viaje de Bodas a Flandes: las de Martín de Arteaga, Pedro de Arrona, Lope de Celaya, Martínez de Lezo, Miguélez de Elorrieta, Jimeno de Bertendona, Jacome de Rentería, Martín de Arayaga, Martín de Izola.

Los pertrechos de guerra debieron dar quehacer a nuestras ferrerías. No menores fueron los pertrechos de boca. En el séquito fue buena parte de la nobleza y miles de hombres entre marinos y militares, solamente de Bizkaia más de quinientos. A las veinte naos de guerra, acompañaron unas cien naos de diverso tipo y no pocos mercantes. En aquella vistosa flota de 120 naves que salió de Laredo iban los parientes mayores Avendaño, Arteaga, y Martín de Múgica, tesorero de Doña Juana. Tuvo que invernar la flota en Flandes antes de volver con Doña Margarita a España. Muerto en Flandes el Almirante, le sustituyó Butrón y Múgica. Si no hubiese sido por las borrascas y el duro invierno, que se cobraron vidas y naves, el viaje hubiese sido de los de grato recuerdo.

## 3. Elcano

En tal contexto nada tiene de particular la aparición de la figura de Elcano. Nacido en Aia de Getaria se mueve oscuramente por los mares de Andalucía con su pequeña nao de 200 toneles. Probablemente tomó parte en las empresas africanas de principio de siglo. Se vio obligado a vender su nave, ahogado por empréstitos y por retrasos en el pago por parte de la Corona. Y la vendió a un extranjero, lo que estaba rigurosamente prohibido. Las naos vascas eran muy cotizadas en el Sur y su venta y reventa producían buenos ingresos. Acaso huyendo de la quema, se enroló en la expedición de Magallanes. Iba de maestre de la *Concepción*, de la que era contramaestre Juan de Acurio. Era una pequeña nao de 90 toneles, que formaba la flota juntamente con la *Trinidad*, *San Antonio*, *Santiago* y la *Victoria*. El 20 de septiembre de 1519 partían hacia la aventura, lo incierto: el descubrimiento de un paso de mar hacia el Oriente, ha-

3. Joan Sebastian Elkano. L. Fernández Noseret-en grabatua, J. López Eguindanos-ek Calcografía Nacional erakunde-ari eskatutako "Retratos de los Españoles Ilustres" sailerako egindako marrazkiaren arabera, 1791-1814. Donostiako Untzi Museoa. Elkanok burutu zuen Magallaesek munduari itsasoz bira emateko hasitako bidaiak, luraren biribiltasuna eta Atlantikoaren eta Ozeano Barearen arteko itsas-lotura frogatuta utzi zituenak.

Juan Sebastián Elkano según grabado de L. Fernández Noseret sobre dibujo de J. López Eguindanos para la serie "Retratos de los Españoles Ilustres" encomendada a la Calcografía Nacional, 1791-1814. Museo Naval, San Sebastián. Elkano culmina la primera vuelta al mundo iniciada por Magallanes, demostrando en la práctica la redondez de la tierra y la existencia de una continuidad marítima entre el Atlántico y el Pacífico.

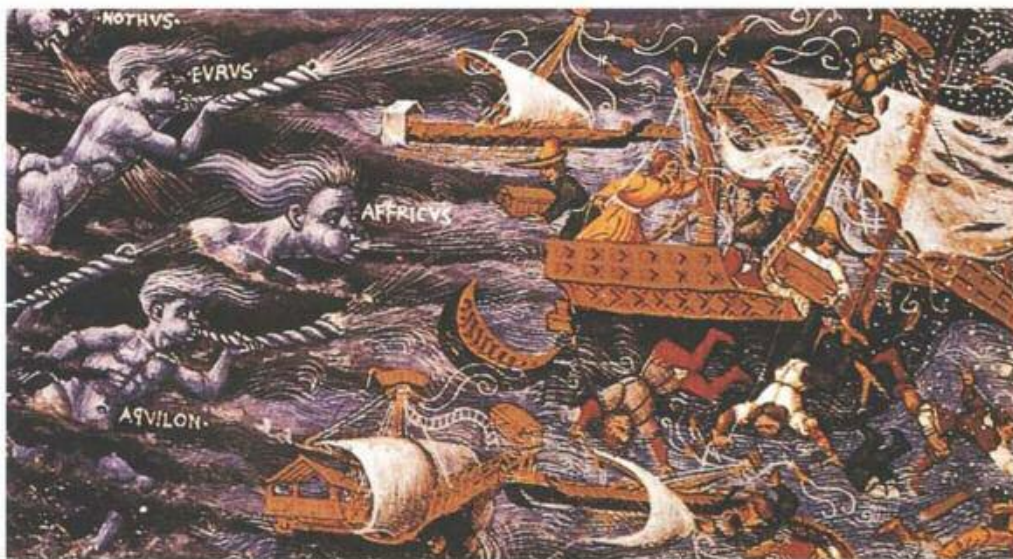
2. Itsas ekaitza. XV. mendeko italiar miniatura baten xehetasuna. Aurkikundeen garaiko itsosgizonentzat, Atlantiko ozeanoa edo Mare Tenebrorum delako hura, arriskuz betetako mundua zen, fantasiak eta sin-eskeriak bizi-bizirik zirela.

Tempestad en el mar. Detalle de una miniatura italiana del siglo XV. Para los marinos de la era de los descubrimientos el Atlántico o Mare Tenebrorum era un mundo poblado por peligros de toda índole. En su mentalidad la fantasía y la superstición ocupaban un lugar destacado.

Laredotik irten zen 120 untziz osaturiko itsas armada ikusgarri hartan Avendaño eta Arteaga ahaide nagusiak eta Dña. Juanaren altxorzaina zen Martín de Múgica zihoazen. Untzitaldeak Flandesen igaro behar izan zuen negualdia, Espainiara Dña. Margaritarekin itzuli aurretik. Almirantea Flandesen hilik, Butrón y Múgicak ordezkatu zuen. Ekaitzek eta negu gogorak hainbat gizona zeko ta untzi hondatu izan ez balitu, bidaiak oroi pen gozokoa izango zatekeen.

### 3. Elkano

Egoera horretan ez da batere harritzekoa Elkanoren irudia agertzea. Getariako Aian jaiorik, Andaluziako itsasoetan zehar nabarmendu gabe ibili zen 200 upeleko untzi txiki batekin. Segurasko mende hasierako enpresa afrikarretan parte hartuko zuen. Maileguen eta Koroak garaiz egiten ez zituen ordainketen zamak itota bere untzia saldu beharrean aurkitu zen. Eta erabat galerazita bazegoen ere atzerritar bati saldu zion. Euskal untziak oso kotizatuta zeuden Hegoaldean eta beren salmenta eta birsalmentaren bidez etekin handiak lor zitezkeen. Agian gainera zetorkion zigorrari ihesi egitearren Magallaesen espedizioan sartu zen; *Concepción* untziko buru zihoan, Juan de Acurio kontramaisua izanik. 90 upeleko untzi txiki honek eta *Trinidad*, *San Antonio*, *Santiago* eta *Victoria* izenekoek osatzen zuten untzitaldea. 1519ko irailaren 20an abentura eta ezezagunaren bila abiatu ziren: Ekialderuntz, urrutiko Cipangorantz itsasbide bat aurkitu nahi zuten. Horixe zen Magallaesen asmoa. Tenerifetik igaro ondoan, egungo Brasileko kostaldetik segi zuten Solis-ek esploratutako itsasoaren bila. Etsipenez beterik



cia el lejano Cipango. Era el propósito de Magallanes. Tras tocar Tenerife, bordearon la costa del actual Brasil en busca del mar explorado por Solís. El desencanto fue enorme cuando descubrieron que el estuario del Plata no era el paso soñado, sino la desembocadura de un inmenso río. A partir de aquel punto comenzaba lo desconocido, lo intuiblemente deseado, el frío cada vez más intenso, el malestar en la marinería, el punto de retorno o no retorno, la soledad y lo inhóspito, las visitas de la muerte. Magallanes parecía guardar su secreto y se mostraba inflexible: había que proseguir. Hubo conjuras y motines, de los que no estuvo ausente el propio Elcano.

Prosiguieron rumbo al Sur y allí les esperaba lo más angustioso: la travesía inacabable del Estrecho, que hoy lleva el nombre de Magallanes. Duró meses hasta que, por fin, vieron la salida al ancho mar desconocido. Llevaban un año de navegación. Habían perdido la nao *Santiago* y había desertado la *San Antonio*. Los hombres estaban agotados. Tardarían meses en topar con alguna isla perdida. El escorbuto, efecto de la avitaminosis, la falta de víveres y el agotamiento, empezaron a hacer mella en la tripulación, de la que sólo un centenar largo llegó a las Filipinas. Fue una proeza y su mérito corresponde a Magallanes, que hizo lo que jamás había hecho nadie: buscar el paso entre el Atlántico y el Pacífico.

Pero Magallanes murió trágicamente en la emboscada y matanza de Cebú. La *Trinidad* estaba inservible, sólo podía navegar la *Victoria*. De ella, cargada con especias, se hizo cargo Elcano. Rehacer el viaje de vuelta en sentido contrario les espantaba. Seguir la ruta del Indico, ya conocida por los portugueses, les estaba vedado y consiguientemente era un viaje políticamente peligroso. Optaron por esto segundo, saliendo de Timor el 11 de febrero de 1522. Salieron más de doscientos hombres, llegaron a destino sólo 18. Ya era una proeza coronar los miles de millas que les separaban de Sevilla. Aún más el hacerlo sin topar con los portuque-

ses. Es verdad que ya de vuelta tocaron puerto en Cabo Verde, mas ocultaron su secreto y hasta se tuvieron que dar a la fuga. El 6 de septiembre de 1522 llegaban a San Lúcar de Barrameda y poco después a Sevilla. Eran los primeros hombres que habían dado la vuelta al mundo por mar. La responsabilidad -y el honor- fueron de Elcano. Elcano, antes que nada, cumplió la promesa hecha en días aciagos: rindió viaje ante Santa María la



4. *Maktango uharteko indiarren aurkako borrokan Magallaes hil ondoren hainbat gorabehera izan zen, eta Elkanok espedizioaren ardura bere gain hartzea erabaki zuen. Levinus Hulsius-en Relación... liburuaen ilustrazioa, 1603. Bibliothèque Nationale, Paris.*

*Tras el combate contra los indígenas de la isla de Mactán, donde muere Magallanes, se producen una serie de acontecimientos que llevan a Elcano a tomar el mando de la expedición. Ilustración del libro Relación... Levinus Hulsius, 1603. Biblioteca Nacional, Paris.*

geratu ziren Plata estuarioa berek amestutako pasabidea ez baina ibai handi baten bokalea zela jabetzean. Toki hartatik aurrera ezezaguna hasten zen, susmatutako guraria, gero eta handiagoa zen hotza, mariñelen ongieza, itzultzeko edo ez itzultzeko gunea, bakardadea eta toki arrotzak, heriotzaren agerraldiak. Magallaesek ongi gordetzen zuen bere sekretua eta ez zuen amore ematen: aurrera jarraitu behar zen. Azpizoko eta matxinadak izan ziren eta Elkano bera ere horietan tarteko izan zen.

Hegoalderantz jarraitu zuten eta hantxe bizi izan zuten egoerarik larriena: gaur egun Magallaes izena duen Itsasartearen amaigabeko zeharbidea egin beharra. Hilabeteak behar izan zituzten itsas zabal ezezagunerako irteera bilatu arte. Ordurako urtebetez ibiliak ziren itsasoan. *Santiago* untzia galdua zuten eta *San Antoniok* ihes egin zuen. Gizonak ahituta zeuden. Irla galduren bat aurkitzerako hilabeteak igaroko ziren. Abitamosiaren ondorio den eskorbutuak, janari faltak eta ahuldurak luze gabe jo zituen untziko lagunak, horietatik bakarrik ehun pasatxo iritsiz Filipinetara. Ekintza handi horren meritua Magallaesi dagokio, ordura arte inork egin ez zuena berak burutu bait zuen: Atlantiar Ozeanoaren eta Ozeano Barearen arteko pasabidea bilatu.

Baina Magallaesek heriotza tragikoa izan zuen Cebú-ko xederan eta hilketan. *Trinidad* untzia ez zegoen erabiltzeko moduan, *Victoria*-k bakarrik nabigatu zezakeen. Elkanok hartu zuen espeziaz kargaturiko untzi haren gidaritzia. Lehengo bide beretik atzera itzultzeak ikara ematen zien. Indikoaren bidea, ordurako portugaldarrek ezagutzen zutena, galerazita zuten eta beraz politikoki arriskutsua zen bidai hori. Bigarren hau aukeratu zuten, 1522ko otsailaren 11an Timor-etik abiatuz. Berrehundik gora gizon atera ziren eta horietatik 18 bakarrik iritsi. Benetan ekintza harrigarria gertatzen zen Sevillaraino zeuden milaka mila horiek zeharkatzea. Are gehiago portugaldarrekin topatu gabe egiten bazuten. Gauza jakina da itzultzerakoan Cabo Verde portuan geldialdi bat egin zutela baina inori ezertxo esan gabe, handik ihesi joan behar izan zuten. 1522ko irailaren 6an Sanlúcar de Barramedara iritsi ziren eta handik gutxira Sevillara. Haiek eman zioten munduari itzulia lehenbizi. Erantzunkizuna -eta ohorea- Elkanori zegozkion. Elkanok, lehenik eta behin, zorigaiztoko egunetan emandako hitza bete zuen: Sevillako Santa Maria la Antigua eman zion bukaera bidaiari. Gero bere bidai arrakastatsuen berri eman zion Enperadoreari. Honek beregana deitu zuen gutun eder honen bidez:

"El Rey

Capitán Juan Sebastián del Cano. Vi vuestra letra que me escribistes de San Lúcar, 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 veais, tomeis dos personas de las

Antigua de Sevilla. Luego comunicó el éxito al Emperador. Este le llamó a su presencia con esta preciosa carta:

"El Rey

Capitán Juan Sebastián del Cano. Vi vuestra letra que me escribistes de San Lúcar, 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 especiería, 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 veais, tomeis dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y partáis y vengáis 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 vinéredes, traeréis con vos todas las escrituras, relaciones de autos que en el dicho viaje habeis hecho".

El documento original, maltrecho, no deja leer bien los párrafos siguientes, mas lo que se lee es elocuente: "veintena parte que nos pertenece... a quintaladas". Pensaríamos que el Emperador pensaba ya en cobrar, antes que en pagar, pero el final de la cédula remedia las cosas:

"Yo he por bien, acatando vuestros servicios y trabajos, de vos fâcer 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 especiería que vos no impidan ni lleven cosa alguna de la dicha cuarta parte et veintena...

En los trece hombres que vos fueron tomados en las islas de Cabo Verde, yo he mandado proveer para su liberación lo que conviene."



Sí. Quedaron olvidados a punto de terminar el viaje y los ha olvidado injustamente la historia. No sabemos qué fue de ellos, mas hay que suponer que llegaron a la Península y aunque no gozaron de la gloria y los festejos sino "al humo de las velas", a ellos corresponde igualmente el mérito de haber circunnavegado el mundo, con lo que fueron 31 los supervivientes o, al menos, los que coronaron la empresa.

A Valladolid fue el hijo de Getaria, poco avezado a pisar alfombras palaciegas. No conocemos la entrevista de Elcano con Carlos V. En Getaria se suele celebrar un simulacro solemne de la arribada de Elcano a Sevilla. Hace muchísimos años asistió a la ceremoniosa fiesta el



5. Battista Agnese-ren itsas atlasaren mapa, 1543. Magallanesek eta Elkanok munduari itsasoz bira emateko egindako lehen bidaian hartutako bidea nahiko zehatz erakusten duena. Bibliothèque Nationale, Paris.

Mapa del atlas náutico de 1543 realizado por Battista Agnese donde se plasma, con bastante precisión, la ruta de Magallanes y Elcano en su primer viaje de circunnavegación del planeta. Biblioteca Nacional, Paris.

que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón, y partáis 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 vinéredes, traeréis con vos todas las escrituras, relaciones de autos que en dicho viaje habeis hecho."

Jatorrizko dokumentuan, hondaturik dagoenez, ezin dira ondorengo parrafoak ongi irakurri, hala ere irakurtzen dena nahiko adierazgarria da: "veintena parte que nos pertenece... a quintaladas". Esan liteke Enperadoreak ordaintzeko ez baina kobratzeko asmoa darabilela, baina zedularen amaieran konpontzen ditu gauzak:

"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 especiería que vos no impidan ni lleven cosa alguna de la dicha cuarta parte et veintena.... En los trece hombres que vos fueron tomados en las islas de Cabo Verde, yo he mandado proveer para su liberación lo que conviene."

Bai. Bidaia amaitzeko gutxi falta zelarik ahazturik geratu ziren eta historiak ere bigabeki ahaztu ditu. Ez dakigu nondik nora ibili ziren, baina uste izatekoa da Penintsulara iritsi zirela eta ospakizun eta gorespenezko ekintzen gozoa dastatzeko aukerarik izan ez bazuten ere, beraiei dagokie neurri berdinean ludiari itzulbira eman izanaren merezimendua; hortaz, 31 izan ziren bizirik iritsi zirenak edo, gutxienez, ekin-tza hari buru eman ziotenak.

Jauregiko gauzetan trebetasun gutxikoa zen Getariako semea Valladolidera joan zen. Ez dakigu nolako elkarrizketa izan zuen Elkanok Karlos V.arekin. Getarian, Elkano Sevillara iritsi zeneko itxurazko ospakizuna egin ohi da. Duela urte asko, Alfonso XIII.a Erregeak jai ospakizun horretan parte hartu zuen. Elkanoren itxura egiten zuena agurtzerakoan eskua luzatu zion honela galdetuaz "¿cómo está usted?", Elkanoren itxurakoak aurpegiari begiratu gabe honela erantzun zion: "Mal, te hemos andado en el Pasífico". Nola mintzo ote zen egiazko Elkano Karlos V.aren aurrean, horretarako propio eta dotore jantzita azaldu zitzaionean! Elkarrizketa hartan esandakoa jaso ez bazen ere, Enperadoreari San Lucarretik bidali zion gutuna dugu eskura. Toribio José Medina txiletar jakintsu handiak argitaratu zuen, beste hainbat lanen artean, italierazko testua, eta José de Artechek gaztelera itzulita eman zuen. Bere laburrean ere bikaina da oso:

"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 Magallanes, que haya gloria. Y porque V.M. tenga noticia de las principales cosas que hemos pasado, con brevedad escribo ésta y digo..."

Rey Alfonso XIII. Cuando saludó al que hacía de Elcano, ofreciéndole la mano y preguntándole "¿cómo está Ud.?", el presunto Elcano le contestó, sin mirarle a la cara: "Mal, te hemos andado en el Pasífico". ¿Cómo se expresaría el Elcano auténtico ante Carlos V, previamente bien trajeado para la ocasión? En defecto de la cinta que registrase tal conversación, poseemos la carta que le dirigiera al Emperador desde San Lúcar. La publicó, como tantas otras cosas, el fabuloso erudito chileno Toribio José Medina en texto italiano y la reprodujo, traducida al castellano, José de Arteche. Es soberbia en su laconismo:

"Muy alta e ilustrísima Majestad

Sabrà 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 Magallanes, que haya gloria. Y porque V.M. tenga noticia de las principales cosas que hemos pasado, con brevedad escribo ésta y digo..."

Refiere con la frialdad de un cosmógrafo los pasos de la proeza, cómo alcanzaron los 54° bajo la línea equinoccial y pasaron un estrecho de cien leguas hacia la India, empleando tres meses en ello sin topar más que dos islas deshabitadas, para llegar luego a las Filipinas. "Faltónos por su muerte el dicho Capitán Fernando de Magallanes con muchos otros". Al ir quedando pocos deshicieron una de las tres naos y con las otras dos llegaron a las islas del Maluco, donde las cargaron. Una de las naos tuvo una vía de agua y perdieron la oportunidad de zarpar.

"Resolvimos, o morir, o con toda honra servir a Vuestra Majestad para hacerle sabidor de dicho descubrimiento, partir con una sola nave, estando en tal estado por causa de la broma que sólo Dios sabe."

La broma era un molusco acéfalo que se introducía en las maderas bañadas por el agua de mar y las destruía. Con nao tan poco apta emprendieron el retorno,



visitando islas del Indico en que tomaron sándalo, jengibre, nuez moscada y otras especias. El retorno fue penosísimo y en la misma medida heroico:

"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 Calicut 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.



6. Lázaro de Flores-en Arte de Navegar... liburuaren azala, Madrid, 1673. Omenaldi apala egiten zaio bertan Joan Sebastian Elkanori. Victoria noa zena bezalakoa irudikatu nahi duen marrazkiaren inguruan hauxe irakur daiteke: "Con instrumento rotundo el imán y derrotero, un Vascongado, primero dio la buelta, a todo el Mundo".

Portada del libro de Lázaro de Flores Arte de Navegar..., editado en Madrid en 1673 en el que se rinde un ingenio homenaje a Juan Sebastián Elcano. En torno a una representación de la nao Victoria que intenta ser retrospectiva, puede leerse: "Con instrumento rotundo el imán y derrotero, un Vascongado, primero dio la buelta, a todo el Mundo".

7. Elkanoren eskaintza, Elias Salaberriaren olioia. Gipuzkoako Foru Aldundiak eskatuta egin zuen Salaberriak koadro hau, munduaren inguruko lehen biraren laugarren Mendurrenean, 1922. Foru Jauregia, Donostia. Moluka uharteetatik abiatzerakoan eskifaia osatzen zuten 60 gizonetatik 18 baino ez ziren Sevillara iritsi, gaisorik gehienak.

La ofrenda de Elcano, óleo de Elias Salaverria realizado por encargo de la Diputación Foral de Gipuzkoa con motivo del IV Centenario de la Primera Vuelta al Mundo celebrado en 1922. Colección Palacio Foral, San Sebastián. De los 60 hombres que formaban la tripulación cuando partieron de las islas Molucas sólo llegaron a Sevilla 18, y estos, en su mayor parte, enfermos.

Kosmografo baten hoztasunez adierazten ditu ekintza miragarri hartan emandako pausoak, nola iritsi ziren 54º etara ekinozio lerropean eta nola India alderantz ehun le-goatako itsasarte bat igaro zuten, horretarako hiru hilabete erabiliz, biztanlerik gabeko bi irla baizik hartu ez zituztela, handik Filipinetara iritsiz. "Faltónos por su muerte el dicho Capitán Fernando de Magallanes con muchos otros". Gero eta lagun gutxiago zeudenez, hiru untzi horietako bat desegin eta beste biek in Maluko irletara iritsi ziren, bertan kargatu zituztelarik. Untzietako batek txirrio bat zuela eta, itsasoratzeko aukera galdu zuten.

"Resolvimos, o morir, o con toda honra servir a Vuestra Majestad para hacerle sabidor de dicho descubrimiento, partir con una sola nave, estando en tal estado por causa de la broma que sólo Dios sabe."

Hor aipatutako "broma" hori burugabeko molusku bat zen, itsasoko urak bustitako egurretan sartu eta hondatzen zituena. Hain egoera kaxkarra zuen untzi horrekin ekin zioten itzulbideari, Indiar Ozeanoko irlak bisitatuz eta hauetan sandaloea, jengibrea, moskat-intxaurra eta bestelako espeziak bilduz. Itzulera guztiz nekoso eta neurri berean heroikoa izan zen:

"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 Calicut 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 V.M. 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, frios y calor que esta gente ha padecido en servicio de V.M., les haga merced de la cuarta y 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 de 1522.

El Capitán Juan Sebastián de Elcano."

Por tanto, suplico a V.M. 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, fríos y calor que esta gente ha padecido en servicio de V.M., les haga merced de la cuarta y 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 de 1522.

El Capitán Juan Sebastián de Elcano."

No habla de sí, sino de la empresa colectiva, en que tantos no volvieron. Estima la supervivencia y sobre todo el placer único del descubrimiento codiciado, "yendo para el Occidente hayamos vuelto por el Oriente", y que, por lo tanto, ha dado la vuelta "a toda la redondez de la tierra". Antes que nada pide en favor de los que quedaron presos en Cabo Verde. Tal recuerdo, en momentos en que la embriaguez de la gloria propicia los olvidos, le honra y ennoblece. Y pide colectivamente para todos el premio de sus trabajos.

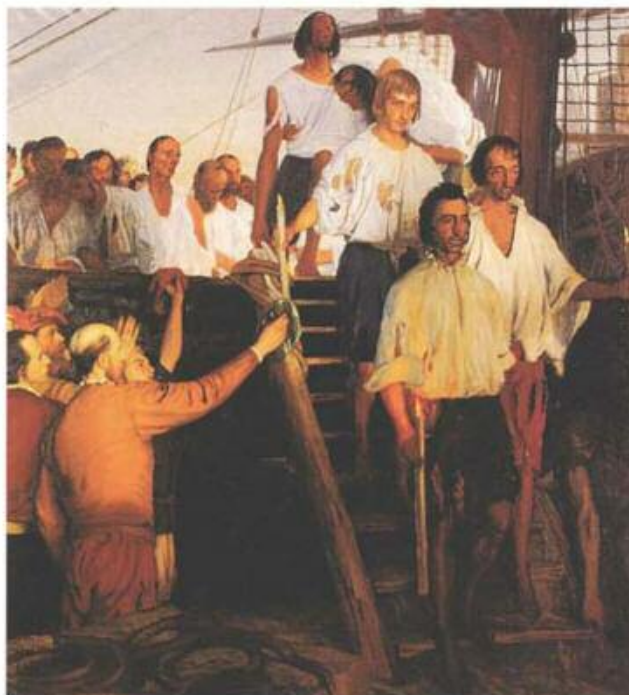
Para presentarse ante el Emperador, Elcano escogió por compañía a Francisco Albo y Fernando Bustamante, no al reportero de la expedición, el italiano Pigafetta, admirador de Magallanes cuanto rencoroso con Elcano, al que envolvió en silencio. Malignamente concluye su *Relación*, diciendo que "después de un viaje de tres años, la que fue su capitana *Victoria* -el "su" se refiere a Magallanes- volvió a Sevilla, habiendo dado la vuelta al mundo". ¡Como si hubiera vuelto teledirigida por el gran marino portugués!

La gloria de Elcano es única e irrepetible. Además de rematar el viaje de tres años, volvió desde el Maluco

a Sevilla sin tocar tierra alguna, detalle importantísimo que acrecienta el mérito de la proeza. Con ello abría rutas que otros podrían seguirlas, conocido ya el camino. Demostraba experimentalmente la redondez de la tierra. Ah!, y descubrió al término del viaje que llevaban un día de diferencia respecto al calendario con el que zarparon.

Todo ello fue reconocido e inmortalizado en el escudo de armas que le concedió el Emperador, donde una leyenda gloriosa rodea el globo terráqueo y los palos de canela, nueces moscadas y clavos de especiería: *Primus circumdedisti me*. Comparten la gloria otros diez y ocho, más los trece que quedaron en Cabo Verde. Mas por algo Elcano los llama "mis hombres". Suya fue la responsabilidad.

Todo hay que decirlo. Elcano quiso sacar de su gesta ventajas más tangibles que la gloria: la capitania





8. Carlos V.ak armari berezi bat eman zion Elkanori. Armariari goztelua, burukoa, eta "Primus circumdedisti me" idazkunaz gainera espezia-salerasketako salgai mitikoak agertzen dira: iltzea, moskatintxaurra eta kanela.

Carlos V concede a Elcano un escudo de armas en el que además de un castillo, un yelmo y la inscripción "Primus circumdedisti me" figuran los míticos productos de la Especiería: clavo, nuez moscada y canela.

9. Joan Sebastian Elkanoren testamentua. Ozeano Barea zeharkatzeko egindako bigarren bidaian, Loaisa komendadoreari espezia-saltokietara lagundu zionean, idaztarazi zuen testamentua. Berton Elkano goiso dagoela jakinarazten da, eta Victoria naon daala, "Itsaso Barean, ekinozioaren lerratik behera". Archivo General de Indias, Sevilla.

Testamento de Juan Sebastián Elcano dictado en el segundo viaje transpacífico al acompañar a Loaisa en su ida a la Especiería. En ella se hace constar que Elcano se encuentra enfermo en la nao Victoria, "en el Mar Pacífico, debajo de la línea equinoccial". Archivo General de Indias, Sevilla.

Ez da bere buruaz mintzatzen ari, denon eginkizunaz baizik, itzuli ez ziren hainbat untzilagunen eginkizunaz. Bere hitzetan biziraupena eta batez ere irrika biziz lortutako aurkikundearen poztasun paregabea adierazten du, "yendo para el Occidente hayamos vuelto por el Oriente" eta, beraz, itzultzura eman diola "a toda la redondez de la tierra". Ezer baino lehen, Cabo Verden preso geratu zirenen aldeko eskaria egiten du. Ospearen mozkorraldiak ekarri ohi dituen ahantzialdietan erori gabe, gizon haiekiko oroipenak bere izena ondratu eta goratzen dute. Eta denontzat eskatzen du beren lanen saria.

Enperadorearen aurrean aurkezteko Elkanok bi lagun aukeratu zituen, Francisco Albo eta Fernando Bustamante, baina espedizioaren berriemailea zen Pigafetta italiarra, Magallaesen miresle eta Elkanoren aurkakoa, isiltasunean baztertuz. Maltzurki amaitzen du bere *Relación*, honela esanez "después de un viaje de tres años, la que fue su capitana Victoria -"su" hori Magallaes-ekiko aipamena da- volvió a Sevilla, habiendo dado la vuelta al mundo". Untzia Portugaldar marinela handiak gidatuta itzuli izan balitz bezala!

Elkanoren handitasuna bakarra eta berrituezina da. Hiru urteko bidaiari bukaera emateaz gainera, Malucotik Sevillara inon lehorreratu gabe itzuli zen, garrantzi handiko xehetasun horrek haren egite handiaren meritua areagotzen duelarik. Bidaia hari esker, bestek erabili ahal izango zituzten itsasbide berriak urratu eta ezagutarazi zituen. Ludiaren borobiltasuna frogatu zuen. Horrez gainera, bidaia amaitzean konturatu zen egun bateko aldea zegoela abiatu ziren datarekiko.

Hori dena aitortu eta betirako ezarrita geratu zen Enperadoreak eman zion armarrarian, non gorespenezko esaera batek ludia, kanela-makilak, moskat-intxaurrak eta iltzebelarrak inguratzen bait ditu: *Primus circumdedisti me*. Ohore hori beste hamazortzik eta Cabo Verden geratu ziren hamairuek ere bereganatu zuten. Elkanok zerbaitegatik deitzen zien "mis hombres". Berari zegokion erantzunkizuna.

Dena esan beharra dago. Elkanok ospez gainera abantaila handiagoko zerbait atara nahi zuen bere bidaitik: Malucora zihoan Armadaren baten kapitaingoa, irla haietan gotorlekuren bat beretzat izatea, Santiagoren jantzia -Magallaesi eman zioten bezela-, eta bidaia egiterakoan lagundu zioten bere ahaide behartsuentzat laguntzaren bat. Ez zuen ezer lortu, urtean bostehun dukateko pentsioa besterik ez. Inoiz ez zituen kobratu eta urte batzuk beranduago bere ahaideak artean ordainketa erreklamatzeko ari ziren.

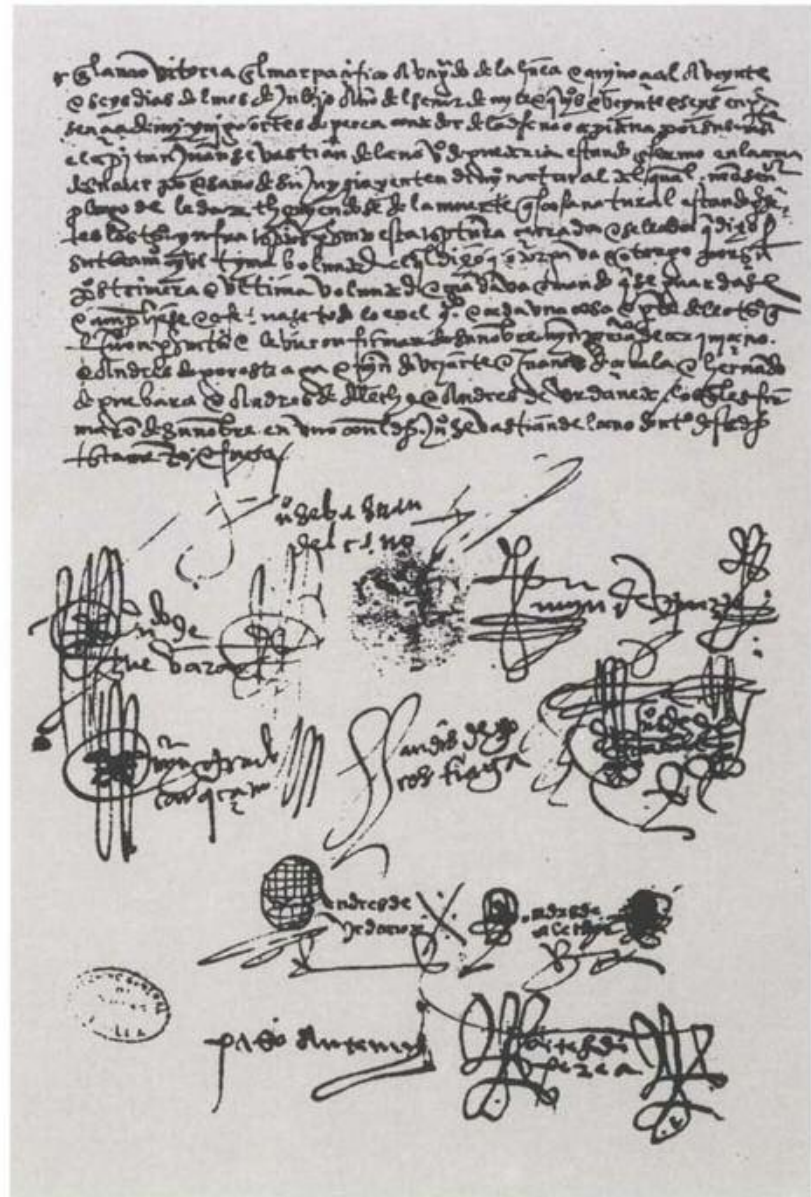
Itsasoaren deia, ordea, ospearena baino indartsuagoa da. Eta Elkanok Loaisaren espedizioan parte hartu zuen handik gutxira. Oraingoan beste zenbait euskaldun eraman zituen berekin. Bere anaiak Martin eta Anton, lemazain eta lemazain laguntzaile bezela; bere koinatua Santiago de Guevara, *Santiago* patatxearen Kapitaina zena. Hernando de Guevara arrasatearra, Martin Iñiguez de Carquizano elgoibartarra eta Ordiziako untzimutil bat, gerora historian izen handia izango zuena: Andres de Urdaneta. A Coruñatik abiatu ziren 1525eko uztailaren 24ean. Oraingoan, aurkitu berria zen Itsasartera joan ziren zuzen-zuzenean, bigarren itsasaldian hiltzeko arriskutan ere egon zirelarik. Hango haitzebaki ikaragarriek eta itsasoaren inarrosiek okerrera pentsa arazi zien..

de alguna Armada que fuese al Maluco, la tenencia de alguna fortaleza en aquellas islas, el hábito de Santiago -como se concedió a Magallanes-, alguna ayuda para sus parientes, que eran pobres y le habían ayudado en la empresa. Nada obtuvo, sino una pensión de quinientos ducados al año. Nunca los cobró y años más tarde seguían reclamando el pago sus parientes.

Mas, la llamada del mar es más fuerte que la de la gloria. Y Elcano se enroló en la expedición de Loaisa poco tiempo después. Esta vez arrastró consigo a otros vascos. Sus hermanos Martín y Antón, como piloto y ayudante de piloto; su cuñado Santiago de Guevara, que iba por Capitán del patache *Santiago*. El mondragonés Hernando de Guevara, el elgoibarrés Martín Iñiguez de Carquizano, un grumetillo de Ordizia, cuyo nombre pasaría a la historia: Andrés de Urdaneta. Partieron de La Coruña el 24 de julio de 1525. Esta vez fueron derechos hacia el Estrecho recién descubierto, aunque pasaron peligros de muerte en su segunda travesía. Sus acantilados terribles y los movimientos del mar les hicieron temer lo peor. ¡Cuánta angustia condensada en esas frases que se redactan a peligro pasado!: "No podíamos escapar ninguno de nosotros, aunque fuera de día... Toda la gente clamaba pidiendo misericordia". Naufragó una nave, embarrancó otra, una tercera perdió contacto con la flota. Cincuenta días duró la travesía. ¡Cómo sería la isla que llamaron de la Desolación!

La muerte hizo estragos en la Armada, convertida en casi un cementerio flotante. Afectó al jefe Loaisa, también a Elcano. Este dictaba testamento en la inmensidad del Pacífico:

"En la nao Victoria, en el Mar Pacífico, un grado de la línea equinocial, a veinte e seis días del mes de jullio, año del Señor de mill e quinientos e veinte e seis... El Capitán Juan Sebastián del Cano, vecino de Guetaria, estando enfermo en la cama de su cuerpo e sano de juicio... temiéndose de la muerte, ques cosa natural..."



Prodigiosamente se conserva hoy día este testamento cerrado, otorgado en semejante escenario. Al final del mismo lo firman un puñado de vascos congregados al efecto: Carquizano, Gorostiaga, Uriarte, Zavala, Guevara, Aleche. El último, con clara letra, Andrés de Urdaneta. Desde la lejanía, la mente y la imagina-

Zenbat atsekabe gordetzen duten, joandako larrialdi horiei buruz idatzitako esaldiek!  
"No podíamos escapar ninguno de nosotros, aunque fuera de día...Toda la gente clamaba pidiendo misericordia". Untzietako bat hondoratu zen, beste batek hondoa jo zuen eta hirugarren bat untzitaldetik bereizita geratu. Berrogeitamar egun iraun zuen itsasaldi hark. Nolakoa ote zen Desolación deitu zuten irla!

Heriotzak goitik behera hondatu zuen Armada, itsasuntziak ia-ia hilerrri bihurtuz. Loaisa nagusiari eragin zion, baita Elkanori ere. Honek, Ozeano Barearen zabaltasun neurrigabeen testamentua egin zuen:

"En la nao Victoria, en el Mar Pacífico, un grado de la línea equinocial, a veinte e seis días del mes de julio, año del Señor de mill e quinientos e veinte e seis... El Capitán Juan Sebastián del Cano, vecino de Guetaria, estando enfermo en la cama de su cuerpo e sano de juicio...temiéndose de la muerte, ques çosa natural..."

Harrigarria gertatzen da, holako toki berezian egindako testamentu itxi horrek gaur arte iraun izana. Beraren amaieran horretarako bilduriko euskaldun batzuk sinatzen dute: Carquizano, Gorostiaga, Uriarte, Zavala, Guevara, Aleche-k. Azkenekoa, letra garbiz, Andres de Urdaneta. Urruntasunetik Elkanoren gogoia eta oroipena Getaria eta honen ingurura itzultzen dira. Bere hileta elizkizunak Getariako San Salbadorren egin daitezten eskatzen du eta zenbait agintza egiten die Itziar, Arantzazu eta Junkaleko Monastegiei, eta Magdalena, San Gregorio, Santa Engracia, San Pelayo, San Antón ermitei, Sasiolako frantziskotarrei; agintza hauek, egia da, Erregeak zor zion diruaren gain eginak ziren, hori kobratu arte testamenduzainak hartara behartzen ez zituelarik. Bere jantziak eta tresnak antolatu zituen: lurrestera buruzapal bat, Almanaque izeneko latinezko liburu bat, astrologiari buruzko beste bat. Urdanetari zilarreztutako tafetai-jipoi bat utzi zion. Bere ama oinordeko utzi zuen, eta espedizio-buru zen García de Loaisa, berriz, lehengo testamendu-betetzaile. Loaisa handik lau egunetara hil zen itsasoan. Enperadorearen gutun sekretuan adierazten zenez, Elcano izendatzen zuen ordezkari eta espedizio-buru. Bete ezinezko ametsa egia bihurtzen hasia zen estuasun hartan. "Otrosí, muriendo el dicho Comendador Loaisa, mandamos que venga por Capitán general de la dicha Armada Juan Sebastián de Elcano". Ohorea heriotzaren batera iritsi zitzaion. Loaisa uztailaren 30ean hil zen. Elcano, hiltorian, egun gutxitan Kapitain General izan ondoren, abuztuaren 6an. Urdanetak honela idatzi zuen bere Egunkarian: "Lunes, a seis dias de agosto, falleció el magnifico señor Juan Sebastián de Elcano". Bere gorpua Ozeano Bareko uretan geratu zen.

#### 4. Urdaneta

Magallaesek Ozeano Barea Ekialdetik Mendebaldera lenengo aldiz zeharkatu izanaren ohorea badu eta Elkanori itsasbide horretatik Europaraino iristearena badagokio, Urdanetak eskubide osoz beregana dezake geografia eta itsasketa alorreko ekintza harriga-

10. Andres Urdaneta.  
Alejandrino Irureta-ren olibo.  
1894. Ordiziako Udaletxea.  
Kosmografiako ezagupenak eta  
itsasgizon gisa zuen esperien-  
tzia baliaturik, Urdanetak  
Asiatik Ameriketara Ozeano  
Barean barrena itzultzerik baze-  
goela fragatu eta, hartara,  
itsasbideen sarea osatu zen.

Andrés de Urdaneta según óleo  
de Alejandrino Irureta, 1894.  
Ayuntamiento de Ordizia.  
Partiendo de sus conocimientos  
cosmográficos y de su experien-  
cia como navegante, Urdaneta  
supo demostrar que el retorno  
de Asia a América por el  
Océano Pacífico era posible,  
completando de este modo  
la red de comunicaciones  
marítimas.

ción de Elcano vuelan hacia Getaria y su entorno. Dispone sus honras fúnebres en San Salvador de Getaria, deja mandas a las ermitas y santuarios de Itziar, Aránzazu y el Juncal, a la Magdalena, San Gregorio, Santa Engracia, San Pelayo, San Antón, a los franciscanos de Sasiola...Mandas, es verdad, dispuestas sobre los dineros que Su Majestad le debía y que no obligarían a los albaceas hasta que fuesen cobrados. Dispuso de sus ropas y utensilios: una esfera roma del mundo, un libro llamado Almanaque en latín, otro de astrología. A Urdaneta le dejó un jubón de tafetán plateado. Dejaba por heredera a su madre, por primer testamentario al Jefe de la expedición, García de Loaisa. Loaisa moría en el mar cuatro días después. Al abrirse la plica secreta del Emperador, se nombraba sustituto y jefe a Elcano. El sueño imposible cobraba cuerpo en aquel trance. "Otrosí, muriendo el dicho Comendador Loaisa, mandamos que venga por Capitán general de la dicha Armada Juan Sebastián de Elcano". El honor llegaba a la par con la muerte. Loaisa murió el 30 de julio. Elcano, moribundo, capitán general por pocos días, el 6 de agosto. Lo anotó Urdaneta en su Diario: "Lunes, a seis días de agosto, falleció el magnífico señor Juan Sebastián de Elcano". Su cuerpo quedó en aguas del Pacífico.

#### 4. Urdaneta

Si a Magallanes corresponde la gloria de la primera travesía del Pacífico de Oriente hacia Occidente y a Elcano la de proseguir viaje hasta llegar a Europa, a Urdaneta le corresponde el honor íntegro y primero de otra proeza geográfico-náutica: el tornaviaje desde Filipinas a México, también de alto interés estratégico y político. Sólo desde América, podía mantenerse la posesión de aquel archipiélago por la Corona. Cuatro flotas intentaron el retorno en cuarenta años, pereciendo todas ellas y no logrando el objetivo.

Lo logró el grumetillo que asistió a la muerte de Elcano y firmó en último lugar en su testamento:

Andrés de Urdaneta. Esta firma la estampaba el 26 de julio de 1526. Más de diez años después escribía, por mandato del Consejo de Indias, una *Relación de la Armada e viaje que llevó el Comendador Loaisa a los Malucos*. Es una narración de alto valor geográfico y etnológico en que describe con gracia, sobre todo, la acción en el mar. ¿Por qué diez años más tarde narra lo pasado?

Era un superviviente de la expedición de Loaisa; se quedó en las islas del Maluco durante diez años.





11. Filipinetako konkistaren eta agustindarren ordenaren ebanjelizazioaren alegoria. San Agustín eta Felipe II.aren irudien inguruan Andrés Urdanetarena (astrolabioa eskuan duela) eta López de Legazpirena (ezkutua eta armadurarekin) agertzen dira. Nicolò Billy-k Fray Gaspar de San Agustín-en Conquista de las Islas Philipinas... libururako grabatutako estampa. (Madrid, 1698).

Alegoría de la conquista de Filipinas y su evangelización por la orden de los agustinos. Junto a las efigies centrales de San Agustín y Felipe II figuran Andrés de Urdaneta (con astrolabio en la mano) y López de Legazpi (con escudo y armadura). Estampa grabada por Nicolò Billy para el libro de Fray Gaspar de San Agustín Conquista de las Islas Philipinas... (Madrid, 1698).

rriaren ohorea. Filipinetatik Mexikorako itzulia egin zuen, interes estrategiko eta politiko handikoa. Errege-Erreginek Amerikatik bakarrik segurtatu zezaketen artxipelago haren jabetza. Berrogei urtetan zehar lau untzitalde saiatu ziren itzulera egiten, baina denak bertan galdu ziren beren helburua lortu gabe.

Elkanoren heriotzaren lekuko izan zen eta honen testamendua azkeneko sinatu zuen untzimutil haretzek lortuko zuen: Andrés de Urdanetak. Sinadura hau 1526ko uztailaren 26koa zen. Hamar urte baino gehiago igaro ondoren, Indietako Kontseiluaren aginduz, "Relación de la Armada e viaje que llevó el Comendador Loaisa a los Malucos" delakoa idatzi zuen. Geografia eta etnologia aldetik balio handikoa den narrazio horretan batez ere itsasoan izan zituzten gora-beheren berri ematen du hitz politez. Zer dela eta ematen digu hamar urte beranduago orduan gertatukoaren berri?

Loaisaren espediziotik bizirik atera zirenetako bat zen eta hamar urtez Maluco irletan bizi izan zen. Lisboan barrena Espainara itzuli zen, hiri horretatik ihes egitea lortu zuelarik bere itsasaldi eta itsasbideari buruzko paper baliotsuak bertan utzi ondoren. Indietako Kontseiluari guzti horren berri eman eta 1538an Nueva España aldera (Mexiko) abiatu zen itsasoz. San Agustín-en ordenan sartu zen 1553an. 1558an jadanik nobizioen Maisu bezela agertzen zaigu. Berrogeitamarren bat urte zituen, eta adin hori ongi egiaztaturik dagoenez, ezinezkoa litzateke Italiako gduetan soldadu eta kapitain izan zela pentsatzea, zenbaitzuk horixe baieztatzen badute ere. Egia da, ordea, Mexikon igaro zuen aurreneko hamarkadan Michoacan-eko alderdi bateko Korregidore, Erregeordearen Ikustaille, aginte-makilaz, eta Nueva Galiziaren birkonkistan kapitaina izan zela.

Baina, bere bihotz barreanean, Ekialde Urruneko irla eta portu edo gotorlekuetan, Tidore, Gilolo, Terrenate, Zamafo eta bestetan hamar urtez bizi izandako era askotako abentura eta zailtasunen oroipena gordetzen zuen. Maluco-ra iritsi ziren Loaisaren espedizioko 105 gizonetatik, 17 bakarrik geratzen ziren, horietako bat Urdaneta. Bederatzi urte beranduago, 1535ean, itzulerari ekin zion, Lisboa 1536ko ekainean iritsiz. Bere ibilbidean, Banda, Java, Malaka, Cochín, Ceilan, Esperantza Oneko Lurmuturra, Santa Elena eta bestetan barrena igarota zen, hainbeste miresten zuen Elkanoren antzera ludiari itzulbira emanez. Urrutiko itsaso eta lurralde haiek oso ongi ezagutzen zituen. Kosmografo gisa zuen ospea komentuko harresietatik kanpo ere ezaguna zen, baita erronka edo desafio moduan bota ohi zuen harako esaera famatu hura ere: alegia, bera gauza zela Ozeano Baretik barrena Filipinetatik Mexikora iristeko "hasta en carreta". Albistea Felipe II.aren belarrietara iritsi zen. Ez zen gutxi harrituko frai Andrés nobizioen Maisua, Erregearen beraren karta bat jaso zuenean!

"Devoto Padre fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de San Agustín. Yo he sido informado que vos, siendo seglar, fuisteis en la Armada de Loaisa y pasasteis el Estrecho de Magallanes, donde estuvisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque ahora nos hemos encargado a D. Luis de Velasco, nuestro visorrey en esa Nueva España, que envíe



12. Andres Urdaneta fraidea Sortalderako bidea marrazten, José Sarrieguiren horma-irudirako bozetoa, 1952. urte ingurukoa. Ordiziako Udaletxea. Lau hilabeteko itsas bidaiaren ondoren, Mexikoko Navidad-eko portura iritsi zen San Pedro naoa. Hamasei gizon hil ziren itsasaldi hartan.

Fray Andrés de Urdaneta trazando la ruta de Oriente, boceto para mural de José Sarriegui, realizado hacia 1952. Ayuntamiento de Ordizia. Después de cuatro meses de navegación en la que murieron 16 hombres, la nao San Pedro llegaba al puerto mexicano de Navidad.

dos navíos al descubrimiento de las islas del poniente hacia los Malucos, y les ordene lo que han de hacer conforme a la instrucción que se le ha enviado, y porque, según la mucha noticia que dice que teneis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendéis, bien la navegación de ella y ser buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuédeses en los dichos navíos, así para lo que toca a la navegación como para el servicio de Dios nuestro Señor y nuestro. Yo vos ruego y encargo que vayáis en los dichos navíos y hagáis lo que por el dicho Virrey os fuera ordenado, que, de más del servicio que haréis a nuestro Señor, yo seré muy servido y mandaré tener cuenta con ello para que recibáis merced en lo que hubiere lugar.

De Valladolid a 24 de septiembre de 1559.

Yo el Rey".

Hurrengo urtean ekin zitzaien hasierako prestaerei. Urdanetak Erregearen agindua bete zuen, baina nolabaiteko kontzientzi-eragozpena azalduz. Berak uste zuen -eta jakin ere bazekien- Filipinak portugaldarren mugapeko barrutian sartzen zirela, eta artxipelago hartarainoko bidaia, besteri laguntza emateko, aurreko espedizioetan han geratu zirenak erreskatatzeagatik bakarrik egin nahi zuen. Bestalde, jakinaren gaineko iruzurra egin zioten, espedizioa Ginea Berri aldera zihoala adierazi bait zioten, horri buruz kontzientzi-arazorik sortuko ez zelakoan.

Untziak prestatzerako hilabeteak eta urteak ere joan ziren. Miguel López de Legazpi, Urdanetaren herkidea, izango zen espedizio-buru, hura izendatzerakoan ordiziarrak zerikusia izango zuelarik, noski. Ondorio hori atera liteke Velasco Erregeordearen gutunari begiratuz gero: "Miguel López de Legazpi, natural de la provincia de Lepuzcoa, hijodalgo notorio de la casa de Lezcana, de edad de cincuenta años y más de veintinueve que está en esta Nueva España. Y de los cargos que ha tenido y negocios de importancia que se le han cometido ha dado buena cuenta, y a lo que de su cristianidad y bondad hasta ahora se entiende, no se ha podido elegir persona más conveniente y más a contento de fray Andrés de Urdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada porque son de una misma tierra y deudos y amigos, y conformarse ha". Legazpi, izkribau eta idazle, espero ez zuen buruzagitza hartu zuen bere gain. Baina Urdaneta izan genuen benetan proiektuaren sortzaile, bultzatzaile eta gidari. 1564eko azaroaren 21ean Mexikoko kostaldetik abiatu zen untzitaldea. Jadanik itsasoan, erret gutun lakratua ireki eta Urdanetak atsekabe handiz ikusi zuen Filipinetara zihoazela eta inongo erreparorik gabe adierazi zuen jakin izan balu ez zukeela hartan parte hartuko. Bidaia zailtasun handirik gabe burutu zuten. Zenbaitetan Urdanetak lemazainen hutseginak zuzendu behar izan zituen, horiek untzia gidatzeko aurreko espedizioetan bildutako argibideak baizik ez bait zituzten. 1565eko otsailean iritsi ziren Filipinetara. Maiatzaren 8an Legazpi Cebu irlaz jabetu zen.

Luze gabe erregeordearen aginduak betetzeko prestatu zen: *San Pedro* untiaren prestaketari ekitea Mexikorako itzulera egiteko asmoz. "Será en el navío y con el capi-

Volvió a España por Lisboa, de donde pudo escapar, dejando los preciados papeles que traía con la descripción de su navegación y derroteros. Dio cuenta de todo en el Consejo de Indias y zarpó para Nueva España (México), en 1538, donde ingresaría en la orden de San Agustín en 1553. En 1558 aparece ya como Maestro de novicios. Tenía unos cincuenta años, edad verificada que hace imposible la suposición de que hubiera sido soldado y capitán en las guerras de Italia, como algunos han afirmado. En cambio, sí es cierto que en su primera década mexicana fue Corregidor en una zona de Michoacán, Visitador por el Virrey con vara de justicia, y capitán en la reconquista de Nueva Galicia.

Mas, lo que guardaba en su alma era la gesta de sus diez años en el Extremo Oriente, llenos de aventura y dificultades, en las islas y puertos o fortalezas de Tidore, Gilolo, Terrenate, Zamafo, etc. De los 105 hombres de la expedición de Loaisa que llegaron al Maluco, sólo quedaron 17, uno de ellos Urdaneta. Nueve años más tarde, en 1535, inició su retorno, llegando a Lisboa en junio de 1536. Había pasado por Banda, Java, Malaca, Cochín, Ceilán, Cabo de Buena Esperanza, Santa Elena, etc... coronando así su vuelta al mundo, como su admirado Elcano. Poseía una gran experiencia de aquellos mares y tierras lejanas. Su fama de cosmógrafo había traspasado los muros del convento y más aún su célebre frase, con aire de reto o desafío: Él sabía volver de Filipinas a México, atravesando el Pacífico, "hasta en carreta". La cosa llegó a oídos de Felipe II. ¡Cuál no sería la sorpresa de fray Andrés, el Maestro de novicios, cuando recibió una carta personal del Rey!:

"Devoto Padre fray Andrés de Urdaneta, de la Orden de San Agustín. Yo he sido informado que vos, siendo seglar, fuisteis en la Armada de Loaisa y pasasteis el Estrecho de Magallanes, donde estuvisteis ocho años en nuestro servicio. Y porque ahora nos habemos encargado a D. Luis de Velasco, nuestro visorrey en esa



12

Nueva España, que envíe dos navíos al descubrimiento de las islas del poniente hacia los Malucos, y les ordene lo que han de hacer conforme a la instrucción que se le ha enviado, y porque, según la mucha noticia que dice que teneis de las cosas de aquella tierra y entender, como entendéis, bien la navegación de ella y ser buen cosmógrafo, sería de gran efecto que vos fuésedes en los dichos navíos, así para lo que toca a la navegación como para el servicio de Dios nuestro Señor y nuestro. Yo vos ruego y encargo que vayáis en los dichos navíos y hagáis lo que por el dicho Virrey os fuera ordenado, que, de más del servicio que haréis a nuestro Señor, yo seré muy servido y mandaré tener cuenta con ello para que recibáis merced en lo que hubiere lugar.

De Valladolid a 24 de septiembre de 1559.

Yo el Rey."

13. *Joan Martínez-en Moluka uharteetako maparen xehetasuna, 1580. Biblioteca Nacional, Madril. Urdanetaren Itzulbidaioari esker finkatu zen Acapulcoren eta Manilaren arteko itsas komunikabide erregularra, 250 urte iraun zituen.*

*Detalle de un mapa de las Molucas de Joan Martínez, 1580. Biblioteca Nacional, Madrid. El Tornaviaje de Urdaneta posibilitó el establecimiento de una comunicación regular entre Acapulco y Manila que duraría 250 años.*

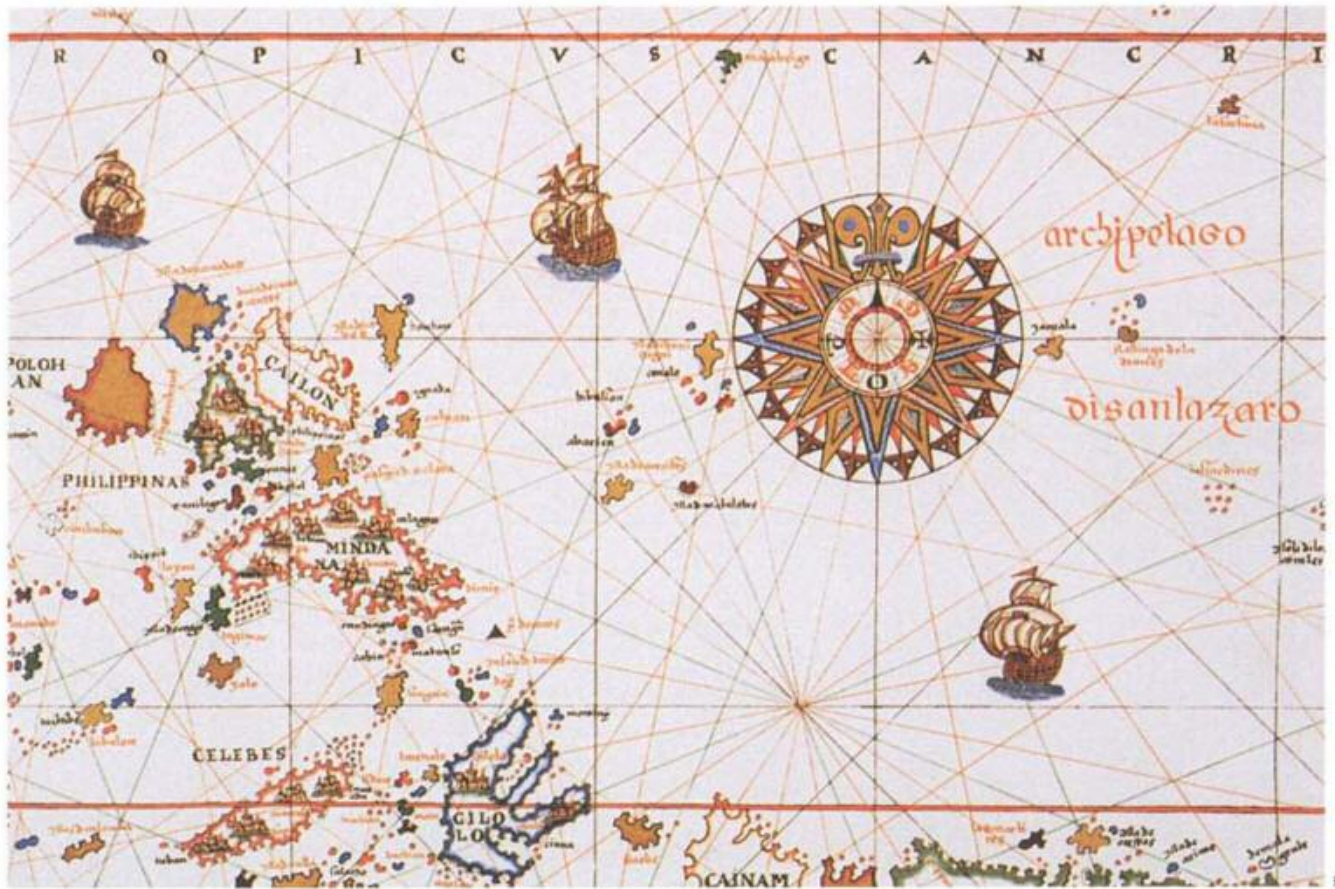
tán que él os señalar", zioen erregeordeak. Hortik aurrera Urdaneta izango zen itzuleraren arduraduna. Abiatu aurretik, Urdaneta, berarekin joan eta Filipinetan geratu ziren lau agustindarren priore zen aldetik, bere ordezkoi izendatzeaz arduratu zen. Herrera Aita aukeratu zuten, eta Urdanetak bere aldetik Andres Aguirre Aita hartu zuen bidai-lagun. Legazpik untziko kapitaina zen bere iloba Felipe de Salcedori gutun bat eman zion Erregearentzat, Urdanetaren zerbitzu handiak gorai patuz.

Ekainaren leian *San Pedro* untzia Cebutik abiatu zen. Urdanetak, itsaso haietako korronteak eta haizeak ongi ezagutzen zituelarik, hiru itsasbide desberdin aukeratuak zituen, abiatzeko egunaren arabera. Iparrekialderantz jotzeko agindu zuen; handik hila-betera 24º arte iritsiak ziren, hilabete bat beranduago 39º arte, irailaren hasieran 40ºetatik gora zeuden eta irailaren 18an lehenbizi ikusi zuten Amerikar kostaldean, 34ºtan hortik aurrera kostaldetik Hegoalderuntz joatea besterik ez zuten. Urriaren leian la Navidad-eko portura iritsi ziren, zortzigarren egunean Acapulcon ziren, "con harto trabajo que traia la gente". Hamazortzik bakarrik lanegin zezaketen, hamasei bidean hil ziren. Bi mila legua eskas eginak zituzten.

Batzuk Urdanetaren egitehandia beheratu nahi izan dute esanez berak hartutako ibilbidea Ruy Lope de Villalobos-en espedizioko ofizialek edo Pablo de Carrión edo Escalantek erakutsia zela. Isacio Rodriguez A.ak R. Wagner-en ustea okerra dela frogatzen du. Egia da bai, Alonso de Arellano, Urdanetaren konpainia utzirik, lehenago iritsi zela Nueva Españara. Halabeharrez gertatu zen hori, gerorako inongo itsasbiderik ezarri gabe. Urdanetaren ibilbidea, ordea, alde aurretik ongi pentsatu, antolatuta eta egiaztatuta, erabil zitekeen bakarra zen eta aurrerantzean ere mendez mende hala izan zen. Berari esker, Filipinak Nueva Españarekin lotzeko bidea irikitzen zen, haiek ebangelizatzeke aukera emanen. *Urdanetaren itsasbidea* lorpen kosmografikoa izan zen.

1566ko maiatzean Urdaneta eta Aguirre Kortera iritsi ziren bidaiaren berri emateko. Madrilen egon ziren bitartean eguneko hiru erreal ematen zizkieten. Inoiz agindutako sariak, ordea, haizeak eraman zituen. Dena dela, Urdaneta, bere pentsakerari tinko eutsiz, uzkur eta zalantzakor agertzen zen Espainiak Portugalekiko auzian zituen eskubi-deei zegokienean. Segurasko 1567an Mexikora itzuliko ziren. Hurrengo urtean Mexikoko San Agustin komentuan hil zen Urdaneta.

Zumarraga eta Ordiziako bi semeek, bizitzan eta ekintzetan bat eginik, monumentu bana dute nork bere jaioterrian beren izena eta omenaren oroigarri. Filipinetan Manilako plaza ederrean biei batera dagokien oroitarria dago. Agustin Querol eskultore espainiarrak egin zuen 1895ean. 1898ko hondamendiaren ondoren, irletako Gobernu amerikarrak 1901ean jarri arazi zuen. Oroitarri-oinen Armada, Ausardia eta Zientziaren ikurrak eta Magallaes, Elkano, Loaisa eta Villalobos-en izenak grabaturik. Urdanetak gurutzatze bat eta Ebangelio-Liburu bat darama aldean. 1966an oroimen-plaka bat erantsi zioten, Errepublikako Lehendakariak, Manilako Kardenalak eta Cebuko Artzapezpikuak sinatuta. Urdanetaren izenak bizirik dirau oraindik Filipinetan.



Al año siguiente comenzaron los primeros preparativos. Urdaneta obedeció el mandato real, pero en algún modo se mostró objetor de conciencia. El creía -sabía- que las Filipinas entraban en el área de demarcación portuguesa, y sólo estaba dispuesto a llegar a aquel archipiélago por razones humanitarias, para rescatar a los que allí habían quedado de las anteriores expediciones. Por otra parte, se le engañó conscientemente haciéndole ver que la nueva expedición se dirigiría a Nueva Guinea, sobre la que no existían problemas de conciencia.

El apresto de las naos duró meses y aun años. El jefe de la expedición sería el paisano de Urdaneta, Miguel López de Legazpi, en cuyo nombramiento debió influir el ordiziano. Así parece deducirse de la carta del Virrey Velasco: "Miguel López de Legazpi, natural de la provincia de Lepuzcoa, hijodalgo notorio de la casa de Lezcano, de edad de cincuenta años y más de veinti-

nueve que está en esta Nueva España. Y de los cargos que ha tenido y negocios de importancia que se le han cometido ha dado buena cuenta, y a lo que de su cristiandad y bondad hasta ahora se entiende, no se ha podido elegir persona más conveniente y *más a contento de fray Andrés de Urdaneta, que es el que ha de gobernar y guiar la jornada porque son de una misma tierra y deudos y amigos, y conformarse ha.*"

Legazpi, hombre de pluma como escribano, se ve investido de una jefatura inesperada. Mas el verdadero motor, padre y guía del proyecto es Urdaneta. El 21 de noviembre de 1564 zarpaba la flota de la costa mexicana. Ya en ruta, se abrió la plica real lacrada, Urdaneta vio con disgusto profundo que se dirigían a las Filipinas y no tuvo empacho en afirmar que no hubiera embarcado de haberlo sabido. El viaje se realizó sin dificultades. Sólo que Urdaneta corrigió sobre la marcha los errores de los pilotos, que se guiaban por las infor-

### 5. Diego de Alcega, Nueva Españako Armadako Jenerala

Amerika aldeko jabegoei eusteko Espainiak tajuz antolatu behar zuen Itsas Armada, bai merkataritza eta jende-garraioari begira eta baita Untzitaldeei babespen armatua eskaintzeko ere, XVI. mendean itsaslapurrek askotan erasotzen bait zieten. Untzitaldeak antolatu, abiatzeko eta itzultzeko garaiak zehaztu, itsasbideak finkatu eta joan-etorrien babespena segurtatu beharra zegoen. Untzitalde eta Armada horien agintea Jeneral bati zegokion. Euskaldun askok bete zuten eginkizun hori hiru mendetan zehar. Guzti horien sinbolo gisa Diego de Alcega hondarribitarra hartuko dugu. 1584ean egin zuen bidaiari buruzko *Relación* laburraren bidez joan-etorriko itsasbidea ikus dezakegu:

1584	ekainak	11	Irteera San Lucar de Barramedatik. Capitana galdu zuten. Galdurik Cadizera joan eta Almiranta Capitana-ren ordezk hartzen dute, 25ean abiatuz
	uztailak	7	Kanariak
	uztailak	9	Kanarietatik abiatzen dira. Untzi txiki bat eta bertan zihozen guztiak galtzen dira
	abuztuak	11	Dominika irla eta Maria Galant
	abuztuak	14	Ocoa-ra iristen dira
	abuztuak	18	Kubarantz abiatzen dira
	irailak	10	San Juan de Ulua-ra iristen dira
1585	maiatzak	19	Irteera San Juan de Ulua-tik
	ekainak	27	Habanara iristen dira
	uztailak	21	Irteera Habanatik
	irailak	22	San Lucar de Barramedara iristen dira

Urteak ziren Diego de Alcega Atlantiar Ozeanoan zehar zebilela. 1574eko gutun batean antzeko bidai baten berri ematen digu. Gerora Itsasoko Jenerala izango zen Perez de Olazabal bergararra zihoan berarekin. Alcegak bere gutunean hitz ederrez azaltzen du gure mariñelek ikasi behar izan zuten zerbait: nolako txikizio eta hondamendia sor dezakeen haize-erauntsi batek. Cariben ohizkoa den eguraldi-gorabehera horri aurrea hartu beharra zegoen, abuztu eta irailean beti gertatzen bait zen. Hona bere hitzak:

“El 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 mediodía hasta las once de la noche. Todas las naos se derrotaron, ecepto 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 del bauprés; y la Almiranta, que estaba con el mismo designio, se le empezó a rendírsele el trinquete y, si más durara el tiempo, se le acabara de quebrar.

maciones de las expediciones anteriores. En febrero de 1565 tomaban contacto con las Filipinas. El 8 de mayo Legazpi tomaba posesión de la isla de Cebú.

Muy pronto se dispuso a cumplir las órdenes del Virrey: el apresto de la nao *San Pedro* para intentar el retorno a México. "Será en el navío y con el capitán que él os señalare", decía el Virrey. Él era Urdaneta, convertido en el responsable de la vuelta. Antes de partir, Urdaneta, que iba como Prior de los cuatro agustinos que fueron de ida y quedarán en Filipinas, se ocupó de que se nombrase sucesor. Fue elegido el P. Herrera, mientras Urdaneta quiso que le acompañase en el viaje el P. Andrés Aguirre. Legazpi entregó a su nieto, Felipe de Salcedo, que iba por capitán de la nave, una carta para el Rey encomiando los grandes servicios de Urdaneta.

El 1 de junio zarpaba de Cebú la *San Pedro*. Urdaneta, buen conocedor de las corrientes marinas y vientos de aquellos mares, tenía pensadas tres derrotas alternativas según fuese el día de la partida. Ordenó navegar hacia el Nordeste; al mes habían subido hasta 24°, un mes más tarde hasta 39°, a primeros de septiembre pasaron de los 40°. El 18 de septiembre avistaban la primera costa americana a 34°, les bastó ir costeano hacia el Sur. El 1 de octubre llegaban al puerto de la Navidad, el día 8 llegaban a Acapulco, "con harto trabajo que traía la gente". Sólo diez y ocho podían trabajar, diez y seis murieron en el camino. Habían hecho casi dos mil leguas.

Algunos han querido empañar la hazaña de Urdaneta diciendo que siguió el derrotero enseñado por oficiales de la expedición de Ruy Lope de Villalobos o de otros como Pablo de Carrión o Escalante. El P. Isacio Rodríguez deshace las insinuaciones de R. Wagner. Es verdad que Alonso de Arellano, que abandonó la compañía de Urdaneta, llegó antes que él a Nueva España. Mas fue un puro azar, del que no queda derrotero alguno. El itinerario de Urdaneta, pensado, prefijado y verificado, era el único válido y lo siguió siendo durante si-

glos. Él hizo posible la vinculación de Filipinas con Nueva España y por lo tanto su evangelización. La *ruta de Urdaneta* fue un logro cosmográfico.

En mayo de 1566 Urdaneta y Aguirre llegaban a la Corte para dar cuenta. Se les asignaron tres reales diarios durante su estancia en Madrid. Las promesas regias de premios se las llevó el viento. Eso sí, Urdaneta, insobornable, siguió sosteniendo sus reservas respecto a los derechos de la Corona en su litigio con Portugal. Probablemente volvieron a México en 1567. Al año siguiente moría Urdaneta en el convento de San Agustín de México.

Los dos hijos de Zumarraga y Ordizia, unidos en vida y gesta, tienen en sus villas natales sendos monumentos que mantienen vivo su recuerdo. En Filipinas comparten monumento en una espléndida plaza de Manila. Lo hizo el escultor español D. Agustín Querol ya en 1895. Tras el desastre del 98, el Gobierno americano de las islas hizo colocarlo en 1901. Acompañan al pedestal emblemas de la Marina, el Valor y la Ciencia y los nombres grabados de Magallanes, Elcano, Loaisa y Villalobos. Urdaneta lleva una cruz y un libro del Evangelio. En 1966 se le añadió una placa conmemorativa con las firmas del presidente de la República, del Cardenal de Manila y del Arzobispo de Cebú. El nombre de Urdaneta sigue vivo en las Filipinas.

##### 5. Diego de Alcega, General de la Flota de Nueva España

Los dominios americanos obligaron a la Corona a organizar seriamente la Marina, tanto para efectos comerciales y de transporte de gentes, como para la protección armada de las Flotas, sometidas en el siglo XVI a ataques de piratas y filibusteros. Hubo que organizar flotas, señalar tiempos de zarpada y retorno, fijar rutas y asegurar la protección del tráfico. El mando supremo de tales Flotas y Armadas correspondía a un General.



14. Ozeanoko galeoia, XVI. mendearen azken herena. Puerto Ricoko gatorlekuetako plano baten xehetasuna, 1580. Archivo General de Indias, Sevilla. XVI. mendearen bukaera arte, Gipuzkoako, Bizkaiko eta Kantabriako untzioletan egin ziren Ozeano Bareko itsas bidaietan parte hartu zuten untzien %90ek. Euskal probintzi horietakoak ziren gainera hispaniar monarkiaren untzidi eta armada-tako itsasgizonetako asko.

Galeón oceánico del último tercio del siglo XVI. Detalle de un plano de las fortificaciones de Puerto Rico, 1580. Archivo General de Indias, Sevilla. Hasta finales del siglo XVI casi el 90% de los buques que participaron en la aventura oceánica de la monarquía hispana procedían de los astilleros de Gipuzkoa, Bizkaia y Cantabria. De las provincias vascas procedía además un elevado porcentaje de los hombres que tripularon flotas y armadas.

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 que dos naos que en este tiempo hallamos, fuimos en busca del Cabo de San Antón con pocas velas; 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, ecepto la de Pedro de Paredes, que se anegó de un golpe de mar."

Ez zegoen albisterik, ez Anton Sanchezen *Begoña* untziaz ezta Blasco Alonsoren untziaz ere. Cabrejas-en urkak trabeska jo zuen kostaldea; izkribaua eta lau mariñel izan ezik untzilagun guztiak salbatu ziren. Galerak eta arriskuak galerazteko neurriak eskatzen ditu Alcegak: Untzitaldeen irteera aurreratzea besterik ez, denboraz egingo zen bezela.

## 6. Recalde eta Miguel de Oquendo

Alcegak Atlantiar Ozeanoa behin eta berriro zeharkatzen zuen bitartean, beste bi mariñel euskaldunen izenak zabaltzen eta narbarmentzen ari ziren: Recalde bizkaitarra eta Miguel de Oquendo donostiarra. Bigarren honen bizitza hobeto ezagutzen dugu, eta bere bizimodua Eskola edo Akademietan ez baina itsasoarekiko borrokan zaildutako itsasgizon askoren eredutzat har genezake.

Miguel de Oquendo mutikotan artzain ibili zen Uliá mendiaren magalean, gero kaplapetatzalea izan zen, ondoren mariñela. Itsasuntzi batez jabeturik, hainbat bidaiara egin zituen lehenik Andaluziara eta gero Amerikara. Azoreetako guduan partehartze nabarmena izan zuen. Recalde ere antzeko eginkizunak burutzen ari zen.

Bere bizitzaren unerik erabakikorrena, handi eta goibel aldi berean, Garaitezina izenez ezaguna zen Armada erraldoia Lisboan prestatzen ari zen garaian iritsi zitzaion. Armadaren arduradun nagusia eta itsasgizon bikaina zen Santa Alvaro de Bazán, Santa Cruz-eko Markesa hildakoan, Recalde eta Oquendo izan ziren haren ordezkotako jartzeko aukera eta merezimendu gehien bildu zituztenak. Baina gizarte-eskakizunen ondorioz Medina Sidoniako Dukea hautatu zuten buruzagi. Guztiarekin ere, Armada erraldoi guzti haren Almirantea izan zen, hau da, nolabait esateko buruzagiordea, eta "Bizkaikoa" izenez ezaguna zen Guda-untzitaldeko Jenerala ere izan zen, baina, hura osatzen zuten untzi gehienak gipuzkoarrak izaki, Gipuzkoako Probintziak protesta bat helerazi zion Erregeari izen horrekin ados ez zegoela adieraziz. Gipuzkoak ere beste guda-untzitalde bat prestatu zuen, "Gipuzkoakoa" izenekoa, horretan Miguel de Oquendo Jeneral izan zelarik.

Biek ere adore handiz bete zuten zegokien eginkizuna eta, gorputz eta gogoaz gutiz ahuldurik, itzuli ziren. Recalde A Coruña iritsi eta segituan hil zen. Ekintza hartan hainbeste ondasun galdu zituen non zorrez josita hil bait zen, ehorzketa ordaintzeko ere

Muchos son los vascos que van a desempeñar tal cargo en tres siglos. Como un símbolo de todos ellos nos fijamos en el hondarribitarra Diego de Alcega. A través de su relación sumaria del viaje que hiciera en 1584 podemos conocer el derrotero de ida y vuelta:

1584	junio	11	Salida de San Lúcar de Barrameda. Perdieron Capitana. Fueron perdidos a Cádiz y tomaron Almiranta por Capitana, saliendo el 25.
	julio	7	Canarias
	julio	9	Zarpan de Canarias. Pierden un navío pequeño con toda su gente.
	agosto	11	Isla Dominica y Mari Galante
	agosto	14	Llegan a Ocoa
	agosto	18	Parten hacia Cuba
	sept.	10	Llegan a San Juan de Ulúa
1585	mayo	19	Salida de San Juan de Ulúa
	junio	27	Llegada a La Habana
	julio	21	Salida de La Habana
	sept.	22	Llegada a San Lúcar de Barrameda

Diego de Alcega llevaba años navegando por el Atlántico. Una carta suya de 1574 señala un viaje parecido. Iba con él el vergarés Pérez de Olazabal, que también sería General de Mar. En la carta de Alcega nos encontramos con una sabrosa descripción de algo que tuvieron que aprender nuestros marinos: los efectos devastadores de un huracán, palabra extraña que designaba un fenómeno climatológico normal en el Caribe y frente al que había que hacer previsiones, pues eran seguros en agosto y septiembre. He aquí su descripción:

"El 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 mediodía hasta las once de la noche. Todas las naos se derrotaron, ecepto 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 del bauprés; y la Almiranta, que estaba con el mismo designio, se le 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 que dos naos que en este tiempo hallamos, fuimos en busca del Cabo de San Antón con pocas velas; 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, ecepto la de Pedro de Paredes, que se anegó de un golpe de mar."

Nada se sabía de la *Begoña* de Anton Sánchez ni de la nao de Blasco Alonso. La urca de Cabrejas dio al través en una costa; se salvó la gente, ecepto el escribano y cuatro marineros. Alcega pide remedio para evitar pérdidas y riesgos: no otro que el anticipar la salida de las Flotas, como con el tiempo se haría.



15

15. Martínez de Recalde almirantea. Alvaro Alcalá Galianoren olioa, 1923. Bizkaiko Foru Aldundia. Recalde itzas gudu askotan eskuhartu zuen, eta untzigintzan aditua zen.

El almirante Martínez de Recalde según óleo de Alvaro Alcalá Galiano pintado en 1923. Diputación Foral de Bizkaia. Recalde intervino en numerosas operaciones navales y fue un gran especialista en materia de construcción naval.

16. Miguel de Oquendo, Fernando Selmaren (1752-1812) grabatu batean. Azore uharteetako itsas guduan gailendu zen Miguel de Oquendo. Geroago, Gipuzkoako untzidiaren buru zelarrik, Armada Handiaren hondamendiaren protagonistetako bat izan zen. Recalde bezala, itzuli eta berehala hil zen Miguel de Oquendo ere, hondamendia hark eragindako zauri eta kalteetatik suspertzeko betarik gabe.

Miguel de Oquendo según grabado de Fernando Selma (1752-1812). Miguel de Oquendo tuvo una participación destacada en la batalla de las Azores. Al mando de la Escuadra de Guipúzcoa fue uno de los protagonistas del trágico final de la Gran Armada. Al igual que ocurrió con Recalde, Miguel de Oquendo murió a poco de su regreso sin poder sobreponerse a los efectos físicos y morales del desastre.

17. Karta-joko ingeles bateko naipea, XVII. mendea. Armada Handiaren ironiazko aipamena egiten da bertan. National Maritime Museum, Greenwich. Armada Handia Ingalaterraren aurrean galtzaile atera zelarrik, herrialde protestanteek hondamendi hura handizkatu eta haren erabilera politikoa egin zuten. Gizon aska hil zen hondamendi hartan eta haren ondorio ekonomiko eta demografikoak berebizikoa eragina izan zuten euskal kostaldean. Bereziki Gipuzkoan, bertakoak baitziren unti eta untzigizonik gehienak.

Naipes de una baraja inglesa de finales del siglo XVII en el que se alude irónicamente a la Gran Armada. National Maritime Museum, Greenwich. El fracaso de la Gran Armada contra Inglaterra fue magnificado e instrumentalizado políticamente por los países del ámbito protestante. Con todo, la pérdida en vidas humanas fue cuantiosa y sus efectos económicos y demográficos se dejaron notar muy intensamente en el litoral vasco y particularmente en Gipuzkoa de donde procedía un elevado contingente de barcos y marinería.

justu-justuan. Oquendo bere jabetzako *Santa Ana* unti bikainean iritsi zen Pasaiara, Armada guztiaren untzirik hoberenetakoa, baten batek oharkabean piztutako polboraren eraginez mila puskatan lehertu zena portuan. Oquendo ere hiltzorian iritsi eta handik egun gutxitara hil zen.

Horiekin batera, beste Guda-untzitalde bateko Jenerala zen Bertendona bizkaitarra eta euskal mariñel asko zihoazen. "Garaitezina"ren hondamendia izugarritzko kolpea izan zen kostaldeko euskaldunentzat, unti eta gizon ugari galdu bait ziren. Bostehun gipuzkoar baino gehiago hil ziren, gehienak kostaldeko herrietakoak. Donostiarrak ehundik gora. Hala ere, hurrengo urteetan ere behar-beharrezkoak izan ziren eta hartara gutxi-asko beharturiko mariñelen itsasoraketek Armadei eusten zieten, itsasoko Almirante eta Jeneral bikain eta paregabeen zerrenda luzea osatuz. Hori frogatzeko izen batzuk aipatzea besterik ez dago: Uribe Apallua, Zubiaur, Urquiola, Pérez de Olazabal, Ibarretarrak, Echazarreta, Villaviciosa, Vidazabal-tarrak, Alcega, Echeverri eta beste hainbat.

Zerrendan ez dut aipatu Antonio de Oquendo, Miguelen semea, guztien artean nabarmenetakoa bait da eta leku nabarmena eman behar baitzaio.

## 7. Misiolari nabigari bat: frai Martín Ignacio de Loyola

Bere izena ez da oso ezaguna gure artean. Mariñel profesionala ez bazen ere, mundu zabalean inor gutxik burutuko lituzkeen moduko itsas bidaiak egin zituen nabigari berezi honek. Ludiari lurbira eman zion aurrenekoa euskaldun bat (Elkano) izan bazen, hori bi aldiz egin zuen aurrenekoa frai Martín izan zen, eta hori baino gehiago ere egin zuen. Seguraski Eibarren jaio zen, aita Andrés Martínez de Mallea zuen eta ama Marina Usoa de Loyola. Ignazio Donearen ahaidea zen. 1581ean Nueva España aldera abiatu zen Filipinetarako xedez, hurrengo urtean bertara iritsiz. Urte berean Txinara igaro zen, bertan estuasun larriak igaro eta hiltzeko arriskuan egon zelarrik. Portugaldar batek libratu, Macaon itsasoratu zen Ekialdeko itsasbidea hartuz eta Lisboa iritsi zen, ludiari bere aurreneko itzulbira emanez.

Bere bidai-egunkari edo *Itinerario* delakoa Erroman argitaratu zen González de Mendoza agustindarrak idatzitako *Historia de la China* izenekoaren eranskin gisa. Ospetsu izan zen Europa mailan, hainbat hizkuntzetara itzuli eta hainbatetan berrargitaratu zuten. Frai Martín pertsona bitxia genuen, bere begi argiz Txina, bertako hiriak, ibaiak, portuak eta bizimoduak ikusiak zituen eta horien berri zabala ematen digu. Gainera *Itinerario* horretan itsasoak eta irlak deskribatu, distantziak adierazi eta toki askoren latitudea erregistratu du. Esaterako, Acapulcotik Filipinetarako bidaiaren berri ematerakoan, honakoa idazten du:

"Por este mar del Sur caminando cuarenta días poco más o menos sin ver tierra, al fin de ellos se topan las islas de las velas, que por otro nombre son llamadas de los Ladrones,



16

## 6. Recalde y Miguel de Oquendo

Mientras Alcega pasaba y repasaba el Atlántico, otros dos marinos vascos iban cuajando y ascendiendo: el vizcaíno Recalde y el donostiarra Miguel de Oquendo. Conocemos mejor la vida del segundo, que puede ser espécimen de la historia de muchos hombres de mar, forjados en la brega náutica y no en Escuelas o Academias.

Miguel de Oquendo fue pastorcillo de ovejas en la falda del monte Ulía, más tarde calafate, luego marino. Se hizo de una nao con la que viajó a Andalucía y más tarde a América. Tomó parte sobresaliente en la batalla de las Azores. También Recalde llevaba una ejecutoria similar de servicios.

Su hora, grande y triste a la vez, llegó cuando se aprestaba en Lisboa la enorme Armada conocida por la Invencible. Al morir su máximo responsable, el gran marino Alvaro de Bazán, Marqués de Santa Cruz, los dos hombres más en vista y méritos para sucederle fueron Recalde y Oquendo. Exigencias sociales hicieron que el elegido para jefe fuera el Duque de Medina Sidonia. Sin embargo, Recalde fue Almirante de toda aquella Armada gigantesca, vale decir el segundo jefe y además General de la Escuadra que se llamó genéricamente de Vizcaya, aunque fuera guipuzcoana en grandísima parte de sus naos, como lo expusiera al Rey la Provincia en protesta por aquella denominación. Aún preparó Gipuzkoa otra Escuadra, que se llamó de Guipúzcoa, a cuyo frente fue como General Miguel de Oquendo. Ambos cumplieron bravamente su deber y volvieron deshechos física y moralmente. Recalde llegó a La Coruña, muriendo al llegar. Tanto empeñó sus bienes en la empresa, que murió arruinado y hubo dificultades para pagar su entierro. Oquendo llegó a Pasaia en su flamante *Santa Ana*, una de las mejores naves de toda la Armada y propiedad suya, que saltó por los aires en el puerto por un descuido en el manejo de la pólvora. También Oquendo llegó moribundo y murió a los pocos días.



17

Con ellos iba como General de otra Escuadra el vizcaíno Bertendona y una abundante marinería vasca. El desastre de la Invencible fue un terrible golpe para la costa vasca por las pérdidas cuantiosas en naves y hombres. Murieron en ella más de quinientos guipuzcoanos, generalmente de los pueblos costeros. Los donostiarras fueron más de cien. Con todo, también en los años siguientes siguieron siendo imprescindibles y las más o menos forzadas levadas de marinos sostuvieron las Armadas y siguieron dando como flor y nata de las mismas una larga serie de Almirantes y Generales de mar. Ahí están para demostrarlo los nombres de los Uribe Apallua, Zubiaur, Urquiola, Pérez de Olazabal, las sagas de los Ibarra, Echazarreta, Villaviciosa, los Vidazabal, Alcega, Echeverri y tantos otros.

las cuales son siete u ocho...Estas islas están a 12<sup>o</sup> y hay opiniones diferentes de las leguas que hay desde el puerto de Acapulco hasta ellas, porque hasta el día de hoy ninguno lo ha podido saber de cierto por navegar de Este a Oeste, cuyos grados nunca ha habido nadie que los haya sabido mensurar. Unos echan a este viaje 1700 leguas, otros 1800, pero la opinión de los primeros es tenida por más cierta."

Ohartzen garenez, frai Martinek Legazpiren Armadako lemazainek izan zuten eztabaidagai bera aurkezten du, Urdaneta horretan beste guztiak baino zehatzago izan zelarik.

Bere misiolari-asmoak bete ez zituelako kezkatu, frai Martin Macao eta Txina aldera abiatu zen berriro. Bigarren txanda honetan alderantzizko norabidean egin zuen bidaia, Lisboatik Ekialderantz portugaldar itsasbideari segiz. Garai hartan Espainia eta Portugal Erresuma beraren agintepean (Felipe II.a) bat eginik zeuden. Herri haietara iritsi, berriro porrot egin eta Mendebalderantz segi zuen, Unamuno deitura zuen euskaldun baten untzian, eta honek Txinako kostaldetik Mexikora eraman zuen. Hemendik Espainiara itzuli zen. Garai hartan nork esan zezakeen ludia bi aldiz eta bi norabideetan erabat itzulbiratu zuela? Marinel peto-petoe izan gabe ere, nabigari bikaina izan zen frai Martin.

Eta paregabeko bidai horiek gutxi balira ere, gerora Paraguay-ra joan zen misiolari. Baina hara iristerako Panaman, Perun eta Txilen barrena igaro zen, Andeak zeharkatu zituen eta Buenos Aires eta Asuncionera iritsi zen. Baina hori guztia eginik ere indarrak ez zitzaizkion ahitu, Espainiara itzuli eta Buenos Aires-entzat zenbait merkataritza-eskubide lortu bait zituen era honetan hiriaren iraupena ziurtatuz, eta berriro Paraguay-ra itzuli zen Asunción-go Gotzain izendatuta. Bidaiarien *Guinness* batean frai Martinek toki nagusia beteko luke bere bidaia paregabeengatik.

Bere izena Ekialde Urruneko geografian grabaturik utzi aurretik, gogora dezagun Txina eta Filipinetako itsaso haietan barrena hainbat Jeneral euskaldun ibili zirela, hala nola, Landecho, Zuazola eta Loyola, Tello eta Aguirre, Ugalde anaiak, Juan eta Rodrigo de Guilleztegi eta beste hainbat.

## 8. Antonio de Oquendo eta Tomás de Larraspuru

XVII. mendearen lehen erdialdean Antonio de Oquendo, lehen aipatutako Miguelen semea, dugu pertsonaiarik gailena inolako zalantzarik gabe. Gaztetatik itsasoko zereginean aritua, 23 urte zituela Garcia de Toledoren Guda-untzitaldeko *entretenido* postua eskuratu zuen (1607). Geroztik, bere bizitza guztia itsasoan igaro zuen, bai Mediterraneoan, non Mámora plazari eskainitako laguntzagatik eta itsaslapurrak zigortzeagatik nabarmendu bait zen, Atlantiar Ozeanoan Gipuzkoako Guda-untzitaldean, gerora Kantaurikoa izango zen horretan, Jeneral bezela eta Indietako Untzitaldeko Jeneral gisa

He silenciado en tal lista el nombre de Antonio de Oquendo, hijo de Miguel, por ser uno de los más notables de todos, y que merece párrafo aparte.

### 7. Un misionero navegante: fray Martín Ignacio de Loyola

Su nombre ha sonado poco entre nosotros. No fue un marino profesional, sí un singularísimo navegante que puede ostentar marcas insuperables a escala mundial. Si un vasco (Elcano) fue el primero en circunnavegar el mundo, fray Martín fue el primero que lo hizo dos veces y con larga propina. Probablemente nació en Eibar, hijo de Andrés Martínez de Mallea y Marina Usoa de Loyola. Era pariente de San Ignacio. En 1581 embarca rumbo a Nueva España con destino a Filipinas, adonde llegó al año siguiente. Ese mismo año pasó a China, donde conoció grandes penalidades y peligro de muerte. Liberado por un portugués, embarcó en Macao por la ruta Oriental y llegó a Lisboa, tras haber dado su primera vuelta al mundo.

Su diario de viaje o *Itinerario* fue impreso en Roma como apéndice de una *Historia de la China* escrita por el agustino González de Mendoza y tuvo éxito europeo, siendo traducido a varias lenguas y reeditado numerosas veces. Fray Martín era un raro humano que había visto con sus ojos China, sus ciudades, ríos, puertos y modos de vida, que los describe ampliamente. Además, en su *Itinerario* describe mares e islas, señala distancias, registra la latitud de muchos puntos. Así, por ejemplo, relatando el viaje de Acapulco a Filipinas, escribe:

"Por este mar del Sur caminando cuarenta días poco más o menos sin ver tierra, al fin de ellos se topan las islas de las velas, que por otro nombre son llamadas de los Ladrones, las cuales son siete u ocho... Estas islas están a 12° y hay opiniones diferentes de las leguas que hay desde el puerto de Acapulco hasta ellas, por-

que hasta el día de hoy ninguno lo ha podido saber de cierto por navegar de Este a Oeste, cuyos grados nunca ha habido nadie que los haya sabido mensurar. Unos echan a este viaje 1700 leguas, otros 1800, pero la opinión de los primeros es tenida por más cierta."

Curiosamente presenta fray Martín la misma cuestión que dividió a los pilotos de la Armada de Legazpi y en la que Urdaneta anduvo más exacto que todos ellos.

Insatisfecho con el fracaso de su propósito misionero, fray Martín embarcó de nuevo rumbo a Macao y China. La segunda vez hizo el viaje en dirección inversa, navegando desde Lisboa a Oriente por la ruta portuguesa. Por entonces España y Portugal estaban unidas bajo la misma Corona (Felipe II). Llegó a destino, fracasó de nuevo, y prosiguió hacia Occidente, navegando en la pequeña nao de otro vasco apellidado Unamuno, que lo llevó desde la costa china a México. De aquí volvió a España. ¿Quién en la época puede ostentar el record de dos vueltas enteras al mundo y en ambas direcciones? Si no marino, fray Martín fue un excelente navegante.

La larga propina añadida a su inigualable record fue su viaje ulterior como misionero al Paraguay. Sólo que para llegar a destino, pasó por Panamá, Perú, Chile, cabalgó sobre los Andes y llegó a Buenos Aires y a Asunción. Todavía le quedaron fuerzas para volver a España y recabar para Buenos Aires cierta libertad de comercio que aseguró la existencia de la ciudad y volver de nuevo a Paraguay nombrado Obispo de Asunción. En un *Guinness* de viajeros, fray Martín ocuparía un lugar destacadísimo por sus proezas.

Antes de dejar su nombre prendido en la geografía del Extremo Oriente, recordemos que por aquellos mares de la China y Filipinas anduvieron los Generales de mar vascos Landecho, Zuazola y Loyola, Tello y Aguirre, los hermanos Ugalde, Juan y Rodrigo de Guilleztegui y tantos otros.



18. Antonio de Oquendo, XVII. mendeko itsasgizon ospetsuena-tako bat, kapitain jeneralari da-gozkian banda gorria eta agin-te-makilarekin. Julio García Conday-ren olioa, 1940. Museo Naval, Madril.

Antonio de Oquendo uno de los más prestigiosos hombres de mar del siglo XVII representado con la banda roja y el bastón de mando de capitán general. Oleo de Julio García Conday, 1940. Museo Naval, Madrid.

20. Antonio de Oquendoren eta Hans Pater holandar almirante-aren untzi intsignien arteko gudu Pernambuco, Brasilgo kostaldean. Pernambuco eta Dunaska guduak izan ziren Donostiako Udaletxeak, 1856. urtean, Antonio de Oquendoren itsas egitandiak gogorarazteko hautatatu zituen gaiak. Hala, neurri handiko bi aihal egitea eskatu zitzaion Antonio de Brugada itsas-gaien pintore erramontikoari. Margo-lan hauen ordainketa, puska bat bai behintzat, herritarren artean bildutako diruz egin zen; Udaletxe zaharrea eskegi ziren aihalak, gaur egungo Udaletxe Liburutegian alegia, eskailera nagusiaren alboko hormetan.

Enfrentamiento de los buques insignia de Antonio de Oquendo y del almirante holandés Hans Pater en Pernambuco, costa del Brasil. Las batallas de Pernambuco y de las Dunas fueron las temas elegidos en 1856 cuando el Ayuntamiento de San Sebastián decide conmemorar las hazañas navales de Antonio de Oquendo encargando al marinista romántico Antonio de Brugada la realización de dos lienzos de gran tamaño. Estos cuadros fueron costeados, parcialmente al menos, por suscripción popular y fueron colocados en el antiguo Ayuntamiento (hoy Biblioteca Municipal), flanqueando la escalera de honor.

19. Dunasko gudu Mantxako itsasartean, Doverreko iparraldean. Antonio de Brugada-ren olioa, 1858. Donostiako Udal Liburutegia. Dunasko itsas guduak, Holandako untzidi baten aurka, egitandi gogoangarriak burutu zituzten Antonio de Oquendok eta honen gizonak, baina izan, espainiar armadaren porrokatzea izan zen.

Batalla de las Dunas. Oleo de Antonio de Brugada, 1858. Biblioteca Municipal de San Sebastián. La batalla naval de las Dunas, librada al norte de Dover, contra una flota holandesa, contó con diversos episodios épicos protagonizados por Antonio de Oquendo y sus hombres, pero fue en realidad una gran derrota de la armada española.

ihardunez. Azkeneko hau berak gidatu zuen 1612. eta 1614. urtean. Ausardia, zehaztasun eta disziplina handiko gizon hau, bere garaiko pertsonaiarik gailena bihurtu zen, "vigia de los mares", itsaslapur nahiz kortsarioen eta holandarren aurka borroka eginez, hauek Pernambuco-ko itsas gudu gogoangarrian menderatu zituelarik Brasil Holandaren eskuetan eror ez zedin ziurtatuz. Oquendoren garaipen horri esker Brasilek, portugaldarren behinolako kolonia, gero hirurogei urtez Espainiaren agintepean eta berriro Portugalen esku egon zenak bere biziraupena eta nortasuna segurtatu ahal izan zituen.

Burutu zuen karrera dizdiratsua gorabehera, saminez beterik igaro zituen bere azken egunak, aitak bezela, gudu-hondamen bat zela medio: Dunetako borrokaldian izan zen, Holandatik hurbil, Hogeitamar Urteko Gerra ospetsuan. Baina hartan ere ausarta eta bihotz handikoa zela erakutsi zuen.

Garai berekoa genuen Tomás de Larraspuru azkoitiarra, mailaz maila igoz kabo, sargento, alferrez, kapitain eta azkenik Itsasoko Jenerala izatera iritsi zena. 1607an Erregeari zuzendu zion Memorial batean bere lehenengo zerbitzuez hitz egiten digu, horiez gainera garrantzi handiagoko beste asko ere burutuko zituelarik. Beste euskaldun asko izan ziren Indietako Untzitaldeko Jeneral XVII. mendean zehar, Itsas Armada piskanaka beheraka zihoan garaian. Horren froga gisa, mende horren lehenengo erdialdean Untzitalde horien buruzagitza izan zuten batzuen izenak adieraziko ditugu:

1612 Antonio de Oquendo

1614 Juan Pérez de Portu



### 8. Antonio de Oquendo y Tomás de Larraspuru

En la primera mitad del siglo XVII hay una figura indudablemente descolante y es la de Antonio de Oquendo, hijo de Miguel, ya antes mencionado. Dedicado desde su juventud al mar, sentando a sus 23 años plaza de *entretenido* en la Escuadra de García de Toledo (1607). A partir de esa fecha, su vida entera transcurriría en el mar, sea en el Mediterráneo, donde se distinguió en el socorro de la plaza de la Mámora y en el castigo de piratas en el Atlántico, como General de la Escuadra de Guipúzcoa luego de Cantabria; y como General de la Flota de Indias. El guió esta última los años 1612 y 1614. Hombre valerosísimo, metuculoso y disciplinado, se convirtió en figura señera, "vigía de los mares", combatiendo contra piratas y corsarios y contra los holandeses a los que venció en batalla naval memorable en

Pernambuco, asegurando que Brasil no cayera en manos de Holanda. La subsistencia e identidad de Brasil, antigua colonia portuguesa, luego durante sesenta años perteneciente a la Corona española y nuevamente a la de Portugal, es mérito que hay que atribuir a aquella victoria de Oquendo.

A pesar de su gloriosa carrera, terminó sus días, como su padre, amargado por una derrota: la de la batalla de las Dunas, cerca de Holanda, en la famosa Guerra de los Treinta Años. Mas también entonces mostró extraordinario valor.

Coetáneo suyo fue el azcoitiano Tomás de Larraspuru, que fue ascendiendo de cabo, sargento, alférez, capitán hasta General de Mar. Un Memorial suyo dirigido al Rey en 1607 nos habla de sus primeros servicios, a los que acompañarían otros muchos y más importantes.



20





21

21. Armada del Mar Océano capitana untziko estandarte, Oquendotarrek XVII. mendeko hainbat itsas gudutan jaso. Museo Naval, Madril (Santillanako markesak utzia)

Estandarte de capitana de la Armada del Mar Océano que arbolaron los Oquendo en múltiples campañas del siglo XVII. Museo Naval, Madrid (depósito del marqués de Santillana).

23. Antonio de Gaztañetaren erretratua. Landsbergs holandar eskolako margolariaren alioa, 1718. Arrietakua Etxeko bilduma, Mutriku. Gaztañeta, untzidi eta armaden zerbitzura, ekintza gogoangarri asko egin bazen ere, untzigintzan egindako lanagatik da batez ere ezaguna.

Retrato de Antonio de Gaztañeta, 1718. Oleo de Landsbergs, pintor de escuela holandesa. Colección Casa Arrietakua, Mutriku. Aun cuando su biografía está repleta de brillantes acciones al servicio de flotas y armadas, Gaztañeta brilló sobre todo por su trabajo en el ámbito de la construcción naval.

22. Espainiako untzidía Karibeko San Martín uhartereko holandarrei erasoka 1633an. Juan de la Corte-ren alioa, 1635. urte ingurukoa. Museo del Viso del Marqués, Ciudad Real. Bizkaiko eta Gipuzkoako gizon eta untziek berebiziko garrantzia izan zuten Ameriketarako merkataritza harreman erregulatua bideratzen jarraitzeko.

Flota española en acción contra el asentamiento holandés en San Martín, isla del Caribe (1633). Oleo de Juan de la Corte, hacia 1635. Museo del Viso del Marqués, Ciudad Real. La aportación de hombres y barcos de Bizkaia y Gipuzkoa fue sustancial para el mantenimiento del comercio regular con América.

1614 Antonio de Oquendo  
1619 Carlos de Ibarra  
1623 Carlos de Ibarra  
1626 Alonso de Mugica  
1630 Miguel de Echazarreta  
1636-8 Carlos de Ibarra  
1638 Martín de Orbea  
1644 Pedro de Ursua  
1648 Pedro de Ursua  
1651 Juan de Echeverri

Itsasgizon hauei esker, Amerikarekiko merkataritza, bidaiarien joan-etorria eta metal preziatuen nahiz bestelako gaien garraioa egin ahal izan zen. Amaierako eranskinean beste itsasgizon ospetsu askoren zerranda luzea eskaintzen dizuegu.

## 9. XVIII mendeko lau nagusiak

XVII. mende bukaeran Armada lur-jota zegoen eta hurrengo mendean hasi zen berrindartzen, batipat Patiño eta Ensenada ministroen eskutik. Mende hasierako hamarkade-



22

Otros muchos vascos fueron Generales de la Flota de Indias a lo largo del siglo XVII, cuando la Marina iba en decadencia progresiva. Como una muestra indicamos algunos de los que mandaron tales Flotas en la primera mitad de ese siglo:

- 1612 Antonio de Oquendo
- 1614 Juan Pérez de Portu
- 1614 Antonio de Oquendo
- 1619 Carlos de Ibarra
- 1623 Carlos de Ibarra
- 1626 Alonso de Múgica
- 1630 Miguel de Echazarreta
- 1636-8 Carlos de Ibarra
- 1638 Martín de Orbea
- 1644 Pedro de Ursua
- 1648 Pedro de Ursua
- 1651 Juan de Echeverri

Gracias a ellos se mantuvo el comercio con América, el paso de pasajeros y la traída de metales preciosos y de otros productos. Otra larga nómina de marinos ilustres la daremos en un apéndice final.

### 9. Los cuatro grandes del siglo XVIII

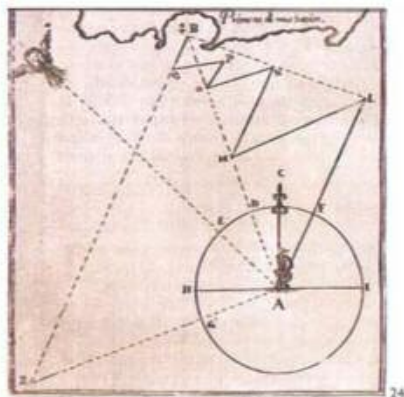
Tras la decadencia suma a que llegó la Armada a fines del siglo XVII, se inicia una recuperación en el siglo siguiente por obra, sobre todo, de los ministros Patiño y Ensenada. En las primeras décadas del siglo emerge con fuerza la figura de Gaztañeta, superintendente de los astilleros del Cantábrico, hijo de Mutriku que, como tantos otros, comenzó de grumete y llegó a General. Gaztañeta Iturrizalza salió a navegar ya a los 12 años. Era hijo de marino e hizo viaje a Veracruz en nave mandada por su padre; al fallecer éste allí, tuvo que hacerse cargo de la nave para traerla hasta Pasaia. Su curriculum de navegante se afirmó en el siglo XVII navegando en flotas de galeones: dos veces a Buenos Aires, cuatro a Tierra Firme, cuatro a Nueva España. En 1684

pasó a servir en la Armada del Océano, encargado de dirigir sus derrotas y fue nombrado piloto mayor con grado de capitán de mar. No era solamente un hombre práctico, sino que aprendió conocimientos matemáticos. Y así publicó poco después su *Norte de la navegación ballado por el cuadrante de reducción*, libro que contribuyó al empleo generalizado del cuadrante por los navegantes de la Península Ibérica.

Auténtico "zorro del mar" salvó con su astucia a la Armada de Nápoles que venía a España, evitando un encuentro con la francesa, muy superior, y por ello fue



23



24. Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción Gaztañetaren liburuaren ilustrazioa, 1692. Liburu honi esker zabaldu zen koadrantearen erabilera Iberiako Penintsulako itsasgizonen artean.

Ilustración de Norte de la navegación hallado por el cuadrante de reducción, obra de Gaztañeta editada en 1692 que contribuyó al empleo generalizado del cuadrante por los marinos de la Península Ibérica.

26. Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas Capitana Real untziari buruzko marrazkia eta oharrak. Colindresen (Kantabria) egin zen untzia, XVII. mendean bukaeran, gipuzkoar untzigileen zuzendaritzapean. Gaztañetaren Arte de Fabricar Reales (1687-1691) eskuizkributik hartua. Arrietakua Etxeko Artxiboa, Mutriku.

Dibujo y anotaciones sobre la Capitana Real Nuestra Señora de la Concepción y de las Animas fabricada en Colindres (Cantabria) a finales del siglo XVII bajo la dirección de constructores gipuzcoanos. Forma parte del manuscrito de Gaztañeta Arte de Fabricar Reales, realizado entre 1687 y 1691. Archivo Casa Arrietakua, Mutriku.

25. Passaroko Lurmuturreko gudua. Richard Paton-en olioa, XVIII mendean. National Maritime Museum, Greenwich. Itsas gudu hau izan zen, Siziliako uretan, Gaztañetaren hondamendirik handiena. 1718. urtean, aurretiko gerra adierazpenik gabe, Byng ingeles almiranteak Gaztañetaren eskudrari eraso zion, Gaztañetak untzien erdiak galdu zituen, eta bala botek zauritu zuen.

La batalla de Cabo Passaro. Oleo de Richard Paton, siglo XVIII. National Maritime Museum, Greenwich. Este combate naval que tuvo lugar en aguas sicilianas fue la mayor derrota sufrida por Gaztañeta. Sin declaración de guerra previa el almirante inglés Byng atacó en 1718 a la escuadra de Gaztañeta quien perdió la mitad de sus barcos y él mismo resultó herido de bala.

27. Norte de la Navegación... Gaztañetaren liburuaren azala, Sevilla, 1692. Matias Arteagoren grabatuak ditu liburuak. Behealdean Gipuzkoako eta Mutrikuko armariak ageri dira, Mutrikun sortua baitzen Gaztañeta.

Portada de Norte de la Navegación... libro de Gaztañeta editado en Sevilla, en 1692, con grabados de Matias Arteaga. En la parte inferior pueden observarse los escudos de Gipuzkoa y Mutriku, su pueblo natal.

tan Gaztañeta indartsu ageri zen, Kantauriko untziolen superintendente zen, Mutrikun jaioa, txo hasi eta jeneral egina. Gaztañeta Iturribalzaga 12 urterekin hasi zen nabigatzen. Marinelaren seme zen eta bere aita buru zela Veracruz-eraino egin zuen bidaia. Aita hil zitzaion han eta berak hartu zuen untzia Pasaiaraino ekartzeko ardura. XVII. mende bukaeran zaildu zen itsasoan, galeoi flotetan: birritan joan zen Buenos Aires-a, lautan Tierra Firmera, lautan Nueva Españara. Ozeanoko Armadan zerbitzen hasi zen 1684an, norabidearen ardura zeukan eta pilotu nagusi izendatu zuten itsas-kapitain mailarekin. Gizon pragmatikoa izateaz gain, matematika ere ikasi zuen. Handik gutxira argitaratu zuen bere *Norte de navegación hallado por el cuadrante de reducción* liburua.

Liburu honi esker, Iberiar penintsulako nabigariak koadrantea ezagutu zuten.

"Itsas-azeri" honen argitasunak Espainiara zetorren Napoliko armada salbatu zuen, bere frantses-armada indartsua saihestuz eta honexegatik Almirante izendatu zuten. Eskoziarrak bota zituen Dariendik (Panama) 1699an. Trebezia aparta erakutsi zuen noraezean zeuden untziak berreskuratzen eta matxurak konpontzen. Honela Kantauriko untzioletako superintendente izendatu zuten (1702). Zornoan untzi-handien eraikuntzan zuzendari izan zen, *Salvador* 74 kainoidunarena esate baterako. Horrekin batera Pasaia, Orio eta Usurbilen nabio batzuen eraikuntza gainbegiratu zuen. Ingeles eta holandarrek arreta jarri zioten bere teknikari eta galiboak kopiatu zizkieten. 1718an Bartzelonatik Siziliari laguntzera zihoan guda-untzitalde buru izan zen; zauriturik, preso hartu zuten.

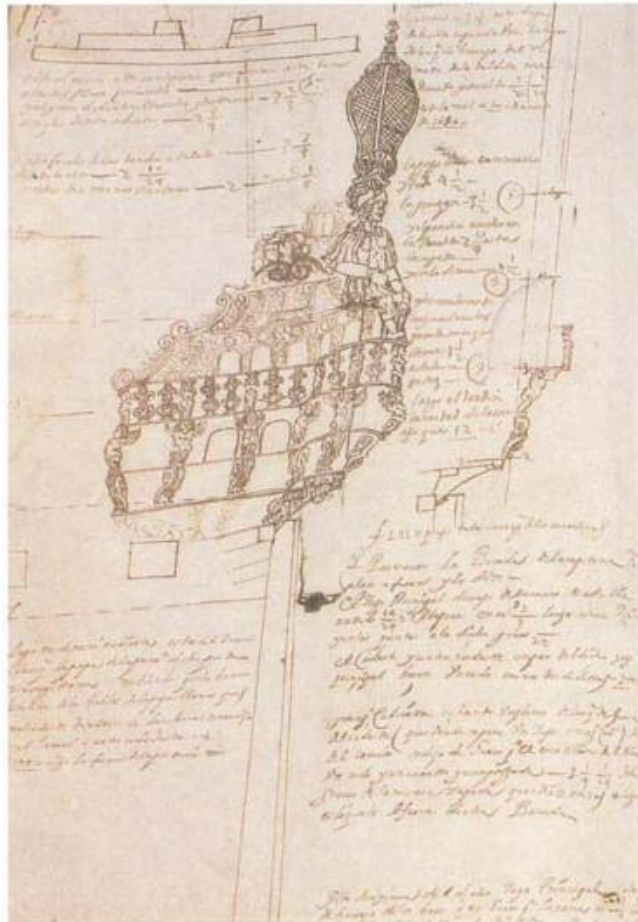


25

nombrado Almirante. Intervino en 1699 desalojando de Darién (Panamá) a los escoceses. Mostró especial habilidad en salvar navíos sueltos o en remediar averías, adquiriendo gran fama en la construcción de barcos, por lo que fue nombrado superintendente de los astilleros del Cantábrico (1702). Dirigió en Zornoza la construcción de grandes navíos, como el *Salvador*, dotado de 74 cañones. Paralelamente supervisa la construcción de varios navíos en Pasaia, Orio y Usurbil. Ingleses y holandeses se interesaron por su técnica llegando a copiar sus gálibos. En 1718 dirigió la Escuadra que desde

Barcelona fue en socorro de Sicilia; acabó herido y preso. En 1726 mandó la Escuadra que fue a Santo Domingo, burlando de noche a la Escuadra inglesa, por lo que se le concedió una pensión de mil ducados. Murió en 1728 y está enterrado en las Jerónimas.

Sus reglas y proporciones para construir navíos fueron impuestas por el Rey (1720) en los astilleros de España e Indias, imprimiéndose con láminas y planos. La vigencia de la normativa de Gaztañeta alcanza hasta mediados del siglo XVIII, aunque su influencia en la arquitectura naval civil se prolonga a lo largo del siglo.



26



27

28. Gaztañetaren nabio baten modelo. Gaztañetaren zuzendaritzapean, 1713-1716 bitarteko urteetan, Orion eta Pasaian egin ziren nabioetako bat da untxi hau. Modeloaren egilea: Jesús M<sup>o</sup> Perona, 1994. Donostiako Untzi Museoa. Ingalaterrako eta Holandako untxigileek kontuan hartu zituzten Gaztañetaren zenbait ekarpen beren untxietoko batzuk egiteko.

Modelo de uno de los navíos construidos bajo la dirección y supervisión de Gaztañeta en Orio y Pasaia entre 1713 y 1716. Modelo de Jesús M<sup>o</sup> Perona, 1994. Museo Naval, San Sebastián. Los constructores ingleses y holandeses tuvieron en cuenta ciertas soluciones estructurales de Gaztañeta para la fabricación de algunos de sus barcos.

29. 70 kanoiko nabio baten plano, Gaztañetaren Proporciones de las Medidas más Esenciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas (1720) liburutik hartua. Liburu honen bidez finkatu ziren Espainian eta itsasoaz beste aldera egin beharrek untxien proportzioak.

Plano de un navío de 70 cañones incluido en el libro Proporciones de las Medidas más Esenciales para la Fábrica de Navíos y Fragatas (1720). Mediante esta obra de Gaztañeta se regulan las proporciones de los buques a construir en España y Ultramar.

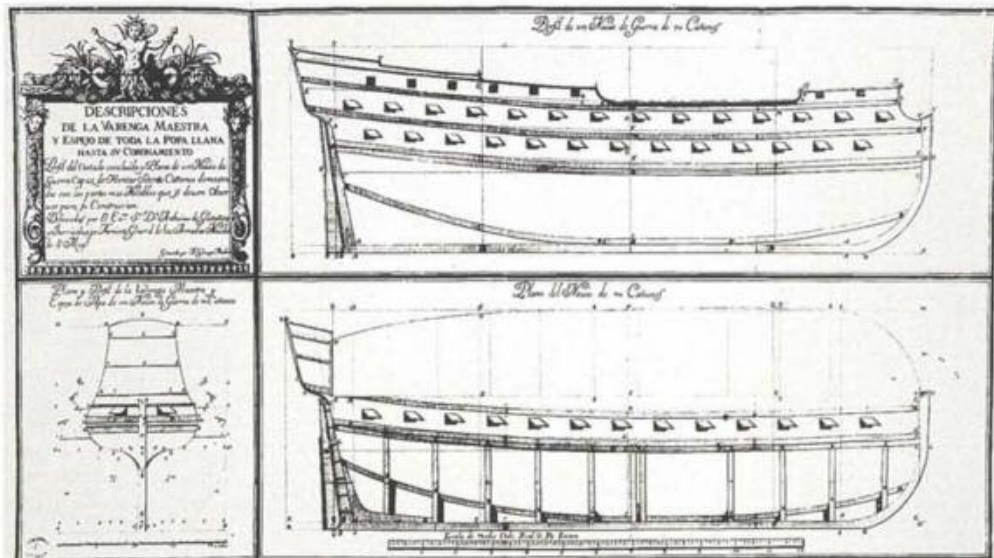
30. Blas de Lezoren erretratu orijinalaren kopia. Museo Naval, Madril. Ingeles, turko, itsaslapur eta kortsariaren aurkako itsas gudu askotan parte hartu zuen Blas de Lezok.

Blas de Lezo según copia del retrato original. Museo Naval, Madrid. Blas de Lezo fue intrépido protagonista de multitud de acciones navales frente a ingleses, turcos, piratas y corsarios.



31. Ingalaterrako Stanhoppe nabioa atzeman zuen Blas de Lezo, 23 urte besterik ez zituela. Marga-lana Angel Cortellini-k egina dela uste da, 1904. Museo Naval, Madril.

Apresamiento del navío inglés Stanhoppe por Blas de Lezo cuando sólo contaba con 23 años de edad. Oleo de 1904 atribuido a Angel Cortellini. Museo Naval, Madrid.

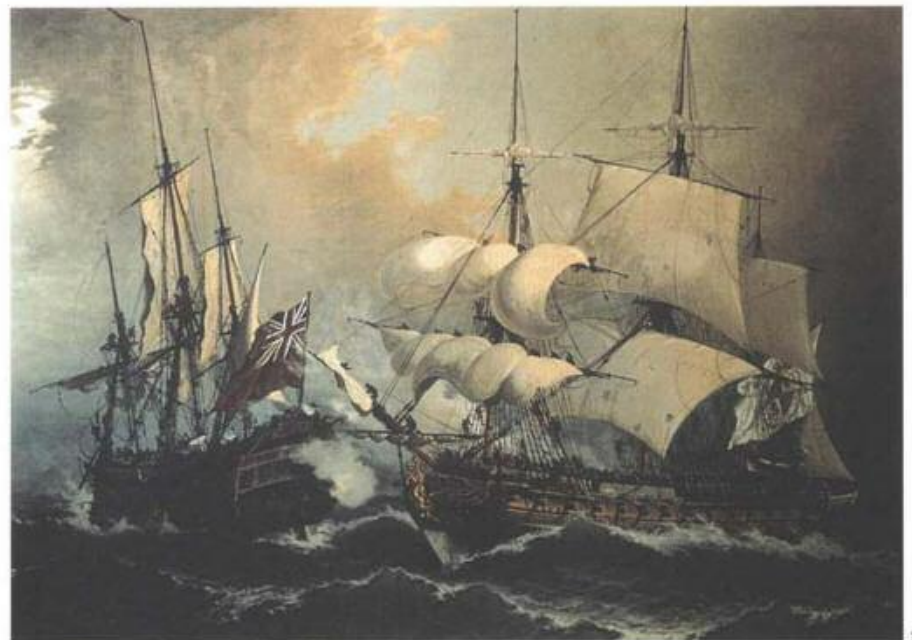


Otra figura coetánea es la de Blas de Lezo, hijo de Pasaia, iniciando su carrera como guardiamarina de la Armada francesa, en un momento de estrechas relaciones entre Francia y España. Su comportamiento en una batalla contra ingleses y holandeses le valió el ascenso a alférez, aunque perdió una pierna. Intervino en varias acciones en el Mediterráneo, siendo nombrado Capitán de fragata en 1710 y Capitán de navío dos años más tarde. Interviene en Génova y en la reconquista de Mallorca (1714), dos años más tarde en el transporte de la plata en las Bahamas, luego en la Escuadra del General Urdinso. Fue habilísimo despejando de corsarios y piratas las costas americanas, nombrado General en 1723 y ascendido a Jefe de Escuadra. Desde el Departamento de Cádiz toma parte en varias acciones en el Mediterráneo, especialmente dos veces en Orán. Fue promovido a Teniente General.

Su acción más célebre llegaría cuando, como Comandante General de los galeones de Tierra Firme, se dirigió desde Cádiz a Cartagena de Indias en 1737. Inglaterra, a raíz de la guerra con España (1739), hostigaba a Jamaica, atacó Portobelo, amenazaba La Habana y se propuso conquistar Cartagena de Indias. Blas de Lezo hizo el milagro de organizar la defensa de la plaza, asediada dos veces por una impresionante Escuadra. El Almirante inglés Vernon había acuñado ya monedas celebrando su esperada victoria, que se conservan en el Museo Naval de Madrid. Tras dos semanas de asedio y combates, hubo de desistir dejando nueve mil bajas y veinte navíos. Lezo fue el héroe de aquella defensa, siendo distinguido por el Rey con altos elogios y un marquesado.



30



31



32

32. Domina baten aurpegialdea. Horrelako dominak egin ziren Ingalaterran, 1741ean, Blas de Lezori irabazi behar baina sekula irabazi ez zitzaion gudu batean -Cartagena de Indias hartzeko guduan alegia- garaile atera izana gogorarazteko. Blas de Lezo ikus daiteke dominan, belaunika, ezpata Vernon almiranteari errenditzen. Museo Naval, Madril.

Anverso de una de las medallas acuñadas en Inglaterra, en 1741, para conmemorar una victoria sobre Blas de Lezo -toma de Cartagena de Indias- que nunca se produciría. En él se representa a Blas de Lezo entregando su espada, rodilla en tierra, al almirante Vernon. Museo Naval, Madrid.

34. Cosme Damián Txurrukaren erretratua, 38 urte zituela Brest-en egindakoaren kopia. Idazkunak honela dio: "Vivió por la humanidad y murió por la patria" ("Gizateriaren alde bizi eta aberriaren alde hil zen"). Kopiaren egilea A. Borghini, 1846. Arrietakua Etxeko bilduma, Mutriku.

Cosme Damián de Churruca según copia del retrato efectuado en Brest a la edad de 38 años en la que figura la siguiente leyenda: "Vivió por la humanidad y murió por la patria". Copia de A. Borghini, 1846. Colección Casa Arrietakua, Mutriku.

35. San Martín eta Antilletako beste uharte batzuen karta esferikoa. Churrucak 1794an egin eta 1811an argitaratua. Donostiako Untzi Museoa. Churruca izan zen Magallanes Itsasarterako espedizioaren (1788) astronomia eta zientzia goien gaineko arduraduna. Ipar Ameriketarako espedizio bateko buru ere izan zen, eta itsas karta eta behaketa astronomiko aska egin zituen.

Carta esférica de San Martín y otras islas de las Antillas, levantada por Churruca en 1794 y publicada en 1811. Museo Naval, San Sebastián. Churruca fue el responsable de los aspectos astronómicos y científicos de la expedición al Estrecho de Magallanes de 1788. Dirigió la expedición científica a América del Norte y realizó gran número de cartas náuticas y observaciones astronómicas.

33. Ingelesak Cartagena de Indias erasoka. V. Urrabietaren litografia, Madril, 1854 inguruan. Donostiako Untzi Museoa. Vernon almiranteak Cartagenako gerra-portuari eraso zionean hura zen -140 unti, 9.000 gerra-gizon eta 2.000 esklabu beltz baino gehiagorekin- hura zen Indietara zihoazen untzidien abioburua.

Ataque inglés a Cartagena de Indias. Litografía de V. Urrabiet, Madrid, hacia 1854. Museo Naval, San Sebastián. El almirante Vernon atacó Cartagena, apostadero de donde partían las flotas de Indias, con más de 140 naves, 9.000 hombres de desembarco y 2.000 negros de machete.

Santo Domingora 1726an joandako eskuadraren buru izan zen, gauzez Eskuadra Ingelesari ihes egin zion eta hori zela eta mila dukateko ordainsaria eman zitzaion. 1728an hil zen eta Jeronimetan eman zioten lur.

Nabioak egiteko berak jarritako arau eta neurriak betearazi egin zituen Erregeak 1720an Espainia eta Indietako untzioetan. Inprimatu ere egin ziren lamina eta planoz osaturik. Gaztañetaren neurri-arauak indarrean iraun zuen XVIII-ko erdialderarte, hala ere, untzigintza zibilean egindako lanak mende guztian zehar iraun zuen.

Garai bereko beste itsasgizon bat Blas de Lezo da, Pasaiako semea. Hasieran Armada frantseseko itsas-zaina izan zen, Espainiak eta Frantziak harreman estuak zituzten une batean. Ingelesen eta holandarren aurkako borrokaldi batean izan zuen jokabideari esker alferrez izendatu zuten, borrokaldi hartan hanka bat galdu bazuen ere. Mediterraneoan zenbait ekitalditan parte hartu zuen eta 1710ean fragatako Kapitain izendatu zuten. Bi urteren buruan Untziko-Kapitain. Genovan eta Mallorkako birkonkistan (1714) parte hartu zuen, bi urte geroago Bahametan zilar-garraioan eta ondoren Urdinso Jeneralaren Guda-untzitaldean. Oso trebea izan zen kortsarioak eta itsaslapurrak kostalde amerikarretik aldenduarazten, 1723an Jeneral izendatu eta Guda-untzitaldeko Buru jarri



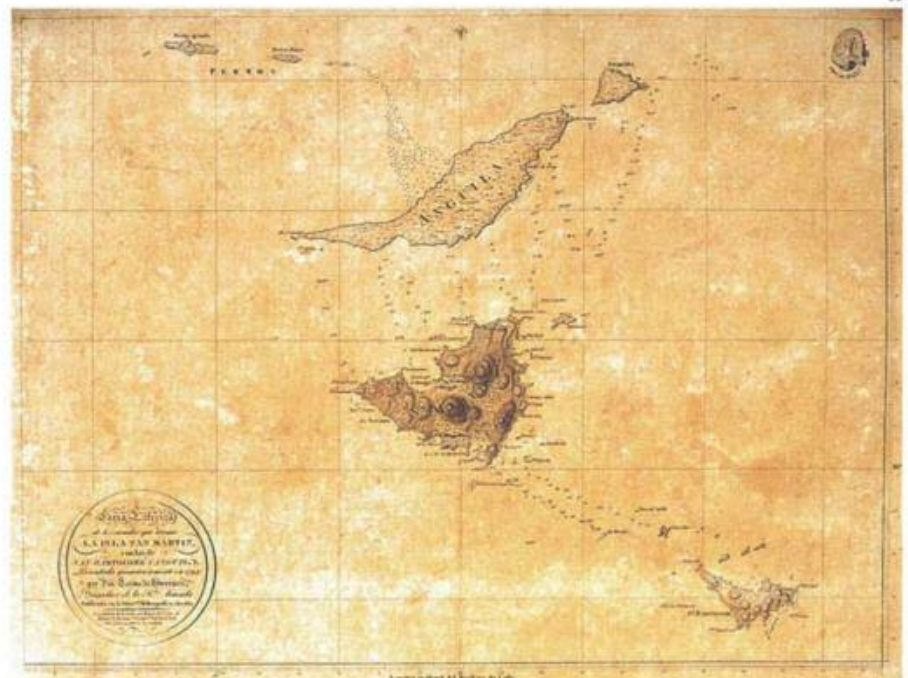
33

Al cerrar el siglo sobresalen otras dos figuras. Cosme Damián de Churrua, hijo de Mutriku. Su muerte en Trafalgar, luchando contra Nelson, le valió elogios de diversas plumas y que, ya en 1813, el Gobierno ordenase que un buque de la Armada perpetuase su apellido. Dejó el Seminario de Burgos por la Marina, sentando plaza de guardiamarina y llegando muy pronto a alférez. Desde 1783 estudió las llamadas Matemáticas sublimes que luego pasó a enseñar, mostrando grandes conocimientos en mecánica y astronomía. En 1788 intervino bajo el General Córdova en el reconocimiento de las corrientes y mareas del Estrecho de Magallanes, levantando numerosos planos. El *Diario* que escribió en aquella ocasión es de gran valor y lo revela como escritor y con alma de científico. A propósito de su reconocimiento de la Tierra del Fuego, escribió: "De este modo pudo ya cualquier viajero arrostrar con aquellas riberas hasta entonces nunca bien conocidas, sin recelo de encontrar en ellas cosa que no tenga verdadera posición en nuestra carta". Es el gozo puro del saber y de sus efectos humanitarios. En 1789 Churrua fue agregado al Observatorio de Cádiz.

Dos años más tarde recibía otro honroso cargo científico, al ser nombrado Jefe para el levantamiento de un Atlas marítimo de América. Tras trabajar con Mazarredo en Madrid zarpó para América con los bergantines *Descubridor* y *Vigilante*. Estableció su centro de operaciones en la isla Trinidad, pero la guerra impidió aquella obra científica, limitada sólo a la isla de Granada. Laborioso y riguroso en su trabajo, perfeccionó el conocimiento de las costas de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico, y algunos de sus hallazgos pasaron a almanaques náuticos europeos. Con treinta años y enfermo regresó a la Península, dejando muchos amigos y admiradores en América. Sus cartas esféricas fueron publicadas con admiración de todos y él fue agasajado en la Corte, siendo nombrado Capitán de navío. Su *Cartilla* de normas es fiel espejo de la disciplina que imperaba en su navío.



34



35



36. Txurrukaren heriotza Trafalgarren. E. Alvarez Dumont-en olioa, 1892. Madriño Museo del Pradok Tenerifeko San Cristobal de la Laguna-ko Instituto Cabrera Pinto-ri utzia. Txurrukaz ari zela, Pérez Galdosek esaldi hau jarri zuen Trafalgar (1873) kontakizun nobelatuaren pertsonaietako baten ezpainetan: "Hombres como éste no debían ser expuestos a los azares de un combate, y sí conservados para los progresos de la ciencia de la navegación".

Muerte de Churruga en Trafalgar, óleo de E. Alvarez Dumont, 1892, propiedad del Museo del Prado depositada en el Instituto Cabrera Pinto de San Cristóbal de la Laguna (Tenerife). Refiriéndose a Churruga, Pérez Galdós puso en boca de uno de los personajes de su relato novelado Trafalgar (1873) la siguiente frase: "Hombres como éste no debían ser expuestos a los azares de un combate, y sí conservados para los progresos de la ciencia de la navegación".

zuten. Cadizeko Departamentutik hainbat ekinalditan parte hartu zuen Mediterraneoan, bereziki Oranen bi aldiz. Teniente Jeneral posturako izendatu zuten.

Bere ekinaldirik sonatuena, Tierra Firme-ko galeoien Komandante Jeneral bezela, 1737an Cadizetik Cartagena de Indias-era joan zeneko hartan burutu zuen. Ingalaterrak, Espainiaren guda zela eta (1739), gogor ari zen Jamaicaren aurka, Porto Velho-ri eraso zion, Habana mehatxatu eta Cartagena de Indias menderatzeko asmoa zuen. Blas de Lezok harrigarriro antolatu zuen plazaren defentsa, egundoko Guda-untzitalde batek hura bi aldiz setiatu ondoren. Ordurako, Vernon Almirante ingelesak segurutzat jotzen zuen garaipena ospatzeko txanponak eginak zituen; txanpon horiek Madrileko Museo Navalean gordetzen dira. Eraso eta borrokaldiek bi aste iraun zuten, baina azkenean atzera egin behar izan zuen, bederatzi mila hildako eta hogeitazun bertan utzirik. Lezo defentsa haren heroia izan zen eta Erregeak ohore handiak eta markesgo bat eman zizkion sarritzat.

Mende bukaeran beste bi itsasgizon nabarmentzen dira. Cosme Damián de Churruga, Mutrikuko semea. Trafalgar-en Nelsonen kontrako borrokaldian hil izanak zenbait idazleren goraiipamenak ekarri zizkion eta, 1813an jadanik, Gobernuak haren omenez Armadako Untzi bati bere izena jartzea erabaki zuen. Burgosko Seminarioa utzita Itsas Armadari lotu zitzaion Itsas zain postua eskuratuz eta handik gutxira alferez izan zen. 1783tik "Matemáticas sublimes" direlakoak ikasi eta gerora horiek irakasten ihardun zuen, mekanika eta astronomiari buruzko ezagupen handiak izanik. 1788an Córdova Jeneralaren agintepean Magallanes Itsasartearen korrante eta itsasaldiak ikertu zituen plano ugari eginez. Aldi hartan idatzi zuen *Egunkaria* balio handikoa da eta bere idazle sena eta zientzilari izaera erakusten digu. Tierra de Fuegoan egin zuen ikerketaz honako hau idatzi zuen: "De este modo pudo ya cualquier viajero arrostrar con aquellas riberas hasta entonces nunca bien conocidas, sin recelo de encontrar en ellas cosa que no tenga verdadera posición en nuestra carta". Horra jakintzaren eta bere ondorio onuragarrien poza. 1789an Txurruka Cadizeko Behategian agregatua izan zen.

Bi urte beranduago ohore handiko beste eginkizun zientifikoa utzi zuten bere gain, Amerikako Itsas Atlas bat egiteko Arduradun Nagusi izendatu bait zuten. Madrilen Mazarredorekin lan egin ondoren, *Descubridor* eta *Vigilante* izeneko bergantinetan abiatu zen Amerika aldera. Trinidad irla aukeratu zuen bere ikerketarako abiapuntu bezela, baina gerrak lan zientifikoa hura galerazi zuen, Granada irlara bakarrik mugatu zelarrik. Bere lanean saiatua eta zorrotza, Kuba, Santo Domingo eta Puerto Rico irletakoz kostaldeari buruzko ezagupenak hobetu zituen. Bere aurkikundeetako batzuk Europako itsas egutegietan jaso ziren. Hogeitamar urte zituela, gaisorik, Penintsulara itzuli zen, Ameriketara lagun eta miresle ugari utzirik. Bere Itsas mapa esferikoek arrakasta handiz argitaratu ziren eta Kortean oso harrera ona izan zuen, Untziko Kapitain izendatu zutelarik. Bere arau-liburuxka ikusita, untzian zebilen disziplina argi nabari da.

En 1799 pasó a Brest, al mando del *Conquistador* y luego a París para visitar el Observatorio Astronómico y el Depósito Hidrográfico. Napoleón le recibió con muestras de aprecio y le regaló un sable de honor. En Brest escribió su *Método geométrico para determinar todas las inflexiones de la quilla de un buque quebrantado*. Tas volver a Cádiz (1802) y viajar a Marsella, recaló en su villa natal, donde fue alcalde.

En 1803 se le confió el mando del *Príncipe de Asturias*, único navío de tres puentes surto en El Ferrol. Por entonces redactó su *Instrucción sobre uso de punterías*. En 1805 le dieron el mando del *San Juan Nepomuceno*. Pasó a Cádiz y zarpó con la Escuadra conjunta hispano-francesa, mandada por Villeneuve. El 21 de octubre combatía con la Escuadra inglesa de Nelson. Cinco navíos cayeron sobre el *San Juan*, en que el valor de Churruca alcanzó cotas míticas, hasta

que un cañonazo le arrancó una pierna muriendo a las horas. Los ingleses, que conservaron el *San Juan*, honraron la memoria del hijo de Mutriku, poniendo sobre su cámara en letras doradas: Churruca.

La calidad humana, científica y militar de Churruca le han granjeado siempre alta estima y respeto. Mutriku le levantó un monumento y San Sebastián le dedicó una calle. Una frase escrita a un amigo poco antes de salir para la que sería su última acción, resume todo su sentido del honor: "Si tu oyes decir que mi navío es prisionero cree firmemente que yo he muerto". Así fue. El navío cayó en manos de los ingleses, pero con Churruca muerto.

Cierra el siglo y abre el siguiente en el zénit del honor José de Mazarredo, bilbaíno de nacimiento, hombre de auténtico genio marinero. Guardiamarina,



36



37

37. Abordaia baten eszena. XVIII. mendeko grabatua. Mazarredo bikaina zen taktikak antolatzen, eta garaipen handiak lortu zituen untzidi ingelesen eta berberiar itsaslapurren aurkako erasoetan.

Escena de abordaje. Grabado del siglo XVIII. Como excelente organizador táctico Mazarredo cosechó abundantes éxitos contra las flotas inglesas y los piratas berberiscos.

38. Nabio baten biñeta, José de Moraledaren Viaje a Chiloé (1786 inguru) liburutik hartua. Museo Naval, Madril. Mazarredok hainbat espedizio zientifikotan parte hartu zuen, eta astronomiari, hidrografiari eta itsas taktikari buruz zituen ezagupenak zenbait liburutan argitaratu ziren.

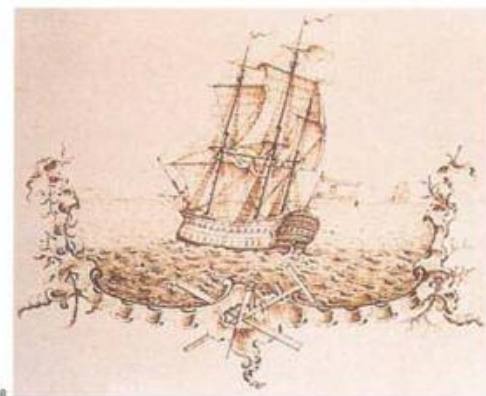
Viñeta de navio del Viaje a Chiloé, de José de Moraleda (hacia 1786). Museo Naval, Madrid. Mazarredo participó en varias expediciones científicas y su interés por la astronomía, la hidrografía y la táctica naval se vio plasmado en varias publicaciones.

39. José de Mazarredo-ren erretratua. Frédéric Dubois-en miniatura, 1800. Donostiako Untzi Museoa. Mazarredo, bai teoriarik bai praktikan oso jantzia baitzen, XVIII. mendeko itsasgizon osoenetako bat izan zen.

Retrato de José de Mazarredo, miniatura de Frédéric Dubois, 1800. Museo Naval, San Sebastián. Por sus amplios conocimientos teóricos y prácticos Mazarredo fue considerado como uno de los marinos más completos del siglo XVIII.

40. XVIII. mende bukaerako jatorrizko grabatu-xafla. 1799. urtean itsas ekaitza batek hagok eraitzita utzi zituen Mazarredoren nabioetako marinel batek Karmengo Amabirjinari eskainitako zinoparia. Museo Naval, Madril.

Plancha original de grabado de finales del siglo XVIII. Exvoto dedicado a la Virgen del Carmen por uno de los tripulantes que iba a bordo de uno de los navíos de Mazarredo desbarbolados en un temporal que tuvo lugar en 1799. Museo Naval, Madrid.



38

1799an Brest-era joan zen *Conquistador* untzia bere agintepean harturik eta ondoren Parisera Behategi Astronomikoa eta Depositu Hidrografikoa bisitatzera. Napoleonek abegi ona egin zion eta ohorezko sable bat eman zion oparizat. Brest-en *Metodo geometrico para determinar todas las inflexiones de la quilla de un buque quebrantado* delakoa idatzi zuen. Cadizera itzuli (1802) eta Marseillan izan ondoren, bere jaioterri-rra iritsi zen, bertako alkate izanik.

1803an, Ferrolen ainguratutako hiru zubiko untzi bakarra zen *Principe de Asturias*-en agintea bere esku utzi zuten. Garai horretan idatzi zuen *Instrucción sobre uso de punterías* delakoa. 1805ean *San Juan Nepomuceno* untziaren aginpidea eman zioten. Cadiz-era joan eta Untzitalde hispano-frantsesarekin abiatu zen, Villeneuve-ren agindupean. Urriaren 21ean Nelsonen Guda-untzitalde ingelesarekin ari zen borrokan. Bost untzi oldartu ziren *San Juan* untziaren gain eta Txurrukak ezin esan ahalako ausardiaz erantzun bazien ere, kainoi-bala batek hanka erazuzita, handik ordu gutxitara hil zen. Ingelesek *San Juan* untzia gorde eta Mutrikuko semearen izena oroitarazi nahirik, bertako ganbaran urre koloreko letretan "Churruca" jarri zuten.

Txurrukak gizon, zientzilari eta militar bezela zuen balio handiak guztien onespenean eta begirunea ekarri dio. Mutrikuk oroitarri bat jarri zuen haren izenean eta Donostiak kale bat eskaini zion. Bere azken ekinaldi izango zen hartara atera baino lehen lagun bati idatzitako hitz hauek ongi adierazten dute zer zen berarentzat ohorea: "Si tu oyes decir que mi navío es prisionero cree firmemente que yo he muerto". Halaxe gertatu zen. Ingelesek untzia eskuratu zuten, baina Txurruka hilda.

Mende bukaeran eta hurrengoaren hasieran, ohorezko tokian agertzen zaigu José de Mazarredo, jaiotzez bilbotarra, bihotzez egiazko itsastarra. Itsaszaina, Cartagenako Departamenduko Mayoría Jeneraleko Laguntzailea, Langararekin Filipinetako espedizio-ko partaidea, Castejon Nagusiaren lehen Laguntzailea, alfereza, lehenik fragatako eta gero untziko kapitaina, Itsaszainen Komandantea, Gaston Guda-untzitaldeko Jeneral Nagusia, Guda-untzitaldeko Buru (1783), Teniente Jenerala (1789), Cadizeko eta Ferroleko Kapitain Jenerala. 1812an hil zen.

Mazarredoren berezitasuna itsasoari buruz zituen ezagupenetan datza. Ilargitik izar-erako distantziaren arabera luzera kalkula zitekeela pentsatu zuen. Trinidad irla aztertu eta kokatu zuen. Itsasketa ikasgaiak idatzi zituen eta itsas taulen bilduma osatu zuen. Espainiako kostaldeko puntu asko bere egiazko luzeratan kokatu zituen, gerora Tofiño horretaz baliatuz. Bere ezagupen praktiko eta astronomikoei esker hainbat erabaki gar- rantzitsu hartu ahal izan zituen, esaterako Estaing-eko Konteari jokabidea aldatu arazi ziona, era horretan Guda-untzitalde hispano-frantsesa salbatuz 1780ean. Berari zor diogu *Ordenanza naval* delakoa, denbora luzez indarrean egon zena. F.P. Pavia-k, haren galera deitoratuz, eta beste zenbait goraipamenen artean, honako hau zioen "sabía decir al Gobierno la verdad toda entera sin disimulo ni reticencias."

Ayudante de la Mayoría General del Departamento de Cartagena, expedicionario a Filipinas con Lángara, primer Ayudante del Mayor Castejón, alférez, capitán de fragata y luego de navío, Comandante de Guardiamarinas, Mayor General de la Escuadra de Gasto, Jefe de Escuadra (1783), Teniente General (1789), Capitán General de Cádiz, y del Ferrol. Murió en 1812.

La singularidad mayor de Mazarredo estriba en sus conocimientos náuticos. Intuyó la posibilidad de calcular la longitud por la distancia de la luna a la estrella. Reconoció y situó la isla de la Trinidad. Escribió lecciones de navegación y formó una colección de tablas náuticas. Situó en sus verdaderas longitudes muchos puntos de las costas de España, lo que fue aprovechado más tarde por Tofiño. Sus conocimientos prácticos y astronómicos le permitieron tomar decisiones afortunadas, como cuando impuso su táctica al Conde de Estaing y así salvó la Escuadra hispano-francesa en 1780. A él se debe la redacción de la *Ordenanza naval*, vigente durante mucho tiempo. No es el menor de los elogios que le tributa F. P. Pavía, al lamentar su pérdida, el de que "sabía decir al Gobierno la verdad toda entera sin disimulo ni reticencias".

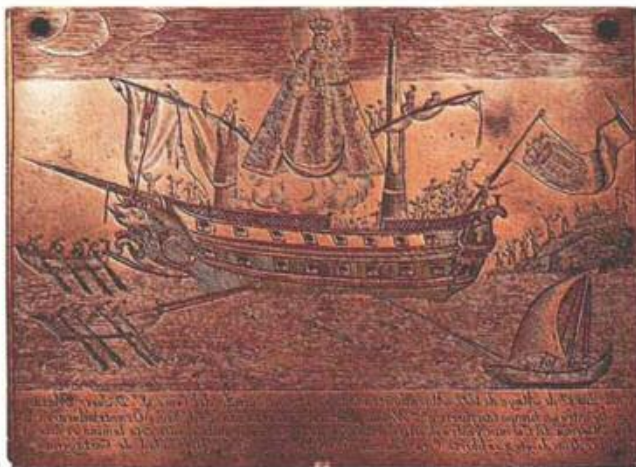


39

#### 10. Un marino explorador y otros escritores de náutica

De tal podemos calificar a Domingo de Buenechea, probablemente guetariano. Navegó por el Mediterráneo y el Atlántico y en campañas contra ingleses y berberiscos, y pasó a El Callao (Perú) como capitán de fragata. A órdenes secretas del Virrey del Perú, pasó a explorar la isla de Otahiti. Fue descubriendo nuevas islas a las que bautizó con los nombres de San Simón y San Judas, San Quintín y Todos los Santos. A la de Tahití puso el nombre de San Carlos. Levantaron sus planos y cambiaron su nombre por el de Amat, apellido del Virrey. Volvió por segunda vez a la isla para formar un establecimiento y formalizó alianza con los señores de la isla (1775), mas falleció cuando volvía.

El siglo XVIII va a producir alguna nómina de marinos. Miguel Archer, hidrógrafo de Bilbao y su Casa de Contratación, publicó en Bilbao sus *Lecciones náuticas explicadas en el Museo Matemático de el M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya, noble Villa de Bilbao y su ilustre Casa de Contratación* (1756). Lleva aprobaciones elo-



40

41. Domingo de Bonechea (edo Buenechea), Elías Salaverriak Donostian 1913an egin zen Exposición Histórico Naval Oceanográfico-rako lana. Itsas Jauregia-Aquarium (Gipuzkoako Ozeanografi Elkarteak). Donostia. Bonecheak Tahitira egindako espedizioan (1774) hogeita bat uharte ezagutu eta beste zazpi aurkitu ziren.

Domingo de Bonechea (o Buenechea) según óleo de Elías Salaverría realizado para la Exposición Histórico Naval Oceanográfica que se efectuó en San Sebastián en 1913. Palacio del Mar-Aquarium (Sociedad de Oceanografía de Gipuzkoa). San Sebastián. La expedición de Bonechea a Tahití en 1774 supuso el reconocimiento de 21 islas y el descubrimiento de siete.

42. Domingo de Bonecheak Tahitira egin zuen espedizioa gutuna. Museo Naval, Madril. Bonecheak Ozeano Bareko hegoaldera egin zituen espedizioetan (1772. eta 1774. urteetan) uharte berriak aurkitu ziren, eta dokumentazio eta kartografiako lan asko egin ziren.

Carta de la expedición a Tahití de Domingo de Bonechea. Museo Naval, Madrid. Las expediciones de Bonechea al Pacífico Sur en 1772 y 1774 dieron como resultado el descubrimiento de nuevas islas y abundante documentación cartográfica y documental.

## 10. Mariñel esploratzaile bat eta Itsasjakintzako beste zenbait idazle

Halakotzat har dezakegu Domingo de Buenechea; segurasko getariarra zen. Mediterraneo eta Atlantiar Ozeanoan barrena ibili zen eta ingelesen eta berberiskoek aurkako ekinaldietan parte hartu ondoren El Callao-ra (Peru) bidali zuten fragatako kapitain. Peruko Erregeordearen isileko aginduz Otahiti irla esploratu zuen. Bidean aurkitu zituen irlak hainbat izenez bataiatu zituen, San Simon eta San Judas, San Quintin eta Todos los Santos. Tahiti irlari San Carlos izena jarri zion. Bertako mapak egin eta lehen-go izena aldatuz Amat deitu zioten, Erregeak deitura horixe bait zuen. Bigarren aldiz itzuli zen irlara bertan kolonia bat jartzeko asmoz eta irlako jaunekin hitzarmen bat egin zuen (1775); handik itzultzean hil zen.

XVIII. mendean ere zenbait itsasgizon nabarmendu ziren. Miguel Archer, Bilboko eta bertako Kontratazio Etxeko hidrografoak *Lecciones náuticas explicadas en el Museo Matemático de el M.N. y M.L. Señorío de Vizcaya, noble Villa de Bilbao y su ilustre Casa de Contratación* delakoa argitaratu zuen Bilbon (1756). Lan honek Jorge Juan eta Joaquín de Aguirre y Oquendo anaiei onespenezko oharra daramatza. José de Echegaray-k *Diccionario de arquitectura naval* liburua idatzi zuen. Frantziskotar batek -garai batean mariñel izandakoa agian?- Euskal Herriko Adiskideen Elkarteari *Tratado de Nautica* izenekoa aurkeztu zion. Euskal deitura daraman Antonio de Arizmendik *Prontuario o tarifa por sucesiva progresión de dimensiones de las piezas de madera de construcción de edificios y bajeles...* delakoa argitaratu zuen 1789an Madrilen. 1802an jadanik, Cosme Damian de Churrucaren *Metodo geométrico para las inflexiones de la quilla...* agertu zen.

## 11. Beste itsasgizon batzuk

Euskal jatorria duten Itsas Armadako beste itsasgizon batzuk ere aipa ditzakegu. Bruno eta Vicente de Hezeta Teniente Jeneralak bilbotarrak ziren. Guda-untzitaldeko Buru izan zirenen artean, Jose Gardoqui Bilbokoak zen; Romarate, Sodupekoa; Gomendio, Oñatikoa; Olaeta, Gernikakoa. Urdinso Jenerala, Irungoa, eta Micheo Teniente Jenerala, Nafarroako Saldias herri txikikoa.

Albizuri Hegoaldeko Armadako Jenerala Elgoibarren jaio zen eta Francisco de Echeveste Filipinetako galeoietako Jenerala Usurbilen. Aguirre y Oquendo, Armadako lehen Jeneral Nagusia donostiarra zen eta mandatu ofizialez *Ordenanzas navales* direlakoak idatzi zituen (1751).

Untzi-kapitainen zerrenda oso luzea izan daiteke. Adibide gisa, Manuel de Emparan azpeitiarra, J. Manuel de Goicoa eta Pablo Agustín de Aguirre donostiarrak aipa ditzakegu. Zuloaga bat fragatako kapitaina izan zen, Goicoechea bat brigadierra eta Isasbiribil untziko Tenientea.

XV. mendeaz geroztik Sevillan eta Cadizen bizilekua izan zuten euskaldunen kopu-

giosas de Jorge Juan y de Joaquín de Aguirre y Oquendo. José de Echegaray escribió un *Diccionario de arquitectura naval*. Un lego franciscano -¿caso antiguo marino?- presentó a la Real Sociedad Bascongada un *Tratado de Náutica*. Apellido vasco lleva Antonio de Arizmendi, quien publicó en Madrid en 1789 un *Prontuario o tarifa por sucesiva progresión de dimensiones de las piezas de madera de construcción de edificios y bajeles...* Ya en 1802 apareció el *Método geométrico para las inflexiones de la quilla* de Cosme Damián de Churruca.

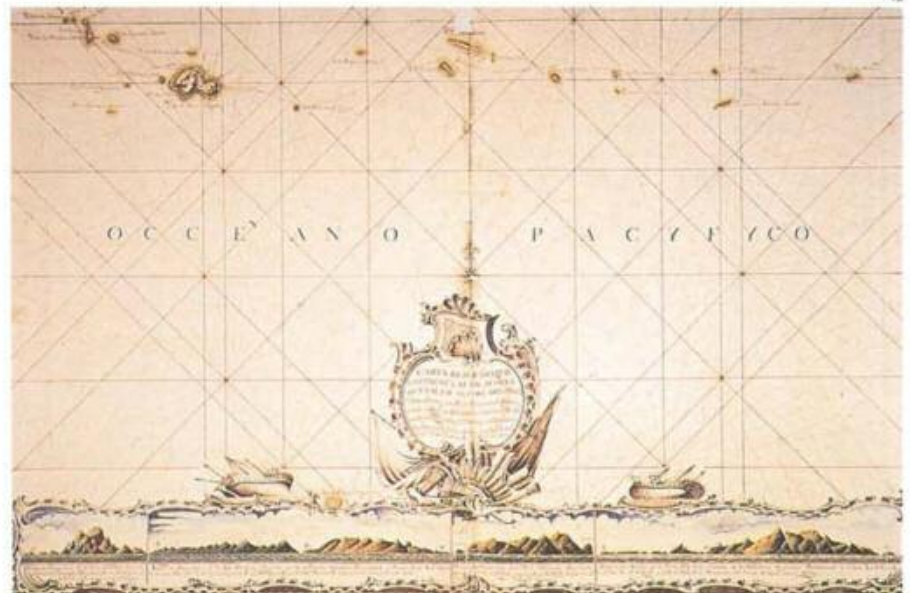
## 11. Otras figuras

Cabría añadir otras figuras de la Marina procedentes del solar vasco. Bilbaínos fueron los Tenientes Generales Bruno y Vicente de Hezeta. De los Jefes de Escuadra, José Gardoqui, fue de Bilbao; Romarate, de Sodupe; Gomendio, de Oñati; Olaeta, de Gernika. El General Urdinso, de Irun, y el Teniente General Micheo, de la pequeña villa navarra de Saldías.

En Elgoibar nació el General de la Armada del Sur Albizuri y en Usurbil el General de galeones de Filipinas Francisco de Echeveste. Aguirre y Oquendo, el primer Mayor general de la Armada, era donostiarra y por comisión oficial redactó las *Ordenanzas navales* (1751).

La nómina de capitanes de navío podía ser muy extensa. Como una muestra mencionamos al azpeitiano Manuel de Emparan, a los donostiarras J. Manuel de Goicoa y Pablo Agustín de Aguirre. Un Zuloaga fue Capitán de fragata, un Goicoechea brigadier, un Isasbiribil Teniente de navío.

El asentamiento de vascos en Sevilla y Cádiz se remonta a finales del siglo XV y se incrementó notablemente en los siglos siguientes; algo parecido ocurrió en El Ferrol y en diversos puertos americanos. Por ello ostentan apellidos vascos marinos nacidos en lejanas tierras, como los gaditanos Tenientes Generales de la



43. Davis-en kuadrantea eta Hadley-ren oktantea, Miguel Archer-en Lecciones náuticas... liburuko irudia. Bilboko Nautika Eskolak argitaratu zuen 1756an. Eskola-liburu gisa erabili zuten oipatu lana penintsulako hainbat ikastetxeetan.

Cuadrante de Davis y octante de Hadley en ilustración del libro de Miguel Archer Lecciones náuticas..., publicado por la Escuela de Náutica de Bilbao en 1756. Esta obra fue adoptada como libro de texto en diversos centros peninsulares de enseñanza náutica.

rua gero eta handiagoa egin zen hurrengo mendeetan: antzeko zerbait gertatu zen Ferrolen eta Amerikako zenbait portutan ere. Horrexegatik daramatzate euskal deiturak urrutiko lurraldeetan jaiotako itsasgizon batzuek, hala nola, Armadako Jeneralak izan ziren Roque de Gurueta eta Jose eta Sebastian Ruiz de Apodaca cadiztarrak edo Ruiz de Apodaca eta Zalbide Intendenteak. Uriarte Kapitain Jenerala Puerto de Santa Marian jaio zen, Michelena Guda-untzitaldeko Burua Maracaibon, Gaston Jenerala Cartagena de Indias-en, Ugarte Guda-untzitaldeko Burua Zafran eta Otalora Kapitaina Ferrolen. Madrilen Aristizabal Jenerala jaio zen, ingelesak Malvina irletatik bota zituena (1772).

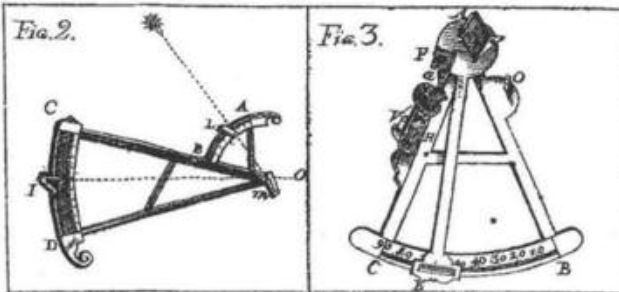
Lerro hauek aski dira noski gure lurraldeak eman zituen itsasgizon ospetsuren ugaritasunaz jabetzeko. Bakarren batzuk izan ezik, gehienak ezezagunak dira eta aipamenik ere ez zaie eskaintzen. Behar-beharrezkoa litzateke "Euskaldunak eta Itsasoa" alorrean ikerketa ugari eta tajuzkoak egitea. Itsasgizon horietako asko, goren-gorenako mailakoak izateaz gainera, berezitasun ugari jabe dira, besteren artean, mundu zabalaren berri jakitearena. Ugaritasun horrek, nahitaez, bere aztarnak uzten ditu sortu den gizartean. Gainera, itsasketa alorrak eragin nabarmena du untzigintzan, baso-antolaketan, lanesku ugariaren kontratazioan, merkataritzan eta kultura elkartrukeetan. Guzti horrek, eginkizun dagoen ikerketaren garrantzia adierazten du.

XVI. mendetik XIX.era bitarteko euskal itsasgizon ospetsuren zerrenda egiteko dago oraindik. Seoaneko Markesak ahalegin paregabea egin zuen bere *Navegantes guipuzcoanos* lanean (Madril 1908, Donostian 1985.an berriro argitaratua). Itsasoko Jeneral eta Almirante gipuzkoarren ugaritasun harrigarria ez da ustegabekoa. Itsasoko gaietan aditua zen Guillen Tato Kontralmiranteak behin eta berriro esan ohi zuen Itsas Armada espainiarraren historia ezin zela egin Gipuzkoarekin kontatu gabe. Izan ere, hogeitaka eta hogeitaka izan ziren maila goreneko graduazioak izan zituztenak: horietako batzuk, Donostia, Pasaia, Hondarribia, Irun eta kostaldeko beste portu batzuetatik zetozen, eta bitxia gertatzen bada ere, beste batzuk Gipuzkoa barruko herrietakoak ziren, hala nola, Azkoitia, Bergara, Eibar, Ordizia, Iraeta, Elgeta, Arrasate, Errenteria, Legazpi, Oiartzun, Gudugarreta, etabar.

Hona hemen batzuk:

Abaria, Nueva Españako Untzitaldeko Jenerala  
Aramburu, Pedro, Mar Oceanoko Armadako Almirantea  
Ararraga, Juan, Guda-untzitaldeko Almirantea  
Arbelaiz, Lucas, Erret Armadako Almirantea  
Beriztain Aramburu, Antonio, Napoliko Armadako Almirantea  
Casadevante, Manuel, Armadako Jenerala  
Diustegui, Agustín, Armadako Jenerala  
Echaburu, Tomás, Gipuzkoako Guda-untzitaldeko Almirantea  
Echeverri, Jacinto Antonio, Armadako Jenerala

43



Armada Roque de Gurqueta, José y Sebastián Ruiz de Apodaca, o los Intendentes Ruiz de Apodaca y Zalvide. En Puerto de Santa María nació el Capitán General Uriarte, en Maracaibo el Jefe de Escuadra Michelena, en Cartagena de Indias el General Gastón, en Zafrá el Jefe de Escuadra Ugarte y en El Ferrol el Capitán Otalora. En Madrid nacería el que fue General Aristizabal, que expulsó a los ingleses de las Islas Malvinas (1772).

Basten estas líneas para demostrar la pléyade de marinos notables que produjo nuestra tierra. A excepción de unos pocos, la inmensa mayoría de los restantes son desconocidos y no han merecido unas mínimas monografías. El capítulo de Vascos y Mar está pidiendo a gritos muchas y serias investigaciones. Además de ser figuras muchos de ellos, los hombres de mar tienen muchas peculiaridades, entre otras la de estar abiertos al mundo. Tal plétora forzosamente ha de dejar una huella en la sociedad de la que nace. Además, el capítulo marino incide en el campo de la construcción de barcos, en la política forestal, en el empleo de mucha mano de obra, en el mundo del comercio y en el de los intercambios culturales. Todo ello abona la importancia de la investigación que queda por hacer.

Está por hacerse la nómina de marinos vascos notables de los siglos XVI al XIX. Fue notable el esfuerzo hecho por el Marqués de Seoane en su obra *Navegantes guipuzcoanos* (Madrid 1908, reimpresión en San Sebastián, 1985). La asombrosa abundancia de Generales y

Almirantes de mar guipuzcoanos no es casual. El Contralmirante Guillén Tato, experto en temas marinos, repetía que no se podía hacer la historia de la Marina española sin contar con Gipuzkoa, poniendo énfasis en la frase. En efecto, son decenas y decenas los que ostentaron las más altas graduaciones: unos procedentes de puertos como San Sebastián, Pasaia, Hondarribia-Irun, y otros, cosa más extraña, procedentes de tierras del interior de Gipuzkoa, como Azkoitia, Bergara, Eibar, Ordizia, Iraeta, Elgeta, Arrasate, Rentería, Legazpi, Oiartzun, Gudugarreta, etc...

He aquí un muestrario:

Abaria, General de la Flota de Nueva España  
 Aramburu, Pedro, Almirante de la Armada del Mar Océano  
 Ararraga, Juan, Almirante de la Escuadra  
 Arbelaz, Lucas, Almirante de la Real Armada  
 Beriztain Aramburu, Antonio, Almirante de la Armada de Nápoles  
 Casadevante, Manuel, General de Armada  
 Diustegui, Agustín, General de Armada  
 Echaburu, Tomás, Almirante de la Escuadra de Guipúzcoa  
 Echeverri, Jacinto Antonio, General de Armada  
 Echeverri, Juan, General de la Flota de Indias  
 Echeverri, Juan, Conde de Villalcázar, General de galeones de Indias  
 Echeverría, Sebastián, Almirante  
 Echezarreta, Miguel, General de galeones de Indias  
 Eguiguren, Lázaro, Almirante de Armada  
 Erauso, Juan, Almirante de la carrera de Indias  
 Eztala, San Juan, Almirante de la Escuadra de Zubiaurre  
 Ezteibar, Francisco, General de los galeones de Filipinas  
 Guillistegui, Rodrigo, Almirante de la Escuadra de Filipinas  
 Ibarra, Carlos, General de la Armada de Indias  
 Ibarra, Diego, General de la Armada del Océano



44. 74 kanoiko nabioa, 1755.  
urtean egina. A. Berlinguero-ren  
marrazki gaineko grabatua,  
1790.

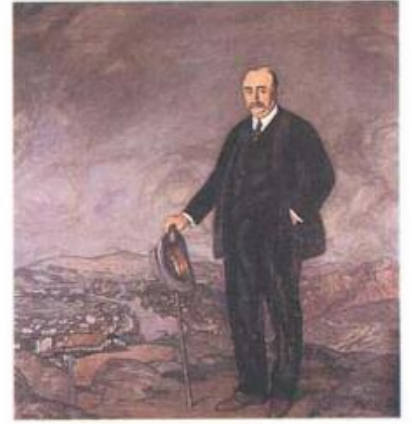
Navío de 74 cañones construido  
en 1755. Grabado sobre dibujo  
de A. Berlinguero, 1790.

Echeverri, Juan, Indietako Untzitaldeko Jenerala  
Echeverri, Juan, Villalcazar-reko Kontea, Indietako galeoietako Jenerala  
Echeverría, Sebastián, Almirantea  
Echezarreta, Miguel, Indietako galeoietako Jenerala  
Eguiguren, Lázaro, Armadako Almirantea  
Erauso, Juan, Indietarakoko ibiliaren Jenerala  
Eztala, San Juan, Zubiaurreren Guda-untzitaldeko Almirantea  
Ezteibar, Francisco, Filipinetako galeoietako Jenerala  
Guillistegui, Rodrigo, Filipinetako Guda-untzitaldeko Almirantea  
Ibarra, Carlos, Indietako Armadako Jenerala  
Ibarra, Diego, Ozeanoko Armadako Jenerala  
Iraeta, Juan Beltrán, Erret Armadako Almirantea  
Iriarte, José, Armadako Almirantea  
Iriarte Gaztelu, Millán Ignacio, Gipuzkoako Guda-untzitaldeko Jenerala  
Irigoyen, Martín, Armadako Almirantea  
Isasi Idiaquez, Antonio, Indietako Armadako Jenerala  
Iturriza, Juan, Ozeanoko Armadako Almirantea  
Larraspuru, Tomás, Ozeanoko Armadako Jenerala  
Laya, Mateo, Armadako Almirantea  
Múgica, Alonso, Indietako Untzitaldeko Jenerala  
Muñoz Aramburu, Fernando, Filipinetako Almirantea  
Navejas de Villaviciosa, Martín, Kantabriako Guda-untzitaldeko Almirantea  
Olaiz, Juan López de, Filipinetako Guda-untzitaldeko Almirantea  
Oquendo, Antonio, Ozeano eta Indietako Armadako Jenerala  
Orbea, Martín, Nueva Españako Untzitaldeetako Jenerala  
Osoro Landavere, Domingo, Kantabriako Guda-untzitaldeko Jenerala  
Pérez de Olazábal, Martín, Indietako galeoietako Jenerala  
Pérez de Portu, Juan, Indietako Untzitaldeko Jenerala  
Sanz de Venesa, Miguel, Erret Armadako Almirantea  
Ugalde y Orella, Felipe, Filipinetako Guda-untzitaldeko Almirantea  
Ugalde y Orella, Lorenzo, Filipinetako Guda-untzitaldeko Jenerala  
Ulajain, Mateo, Oquendoren Guda-untzitaldeko Almirantea  
Urbina Sanz de Borda, Juan, Barlobentoko Armadako Jenerala  
Urdaire, Juan, Erret Armadako Almirantea  
Urdanibia, Sancho, Indietako Untzitaldeko Jenerala  
Vidazabal, Miguel, Kantabriako Guda-untzitaldeko Almirantea  
Zabala, Pedro, Armadako Jenerala  
Zamalbide, Martín, Hego Itsasoko Jenerala  
Zuazola, Lorenzo, Filipinetako Guda-untzitaldeko Jenerala

Iraeta, Juan Beltrán, Almirante de la Real Armada  
Iriarte, José, Almirante de la Armada  
Iriarte Gaztelu, Millán Ignacio, General de la Escuadra de Guipúzcoa  
Irigoyen, Martín, Almirante de la Armada  
Isasi Idiáquez, Antonio, General de la Armada de Indias  
Iturriza, Juan, Almirante de la Armada del Océano  
Larraspuru, Tomás, General de la Armada del Océano  
Laya, Mateo, Almirante de la Armada  
Múgica, Alonso, General de la Flota de Indias  
Muñoz Aramburu, Fernando, Almirante en Filipinas  
Navejas de Villaviciosa, Martín, Almirante de la Escuadra de Cantabria  
Olaiz, Juan López de, Almirante de la Escuadra de Filipinas  
Oquendo, Antonio, General de la Armada del Océano e Indias  
Orbea, Martín, General de las Flotas de Nueva España  
Osoro Landavere, Domingo, General de la Escuadra de Cantabria  
Pérez de Olazábal, Martín, General de los galeones de Indias  
Pérez de Portu, Juan, General de la Flota de Indias  
Sanz de Venesa, Miguel, Almirante de la Real Armada  
Ugalde y Orella, Felipe, Almirante de la Escuadra de Filipinas  
Ugalde y Orella, Lorenzo, General de la Escuadra de Filipinas  
Ulajain, Mateo, Almirante de la Escuadra de Oquendo



Urbina Sanz de Borda, Juan, General de la Armada de Barlovento  
Urdaire, Juan, Almirante de la Real Armada  
Urdanibia, Sancho, General de la Flota de Indias  
Vidazabal, Miguel, Almirante de la Escuadra de Cantabria  
Zabala, Pedro, General de la Armada  
Zamalbide, Martín, General del Mar del Sur  
Zuazola, Lorenzo, General de la Escuadra de Filipinas





*Juan Pardo S. Gil*

**Euskal Herriko itsastarren hiztegi laburra**  
**Diccionario breve de gente de mar de Euskal Herria**



**ALAVA Y SAENZ DE NAVARRETE, Ignacio M<sup>o</sup> de** (Gasteiz, 1750-1817). Armadako kapitain jenerala. 1766ko urtean sartu zen Itsas-Armadan. Mediterraneoan, Atlantiar Ozeanoan eta Ozeano Barean zehar ibili zen, eta zenbaitetan berberiar itsasuntziekin egin zuen topo. EE.BB.etako independentzia lortzearen Ingalaterraren aurka burututako ekintzetan (1780-82) eskuhartze zuzena izan zuen, baita Orango hiriaren aldeko soro-sospenean ere (1791). 1792.ean brigadier egin zuten eta 1794ean untzitalde buru. 1795. urtean Filipinetara joan zen unti talde batekin eta bertan Manilako gerruntzi-portua sortu zuen. 1802ko urtean, teniente jeneral mailara goraturik, Penintsulara itzuli zen. Trafalgarreko gerratean parte hartu zuen (1805) untzidi aliatuaren aintzindari-tzan; ingelesek atzeman egin zuten bere untzia, baina beranduago aske uztea eta ihes egitea lortu zuen. 1808. urtean Cadizen frantsesen aurka bildu ahal izan zen untzitaldearen aginteaz arduratu zen. Habanako gerruntzi-portuaren komandante jenerala izan zen (1810-12) eta Cadizeko departamentuaren kapitain jeneral (1812-14). 1814. urtean "Consejo Supremo del Almirantazgo" izenekoan sartu eta Itsas-Armadako kapitain jeneral mailara goratua izan zen. Chiclan hil zen.

**ALZATE, Antonio de** (Hondarribia, XVI. m.). Bere garaian entzute handia lortu zuen untzigilea. Bartzelonako untzitegietan zuzendaritza-lanak burutu zituen eta Juan Austriakoak Lepantoko borrokan eraman zuen unti-nagusia berak diseinatu zuen. Gudu horretan unti baten buruan nabarmendu zen. Gero bere lanari ekin zion ostera Bartzelonan, 1587. urtean hil zen arte.

**ANDAGOIA, Pascual de** (Koartango bailara, 1495-1548). Esploratzaile eta

konkistatzailea. Gaztetan Darienera joan zen Pedrarias Davilaren espedizioarekin (1514) eta Panamaren sorreran izan zen (1519). Costa Rica, Panama eta Kolonia zeharkatu zuten hainbat espedizio antolatatu edo haietan parte hartu zuen. 1522. urtean Birura (Peru) iritsi zen lehena dugu, baina gaiso zenez, ez zuen bere konkista aurrera eramaterik izan. Pedrarias lagundu zion Nikaragua menperatzen. San Juan ibaiko gobernadore eta agintari izendatu zuten (1539) eta Buenaventura sortu zuen. Bere bidaien eta aurkikuntzen zerrrenda bat idatzi zuen. Panaman hil zen.

**ARANBURU, Marcos de** (Donostia, XVI. m.). Itsas-Armadako jenerala. Gipuzkoako untzitaldearen aintzindari gisa, Azore Iretan itsas-armada ingelesaren aurkako garaipenean parte hartu zuen (1591), baita beranduago beste ekintza batzuetan ere. Indietako galeoi-untzidien agintea bere eskuetan eduki zuen urte askotan.

**ARTIETA, Iñigo de** (Lekeitio, XV. m.). Almirantea. 1493ko urtean Boabdil, Granadako azken errege mairua, Afrikara eraman zuen untzidia gidatu zuen. Colonen bigarren bidaiaren prestatuntzan parte hartu zuen, eta gero, Mediterraneoan joan zen bere untiarekin. Turkiar eta berberiarren aurka borrokatu zen, baita frantsesen aurka ere 1495. urtean, Gaeta hiria setiatuz.

**AIALDE, Tomás de** (Usurbil, ?-1836). Itsas-Armadako teniente jenerala. 1776. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Ingalaterraren aurkako ekintzetan parte hartu zuen (1780-82). Konbentzionalen aurka aritu zen Toulonen aldezpenean (1793) eta ingelesaren aurka Cadizen aldezpenean (1798). 1805. urtean Finisterre eta

Trafalgarren borrokatu zen, eta 1808.ean Cadizen, Rosillyren untzitaldearen aurka. 1811. urtean, Cadiz defendatzen ari ziren gudalosteen agintea bere gain hartu zuen, baita 1820ko urtean, Habanako untzitaldea eta gerruntzi-portua ere. 1825. urtean teniente jeneral izendatu zuten eta bi alditan Cadizeko Departamentua bere zuzendaritzapean eduki zuen. San Fernandon hil zen.

**BERGERET, Charles** (Baiona, 1771-1857). Almiranteordea. Itsas-Armadan 1784. urtean sartu zen, baina 1786.ean utzi egin zuen merkatal itsasketan aritzeko. Atzera 1792.ean sartu zen. Ingelesen aurka borrokatu zen, Mantxako kanaletik zebiltzan merkataluntziak zigortuz, bere untzia harrapatu zuten arte (1796). Bruixen esanetara egon zen Mediterraneoan (1799) eta gero Bengalako Golkoan (1802). 1809. urtean Rocheforten gudalosteaz arduratu zen. Kontralmirante mailara igo zen 1819.ean eta almiranteorde izendatu zuten 1831n. Senadore 1853. urtean. Parisen hil zen.

**BERTENDONA, Martín de** (Bilbo, 1530-1601). Itsas-Armadako jenerala. Flandesko gerratean garaian, zenbait ekintzetan parte hartu zuen. Middelburgen aldeko sorospenean ihardun zuen (1574), Itsas-Armada Garaitezinarekin Levanteko untzitaldea bere agindupean eduki zuen (1588), eta gero Bizkaikoa, A Coruñaren aldezpenean (1589). 1591. urtean, ingeles untzitalde baten aurka aritu zen borrokan Azore Iretan, azkenik hura garaitzea lortu zuelarik. Beranduago, untzitalde arin baten laguntzaz, bere ardurapean eduki zuen Penintsula eta Bartzelona Bretainiaren arteko komunikazioak gauzatu zitezela ahalegintzea eta Ingalaterra eta Holandako konboiei eraso egitea.

**ALAVA Y SAENZ DE NAVARRETE, Ignacio M<sup>a</sup> de** (Vitoria, 1750-1817). Capitán general de la Armada. Entró en la Marina en 1766. Navegó por el Mediterráneo, Atlántico y Pacífico, encontrándose en varias acciones con buques berberiscos. Participó activamente en las operaciones contra Inglaterra (1780-82) en apoyo de la independencia de EE.UU., y en el socorro a la plaza de Orán (1791). Brigadier en 1792 y jefe de escuadra en 1794. Marchó a Filipinas en 1795 con una escuadra y creó el apostadero de Manila. Ascendido a teniente general en 1802, regresó a la Península. Estuvo en la batalla de Trafalgar (1805) mandando la vanguardia de la flota aliada; su navío fue apresado por los ingleses pero consiguió liberarlo después y escapar. En 1808 asumió el mando de la escuadra que se pudo reunir en Cádiz contra los franceses. Fue comandante general del apostadero de La Habana (1810-12) y capitán general del Departamento de Cádiz (1812-14). En 1814 ingresó en el Consejo Supremo del Almirantazgo y fue ascendido a capitán general de la Armada. Falleció en Chiclana.

**ALZATE, Antonio de** (Hondarribia, s.XVI). Constructor de naos que gozó de gran prestigio en su época. Dirigió las Atarazanas de Barcelona y diseñó la nao capitana que llevó Juan de Austria en la batalla de Lepanto. El mismo destacó en ese combate mandando una nao. Continuó luego su trabajo en Barcelona hasta su muerte en 1587.

**ANDAGOYA, Pascual de** (Valle de Cuartango, 1495-1548). Explorador y conquistador. De joven viajó al Darién con la expedición de Pedrarias Davila (1514) y asistió a la fundación de Panamá (1519). Organizó o participó en numerosas expediciones que recorrieron

Costa Rica, Panamá y Colombia. Fue el primero en alcanzar el Birú (Perú) en 1522, pero enfermó y no pudo proseguir la conquista. Ayudó a Pedrarias en la conquista de Nicaragua. Fue nombrado gobernador y adelantado del río San Juan (1539) y fundó Buenaventura. Escribió una relación de sus viajes y descubrimientos. Falleció en Panamá.

**ARAMBURU, Marcos de** (San Sebastián, s.XVI). General de la Armada. Al frente de la escuadra de Guipúzcoa participó en la derrota de la flota inglesa de las Azores (1591) y en otras operaciones posteriores. Durante muchos años mandó las flotas de galeones de Indias.

**ARTIETA, Iñigo de** (Lekeitio, s.XV). Almirante. En 1493 mandaba la flota que trasladó a África a Boabdil, último rey moro de Granada. Participó en la preparación del segundo viaje de Colón y pasó luego con sus buques al Mediterráneo. Operó contra turcos y berberiscos y en 1495 contra los franceses, bloqueando la ciudad de Gaeta.

**AYALDE, Tomás de** (Usurbil, ?-1836). Teniente general de la Armada. Entró en la Marina en 1776. Participó en las operaciones contra Inglaterra (1780-82). Estuvo en la defensa de Tolón contra los convencionales (1793) y en la de Cádiz contra los ingleses (1798). En 1805 combatió en Finisterre y Trafalgar y en 1808 en Cádiz contra la escuadra de Rosilly. En 1811 asumió el mando de las fuerzas sultiles que defendían Cádiz y en 1820 de la escuadra y apostadero de La Habana. Ascendió a teniente general en 1825 y dirigió en dos ocasiones el Departamento de Cádiz. Murió en San Fernando.

**BERGERET, Charles** (Bayona, 1771-1857). Vicealmirante. Entró en la Armada en 1784 pero la abandonó en 1786 por la navegación comercial. Reingresó en 1792. Combatió contra los ingleses, hostigando el tráfico mercante en el canal de la Mancha hasta que su buque fue apresado (1796). Sirvió con Bruix en el Mediterráneo (1799) y luego en el Golfo de Bengala (1802). En 1809 mandó la división de Rochefort. Ascendió a contralmirante en 1819 y a vicealmirante en 1831. Senador en 1853. Falleció en París.

**BERTENDONA, Martín de** (Bilbao, 1530-1601). General de la Armada. Durante las guerras de Flandes tomó parte en diversas operaciones. Estuvo en el socorro de Middelburg (1574), mandó la escuadra de Levante con la Armada Invencible (1588) y a continuación la de Vizcaya en la defensa de La Coruña (1589). En 1591 se batió en las Azores contra una flota inglesa que fue derrotada. Al frente de una escuadra ligera se ocupó luego de mantener las comunicaciones entre la Península y la Bretaña francesa y de atacar a los convoyes ingleses y holandeses. Mandó después la escuadra del Océano.

**BODEGA Y QUADRA, Juan Francisco de la** (Lima, 1743-1794). Explorador. Su familia procedía de Somorrostro. Ingresó en la Armada en 1762. Dirigió dos expediciones (1775 y 1779) que exploraron las costas occidentales de Norteamérica, llegando hasta tierras de Alaska. Dejó escrita una descripción de sus viajes y descubrimientos. En 1789 fue nombrado comandante del puerto californiano de San Blas, donde falleció.

**BONECHEA, Domingo de** (Getaria, 1711-1775). Explorador. En 1772 salió



1. Domingo de Bonechea. Julio García Conday-ren alia, 1945. Museo Naval, Madrid.

Domingo de Bonechea. Olio de Julio García Conday, 1945. Museo Naval, Madrid.

2. Cosme Damian de Churrucua. Jatorrizko erretratuaren aldaera.

Cosme Damián de Churrucua. Variante del retrato original.



Ondoren, Ozeanoko untzitaldea eduki zuen bere agindupean.

**BODEGA Y QUADRA, Juan Francisco de la** (Lima, 1743-1794). Esploratzailea. Bere familia Somorrostrokoa zuen. Itsas-Armadan 1762. urtean sartu zen. Iparramerika mendebaldeko kostaldea ikertu zuten bi espediziotan (1775 eta 1779) zuzendari lanetan ihardun zuen, Alaskako lurretaraino ere iritsiz. Bere bidaien eta aurkikuntzen deskribapen bat utzi zuen idatzita. 1789. urtean San Blas Kaliforniako portuko komandante izendatu zuten, eta bertan hil zen.

**BONECHEA, Domingo de** (Getaria, 1711-1775). Esploratzailea. 1772. urtean Callaotik irten zen fragata batekin, Oteheite (Tahiti) irla benetan ba ote zen ziur jakiteko. Bidean Sozietate eta Tuamotu artxipiela goetako beste irla batzuk aztertu eta ikertu zituen. Bere helburua lortu ondoren, Valparaisora itzuli zen. 1774eko urtean beste espedizio batekin irten zen, Oteheiten kokaleku bat ezartzeko asmoz, baina irlara iritsi eta handik gutxira, hil egin zen.

**BRUIX, Etienne-Eustache** (Fort-Dauphin, Haiti, 1759-1805). Almirantea. Bere aita Baionakoa zen. Itsas-Armadan 1778. urtean sartu zen, eta EE.BB. etako Independentzia gerratearen garaian ingelesten aurka Kariben burututako ekintzetan (1778-82) eskuhartze zuzena izan zuen. Haitiko kostaldean lan hidrografikoak egin zituen (1784-88). Kotsulaldian Itsas ministrari izan zen (1798-99) eta almiranteorde izatera ere iritsi zen. Italiako kanpainak iraun zuen bitartean (1799), berak zuzendu zituen Mediterraneoaren ekintzak. 1801. ean almirante izendaturik, Rocheforten untzitaldea gidatu zuen, gero Boulogneren unti

taldetxo (1803-04), eta ondoren, Ozeanoko kostaldeko Ikuskaritza Nagusia (1804-05), azkenik Parisen hil zelarik.

**CHURRUCA Y ELORZA, Cosme Damián** (Mutriku, 1761-1805). Itsas-Armadako zientzilari eta brigadierra. 1776. urtean Itsas-Armadan sartu zen. Gibraltarren setiaketan parte hartu zuen (1781-82). Matematika, mekanika eta astronomia irakatsi zuen Ferroleko itsas-zainen konpainian. Antonio de Cordovak Magallanes itsasartera egindako espedizioari batu zitzaion. Itzultitakoan, San Fernando Behatokia joan zen. Beranduago, Iparramerikako itsas-atlasa berritzeko antolatutako espedizioa gidatu zuen (1792-94), Antillak eta Haizebeko irleneko itsas-mapak eginez. Mazarredoren untzidarian ere ibili zen. 1802. urtean Mutrikura itzuli zen, eta denboraldi batez alkate izan zen bertan. Bere ikerkuntzei buruzko zenbait lan argitaratu zituen. 1805. urtean Ingalaterraren aurkako gerra hasi zenean, *San Juan Nepomuceno* izeneko untzia gidatzen zuen, zeina Espainia eta Frantziako itsas-armadari elkartu baitziztaion. Martiniakako kanpaina burutu eta Trafalgarreko gudan izan zen, bertan kainoi-bala batek jota hil zelarik (1805-X-21).

**CHURRUCA, Alejandro** (Mutriku, 1833-1913). Almiranteordea. Itsas-Armadan 1846. urtean sartu zen. Europa, Asia eta Amerikako itsasoetan ibili zen. Kantonamenduen iraultzan (1873-74) *Vitoria* fragata gidatu zuen matxinatuen aurka. Nerbioiko Untzitegieta zuzendari teknikoa, Cadizeko Departamentuko kapitain jenerala eta Gerra eta Itsasketa Goreneko kontseilaria izan zen. 1894. urtean kontralmirante eta 1898an almiranteorde izendatu zuten.

**D'ALBARADE, Jean** (Miarritze, 1743-1819). Kortsaria eta kontralmirantea. Oso gaztetatik, ingelesten aurka borroka egiten zuten Baiona eta Donibane Lohitzuneko zenbait kortsari-untzitan ibili zen itsasoz itsaso. 1780. urtean *Aigle* izeneko kortsari-untzi bretoiaren agintean jabetu zen, baita berarekin 16 harripaketa egin ere. Beranduago Erregearen Itsas-Armadan sartu zen. Iraultzaren ostean Itsas ministrari izendatu zuten (1793-94), eta gero, Itsasketa eta Kolonietakoa (1794-95). Gobernua utzi ondoren, kontralmirante mailara igo zen.

**DUBORDIEU, Bernard** (Baiona, 1773-1811). Itsautziko kapitaina. Lehenik, merkataluntzietan ibili zen, eta 1792. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Ingelesen aurka aritu zen borrokan Toulongo setiaketan (1793), Egipton (1799), Antilla Irlan (1803-04),... 1808. ean itsasuntziko kapitain gradura iritsi zen. 1810. urtean itsas-gudari talde baten agintea hartu zuen bere gain Adriatikokoan, eta honen buruzagitzan zegoelarik hil zen Lissako gerratean (1811-III-13).

**DULER, Julien-Joseph** (Baiona, 1737-1775). Kortsaria. 12 urte besterik ez zituela, Karibe Itsasoan gudu ibilitako kortsari-untzi batean sartu zen. Beranduago beste unti batzuetan ere ibili zen, eta Zazpi Urteko Gerran (1756-63) *Victoire* unti gidatu zuen Ingalaterrako kostaldean arrakasta lortuz. Antillako zenbait irlatan ere ibili zen eta bertako kostaldearen planoak egin zituen; Amazonas ibaia arakatu zuen; Europa, Amerika eta Afrikako itsasoetan ibili zen. Portuko kapitain izendatu zuten Cayennan eta gero Rocheforten, bertan hil zelarik.

de El Callao con una fragata para cerciorarse de la existencia de la isla de Oteheite (Tahití). De camino reconoció y exploró otras islas de los archipiélagos de la Sociedad y Tuamotu. Alcanzado su objetivo regresó a Valparaíso. Salió en 1774 con otra expedición para establecer un asentamiento en Oteheite pero falleció en la isla a poco de llegar.

**BRUIX, Etienne-Eustache** (Fort-Dauphin, Haití, 1759-1805). Almirante. Su padre era de Bayona. Ingresó en la Marina en 1778, participando activamente en las operaciones contra los ingleses en el Caribe durante la guerra de Independencia de los EE.UU. (1778-82). Realizó trabajos hidrográficos en las costas de Haití (1784-88). Durante el Consulado fue ministro de Marina (1798-99) y ascendió a vicealmirante. Dirigió las operaciones en el Mediterráneo durante la campaña de Italia (1799). Almirante en 1801, mandó la escuadra de Rochefort, luego la flotilla de Bologne (1803-04) y la Inspección general de las costas del Océano (1804-05) hasta su muerte en París.

**CHURRUCA Y ELORZA, Cosme Damián** (Mutriku, 1761-1805). Científico y brigadier de la Armada. Ingresó en la Marina en 1776. Tomó parte en el asedio a Gibraltar (1781-82). Enseñó matemáticas, mecánica y astronomía en la compañía de guardiamarinas de El Ferrol. Se unió a la expedición de Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes (1788). A su regreso pasó al Observatorio de San Fernando. Dirigió después la expedición organizada para reformar el atlas marítimo de la América septentrional (1792-94), levantando las cartas de las Antillas e islas de Sotavento. Navegó en la escuadra de Mazarredo. En 1802 regresó a Mutriku, ocupando por algún

tiempo la alcaldía. Publicó diversas obras con sus investigaciones. Al iniciarse la guerra contra Inglaterra, en 1805, mandaba el navío *San Juan Nepomuceno* que se agregó a la escuadra hispanofrancesa. Hizo la campaña de Martinica y estuvo en la batalla de Trafalgar durante la cual, alcanzado por un cañonazo, falleció (21-X-1805).

**CHURRUCA, Alejandro** (Mutriku, 1833-1913). Vicealmirante. Ingresó en la Armada en 1846. Navegó por Europa, Asia y América. Durante la revolución cantonal (1873-74) mandó la fragata *Vitoria* contra los rebeldes. Fue director técnico de los Astilleros del Nervión, capitán general del Departamento de Cádiz y consejero del Supremo de Guerra y Marina. Ascendió a contralmirante en 1894 y a vicealmirante en 1898.

**D'ALBARADE, Jean** (Biarritz, 1743-1819). Corsario y contralmirante. Desde muy joven navegó en diversos corsarios de Bayona y San Juan de Luz que operaban contra los ingleses. En 1780 tomó el mando del corsario bretón *Aigle* con el que hizo 16 presas. Ingresó después en la Marina Real. Con la Revolución fue nombrado ministro de Marina (1793-94) y luego de Marina y Colonias (1794-95). Al cesar en el Gobierno ascendió a contralmirante.

**DUBORDIEU, Bernard** (Bayona, 1773-1811). Capitán de navío. Navegó primero en buques mercantes y pasó a la Armada en 1792. Combatió contra los ingleses en el sitio de Tolón (1793), Egipto (1799), Antillas (1803-04),... En 1808 ascendió a capitán de navío. En 1810 asumió el mando de una división naval en el Adriático, a cuyo frente murió en el combate de Lissa (13-III-1811).



**DULER, Julien-Joseph** (Bayona, 1737-1775). Corsario. Con solo 12 años embarcó en un corsario que operó en el Caribe. Sirvió luego en otros buques y en la Guerra de los Siete Años (1756-63) mandó el *Victoire* que actuó con éxito en las costas inglesas. Recorrió varias islas antillanas, trazando planos de las costas; exploró el río Amazonas; navegó por los mares de Europa, América y África. Fue nombrado capitán de puerto en Cayena y luego en Rochefort, donde falleció.

3. Jean D'Albarade kortsario nabio inglesa oratzen. Pierre Rectoran-en Corsaires basques et bayonnais libururaka Pablo Tillac-ek egindako ilustrazioa, 1946.

El corsario Jean D'Albarade abordando un navío inglés. Ilustración de Pablo Tillac para Corsaires basques et bayonnais de Pierre Rectoran, 1946.

**ECHEBERRI ROBER, Jacinto Antonio de** (San Sebastián, 1625-1673). General de las flotas de Indias. Realizó numerosos



**ETXEBERRI ROBER, Jacinto Antonio de** (Donostia, 1625-1673). Indietako untzidiaren jenerala. Indietako untziekin Atlantiar Itsasoan zehar bidaia ugari egin zituen. Gainera, unzigintzan oso jakintsua izan zen eta bere zenbait lan idatzita utzi zituen.

**ETXEBERRI ROBER, Juan de** (Donostia, 1609-1662). Indietako galeoien eta untzien jenerala. Itsas-Armadan 1624eko urtean sartu zen. Hogeita Hamar Urteko Gerran holandar eta frantsesen aurka ihardun zuen borrokan. Zenbait alditan, Indietako itsasbidea zaintzeko untzitaldea agindu zuen, kortsari eta itsas-ohoinen aurka borrokatuz. 1652. urtean, Larroxelaren setiaketak iraun zuen bitartean, frantsesen untzitaldea garaitu zuen Dunkerkeko untzitaldeko gudari taldeetako bat bere agindutara eduki zuen.

**ETXEBERRI ROBER, Juan Domingo de** (Donostia, 1622-?). Indietako untzitaldeen jenerala. Aurrekoeen anaia. Amerikarako trafikoa zigortzen zuten itsas-lapur eta kortsarien aurka borrokatu zen. Horretaz gain, zenbait ohar-liburu eta itsasketari buruzko eskuliburu bat utzi zituen idatzita.

**ELKANO, Joan Sebastian** (Getaria, 1487-1526). Itsasgizona. Beste batzuk 1476. urtean jaio zela diote. Gaztetan arrantzatza-untzietan ibili zen. 1509. urtean, Oran konkistatu zuen Cisneros kardenalaren espedizioarekin bat egin zuen, eta gero, Gonzalo Fernández de Córdoba Italian burututakoarekin. 1519ko urtean, Magallaesek Ekialdeko Indietara egindako espedizioan sartu zen. Filipinetara 1521. urtean iritsi ziren, eta bertan hil zen Magallaes, bertakoen eskutan. Espedizioa Moluka Irletarantz zihoan bitartean, agintean buruzagi desberdinak

txandakatu ziren. Elkanok eta *Victoria* bere itsasuntziak, Esperantza Oneko Lurmuturraren bidetik jarraitu behar zutela erabaki zuten han, gainerakoak Panamara itzuliz. Elkano bere unziarekin, lehenengo aldiz historian munduari bira ematea lortu ondoren, Sanlúcar de Barramedara iritsi zen (1522-IX-6). 1525.ean Loaysaren espedizioan sartu zen, berriro ere Moluka Irletarantz, baina Ozeano Barean zihoala hil zen eskorbuto gaitzak jota.

**ERAUSO, Juan de** (XVI. m.). Kortsaria. Donostian bizi izan zen baina ezezaguna da bere jaioterria. Sarritan kortsoan aritutakoa, bere arrakastarik handienak 1555. urtean lortu zituen, Miguel de Iturain eta Juan de Lizartza kapitainekin batera, Ternuara joan eta hango uretan arrantzan zebiltzan frantses bale-untziei eraso zieten. Elkarrekin 12 harrapaketa egin zituzten, ondoren eskuratutako sariak banatuak izan zirelarik; hornitu eta bakoitzak bere aldetik egin zuen kanpaina handik aurrera. Erausok guztira 18 unzi atzeman zituen Donostiara itzuli baino lehen.

**FERRER CAFRANGA, José Joaquín de** (Pasaia, 1763-1818). Astronomo eta geografoa. Caracaseko Erret Konpainiaren unzi batean zihoalarik, unzi ingeles batzuk preso hartu eta Ingalaterrara eramane zuten. Aske utzi ondoren, geografia eta matematikazko ikasketak bertan burutu zituen. Gero, Suitzara joan eta astronomian espezializatu zen. Berriro itsasoratu eta bidaia ugari egin zituen Amerika osoan zehar, kostaldeak aztertuz eta geografiako gorabeherak finkatuz. 1801.ean Filadelfiako Sozietate Filosofikoan sartu zen. 1813an Europara itzuli eta bere ezagupenak aberastu egin zituen Greenwicheko behatokian. 1814. urtean Frantziako Institutu Nazionalen

sartu zen. Euskalerrriaren Adiskideen Elkarteko eta Historiaren Akademiako kide izan zen. Bere ikerkuntzei buruzko gutunak trukatzan zituen Laplace, Humboldt eta beste zientzilaria batzuekin, eta geografia eta astronomiari buruz zenbait lan argitaratu ere egin zuen.

**GARAI, Blasco de** (Garai?, g.g.b.1510 - g.g.b.1552). Ingeniaria. Bere bizitzaz ia ez dugu berririk, ezta bere jaiotza edo heriotzaz ere. Itsas-Armadako kapitaina zen Karlos I erregeari 1539an zenbait proiektu aurkeztu zizkionean, horien artean arraunen laguntzarik gabe unziak mugiarazteko asmakuntza bat zegoen. Erregeak zenbait laguntza eman eta honek Malagan ekin zion bere lanari. Frogak Bartzelonan egin ziren 1543. urtean, eta beranduago lurrinezko lehen unzietan erabilitako gurpilen antzekoak erabiliz unzi bat mugiaraztea lortu zuen. Nahiz zenbaiten ustez irakiten ari zen ur-galdara bat erabili gurpilar mugitzeko -eta beraz, lurrin bidezko lokomozioa asmatu-, badirudi 50 gizonen besoez baliatu zela gurpil bakoitza mugitzeko. Idea horrek ez zuen babesik jasotzen eta zoritxarrez planoak desegin egin ziren Napoleonen erasoaldian.

**GARDOQUI Y JARABEITIA, José de** (Bilbo, 1761-1816). Untzitalde burua. 1775. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Algerreko kanpainan (1775) eta Gibraltarren setiaketan (1782) egon zen. Magallaes itsasartera egindako bi espedizioetan parte hartu zuen (1785 eta 1788). Cadizeko aldezpenean ere esku hartu zuen (1797-98). Brigadier mailara goratu zuten, Trafalgarreko gerratean izan zuen partaidetzaren ondorioz. 1808ko urtean, Cadizen Rosillyren unzi-taldearen errendatzaera behartu zuen kaitoitegi-taldeko bat bere agindutara eduki zuen. 1810.ean Habanako armategi buru

viajes por el Atlántico con las flotas de Indias. Fue además un erudito en materia de construcción naval, dejando escritos varios trabajos.

**ECHEBERRI ROBER, Juan de** (San Sebastián, 1609-1662). General de galeones y flotas de Indias. Entró en la Armada en 1624. Durante la Guerra de los Treinta Años combatió contra holandeses y franceses. En varias ocasiones mandó la escuadra de la guarda de la carrera de Indias, enfrentándose a corsarios y filibusteros. En 1652 mandó una de las divisiones de la escuadra de Dunquerque que batió a la escuadra francesa durante el sitio de La Rochelle.

**ECHEBERRI ROBER, Juan Domingo de** (San Sebastián, 1622-?). General de las flotas de Indias. Hermano de los anteriores. Combatió contra los piratas y corsarios que hostigaban el tráfico con América. Dejó además escritas varias instrucciones y un pequeño tratado sobre navegación.

**ELCANO, Juan Sebastián de** (Getaria, 1487-1526). Navegante. Otros sitúan su nacimiento en 1476. Navegó de joven en buques pesqueros. En 1509 concurrió a la expedición del cardenal Cisneros que conquistó Orán y luego a la que Gonzalo Fernández de Córdoba dirigió en Italia. En 1519 se alistó en la expedición de Magallanes a las Indias Orientales. Alcanzaron las Filipinas en 1521, muriendo allí Magallanes a manos de los indígenas. Se sucedieron en el mando varios jefes, mientras la expedición siguió a las Molucas. Allí se decidió que Elcano siguiera con su buque, la nao *Victoria*, por la ruta del cabo de Buena Esperanza, mientras el resto volvía a Panamá. Tras completar por primera vez

en la historia la vuelta al mundo, Elcano llegó con su buque a Sanlúcar de Barrameda (6-IX-1522). En 1525 se incorporó a la expedición de Loaysa, rumbo otra vez a las Molucas, pero murió de escorbuto en plena travesía por el Pacífico.

**ERAUSO, Juan de** (s.XVI). Corsario. Afincado en San Sebastián pero se desconoce su lugar de nacimiento. Dedicado frecuentemente al corso, obtuvo sus mayores éxitos en 1555 cuando, en unión de los capitanes Miguel de Iturain y Juan de Lizarza, marchó a Terranova para atacar a los balleneros franceses que operaban en aquellas aguas. Juntos hicieron 12 presas que se repartieron; las armaron y continuaron la campaña por separado. Erauso capturó en total 18 buques antes de regresar a San Sebastián.

**FERRER CAFRANGA, José Joaquín de** (Pasaia, 1763-1818). Astrónomo y geógrafo. Navegaba en un buque de la Real Compañía de Caracas cuando fue apresado por buques ingleses y llevado a Inglaterra. Lograda la libertad aprovechó para cursar allí estudios de geografía y matemáticas. Marchó luego a Suiza donde se especializó en astronomía. Volvió a embarcar y realizó numerosos viajes por toda América, explorando las costas y situando los accidentes geográficos. En 1801 ingresó en la Sociedad Filosófica de Filadelfia. En 1813 volvió a Europa y amplió conocimientos en el observatorio de Greenwich. En 1814 ingresó en el Instituto Nacional de Francia. Fue miembro de la RSBAP y de la Academia de la Historia. Mantuvo correspondencia sobre sus investigaciones con Laplace, Humboldt y otros científicos y publicó varios trabajos sobre geografía y astronomía.



**GARAY, Blas de** (Garai?, ca.1510-ca.1552). Ingeniero. Apenas se tienen detalles de su vida, ni siquiera sobre su nacimiento o fallecimiento. Era capitán de la Armada cuando en 1539 presentó al rey Carlos I varios proyectos, entre ellos el de construir un ingenio para mover barcos sin el auxilio de remos. El rey le facilitó algunas ayudas y él inició sus trabajos en Málaga. Las pruebas se realizaron en Barcelona en 1543, consiguiendo mover un buque con unas ruedas semejantes a las que luego utilizaron los primeros barcos de vapor. Aunque algunos le atribuyeron haber utilizado una caldera de agua hirviendo para mover las ruedas -y por tanto haber inventado la locomoción a vapor-, parece ser que lo hizo moviendo cada una a brazo con 50 hombres. La idea no encontró respaldo y lamentablemente los planos se destruyeron durante la invasión napoleónica.

**GARDOQUI Y JARABEITIA, José de** (Bilbao, 1761-1816). Jefe de escuadra. Entró en la Armada en 1775. Estuvo en la campaña de Argel (1775) y en el bloqueo de Gibraltar (1782). Asistió a las dos expediciones al estrecho de Magallanes (1785 y 1788). Participó en la defensa de Cádiz (1797-98). Ascendió a brigadier por su actuación en la batalla de Trafalgar. En 1808 mandaba una de las baterías que hizo rendirse a la escuadra de Rosilly en Cádiz. En 1810 fue nombrado jefe del arsenal de La Habana y en 1813 capitán general, jefe político y comandante general de Marina de Filipinas. En 1814 ascendió a jefe de escuadra. Falleció en Manila.

**GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de** (Mutriku, 1656-1728). Almirante y arquitecto naval. Empezó a navegar muy joven, aprendiendo a pilotar bu-

4. Juan Sebastian Elcano. L. Fernández Noseret eta J. López Eguindanos-en grabatuan (1791-1814) ainarrutako olioa. Museo Naval, Sevilla.

Juan Sebastián Elcano. Oleo basado en el grabado de L. Fernández Noseret y J. López Eguindanos, 1791-1814. Museo Naval, Sevilla.

5. José Joaquín de Ferrer



6. Francisco Hidalgo de Cisneros



7. Antonio de Gaztañeta. Landsberghs-en erretratuan oinarritutako miniatura. Jabetza pribatua.

Antonio de Gaztañeta. Miniatura basada en el retrato de Landsberghs. Propiedad particular.

izendatu zuten, eta 1813an Filipinetako kapitain jeneral, buruzagi politikoa eta Itsas komandante jeneral. 1814. urtean untzitalde buru izatera iritsi zen. Manilan hil zen.

**GAZTAÑETA E ITURRIBALZAGA, Antonio de** (Mutriku, 1656-1728). Almirantea eta itsasuntzi arkitektoa. Oso gazte hasi zen itsasketan, eta bere aitarekin hasi zen untziak gidatzen. Atlantiar Ozeano guztian makina bat bidaiak egin ondoren, Ozeanoko Itsas-Armadan sartu zen pilotu nagusi bezala. Bere postu horretatik, 1701 urte bitarteko itsas-armada guztien itsasbideak gidatu zituen, eta bere abildadearekin, untzitalde bat baino gehiago atera zuen estualdi larrietatik. Epe horretan errege-untziko itsas eta lehorreko kapitain mailara igo zen, Mediterraneoan barrena ibili zen eta almirante gradua lortu zuen. 1702. urtean Kantauriko untzitegietak arduradun nagusi izendatu zuten, eta berak pertsonalki zuzendu zuen itsasuntzi ugariaren eraikuntza, baita horretarako arauak eman ere. 1718an Espainiako untzidiaren agintea bere gain hartu zuen Siziliarako espedizioan, baina untzitalde ingelesak ustekabearen eraso egin eta garaitua izan zen Pessaron. 1727. urtean bere arrakastarik sonatuena lortu zuen Penintsulara Indietako altxorra zekarren untzitaldearekin iritsi zenean, ingelesen hesia gainditu ondoren. Itsasketa eta untzigintzari buruzko zenbait lan utzi zituen idatzita. Itsasuntzien arkitekturan honek utzitako arrastoa XVIII. mendearen barrena luzatu zen, eta ingelesek eta holandarrek kopiatu egin zituzten bere egiturazko zenbait elementu.

**GOIKOETXEA, José Lorenzo de** (Donostia, ?-1800). Itsas-Armadako brigadierra. Oso gazterik itsasoratu zen. 1757. urtean itsasketa eta matematika ikasketei ekin zien Nantesen. 1760. ean

Caracaseko Erret Konpainian sartu zen. Bidaiak ugari egin zituen Venezuela eta Gipuzkoa artean, eta ingelesen eta itsaslapurren aurka borrokatu zen. Konpainia 1777ko urtean utzi eta Itsas-Armadan sartu zen. Ingalaterraren aurkako gerran aritu (1780-82), Algerri egindako erasoetan eskuhartu (1783-84) eta Toulonen menperaketan nabarmendu zen (1793), eta hain zuzen, arrazoi honetatik igo zuten brigadier mailara. 1797. urtean Ingalaterrarekin gerra berriz hasi ondoren, Mazarredoren untzitaldean sartu zen, eta Cadizen aldepeanean gogor saiatu zen. Sorrieriak jota hil zen Bresten, Frantzia eta Espainiako untzitalde elkartu baten buru zelarik.

**GUILIASASTI, Juan Fermín de** (Aia, XVIII. m.). Ainguragilea. Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarrarengandik pentsioa jasotzen zuelarik, Holandan ainguragintzako metodorik aurreratuenak ikasi zituen. Aian bizi izan zen, eta bertan, 1739an Espainiako itsasuntzi bantentzat inoiz egindako aingurarik handiena egin zuen. 1752. urtean, Hernaniko Erret Kokalekuko aingura ikuskatzaile izendatu zuen erregeak. Berari esker, Erret Itsas-Armada, Caracaseko Konpainia, baita Frantziako Itsas-Armada ere, neurri handietako ainguraz hornitu zituzten aingura-olak ugaritu egin ziren Gipuzkoan.

**GUIRIOR Y HUARTE, Manuel de** (Aoiz, 1708-1788). Itsas-Armadako teniente jenerala eta erregeordea. Itsas-Armadan 1733. urtean sartu zen. Europa eta Ameriketako itsasoetan ibili zen, ingelesen eta algeriarren aurka borrokatuz. Siciako gerratean nabarmendu zen (1744). 1769. urtean untzitalde-buru izatera iritsi zen, eta gero Granada Berriko (1772-76) eta Peruko (1776-80) erregeorde izendatu zuten. Kultur kezka handiko gizona zen, zenbait unibertsitate

sortu, ikasketa plan berriak sartu, zientzi-espedizioak sustatu eta ekonomi berrikuntza ausartak bultzatu zituen. 1774. urtean teniente jeneral maila lortu zuen. Madrilen hil zen.

**HERNANDORENA ZUBIAGA, Esteban** (Portugalete, 1905-1965). Merkataluntziko kapitaina. Zenbait kargauntzi eta arrantza-untzitan ibili zen. Gerra Zibila hasia zelarik (1936-39) Itsas-Armada errepublikarrean sartu zen. Zenbait gerruntzitan itsasbide-ofiziala izan zen; bere arrakastarik entzutetsuena, Frantziako atlantiar portuetan errefuxiatuta zeuden bi urpekuntzi Mediterraneoan gidatzea izan zen, Francoren aldekoen hesiari iskin egin. Gero Mexikora erbesteratu zen eta II. Mundu Gerran Ozeano Barean ibili zen. Europara itzultitakoan, etorkin judutarren itsasuntzi bat gidatu zuen ezkutuan Errumaniatik Palestinara (1947). Beranduago, "ZIM" israeldar konpainia nazionalen sartu eta zenbait untzi gidatu zituen. Haifan hil zen. Bertako kale batek bere izena darama, hura omendu nahiz.

**HIDALGO DE CISNEROS, Francisco** (Orio, 1721-1794). Itsas-Armadako teniente jenerala. 1738. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Ingelesen aurka Sicié lurmutarraren garaipenean izan zen (1744). 1775. urtean brigadier mailara igo eta xebeka talde bat eduki zuen bere agindupean. Afrika iparraldeko kanpainetan (1775) eta Ingalaterraren aurkako gerran (1780-82) borrokan aritua. 1790. urtean teniente jeneral mailara igo eta Cartagenako Departamentuko buru izendatu zuten, bertan hil zelarik.

**HORNA RUIZ DE ZULUETA, Miguel de** (Iruñea, XVII. m.). Almirantea. Oso gazterik lortu zuen almirante izatea.

ques con su padre. Tras múltiples viajes por todo el Atlántico pasó a la Armada del Océano como Piloto Mayor. Desde su puesto dirigió las derrotas de todas las fuerzas navales hasta 1701, salvando con su pericia a más de una escuadra en apuros. En este tiempo ascendió a capitán de mar y tierra de la capitana real, navegó por el Mediterráneo y obtuvo el grado de almirante. En 1702 fue nombrado superintendente general de los astilleros del Cantábrico, dirigiendo personalmente o dictando las normas de construcción de numerosos navíos. En 1718 asumió el mando de la escuadra española en la expedición a Sicilia pero fue atacada por sorpresa y derrotada en cabo Pessaro por la flota inglesa. En 1727 cosechó su mayor éxito haciendo llegar a la Península la flota con el tesoro de Indias, después de burlar el bloqueo inglés. Dejó escritas varias obras sobre navegación y construcción de buques. Su influencia en la arquitectura naval se prolongó a lo largo del siglo XVIII y algunos de sus elementos estructurales fueron copiados por ingleses y holandeses.

**GOICOECHEA, José Lorenzo de** (San Sebastián, ?-1800). Brigadier de la Armada. Embarcó muy joven. En 1757 inició estudios de náutica y matemáticas en Nantes. En 1760 ingresó en la Real Compañía de Caracas. Hizo numerosos viajes entre Venezuela y Gipuzkoa y combatió contra los ingleses y contra los piratas. Dejó la Compañía en 1777 para pasar a la Armada. Tomó parte en la guerra contra Inglaterra (1780-82), estuvo en los ataques a Argel (1783-84) y destacó en la toma de Tolón (1793), hecho por el que ascendería a brigadier. Al reiniciarse la guerra contra Inglaterra en 1797 se incorporó a la escuadra de Mazarredo, señalándose en la defensa de Cádiz. Murió de un ataque de apo-

plejía en Brest cuando mandaba una escuadra combinada francoespañola.

**GUILISASTI, Juan Fermín de** (Aia, s.XVIII). Constructor de anclas. Pensionado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas aprendió en Holanda los más avanzados métodos de fabricación de anclas. Se instaló en Aia, donde en 1739 hizo la mayor ancla construida hasta entonces para un barco español. En 1752 el rey le nombró inspector de anclas del Real Asiento de Hernani. Con él florecieron en Gipuzkoa las fábricas dedicadas a esta labor que durante muchos años abastecieron de anclas de grandes dimensiones a la Armada Real, Compañía de Caracas e, incluso, a la Armada francesa.

**GUIRIOR Y HUARTE, Manuel de** (Aoiz, 1708-1788). Teniente general de la Armada y virrey. Entró en la Marina en 1733. Navegó por Europa y América, batándose contra ingleses y argelinos. Participó destacadamente en el combate de Sicié (1744). En 1769 ascendió a jefe de escuadra y luego fue nombrado virrey de Nueva Granada (1772-76) y de Perú (1776-80). Hombre de profundas inquietudes culturales, erigió varias universidades, introdujo nuevos planes de estudio, amparó expediciones científicas e impulsó atrevidas reformas económicas. Ascendió a teniente general en 1774. Falleció en Madrid.

**HERNANDORENA ZUBIAGA, Esteban** (Portugalete, 1905-1965). Capitán mercante. Navegó en varios cargueros y buques de pesca. Iniciada la Guerra Civil (1936-39) ingresó en la Armada republicana. Fue oficial de derrota en varios buques de guerra; su mayor éxito fue conducir dos submarinos refugiados en

puertos atlánticos franceses hasta el Mediterráneo, burlando el bloqueo fascista. Se exilió luego a México y navegó por el Pacífico durante la II Guerra Mundial. De regreso a Europa condujo un barco con inmigrantes judíos clandestinos desde Rumania a Palestina (1947). Ingresó luego en la compañía nacional israelí "ZIM", mandando varios buques. Falleció en Haifa, donde una calle lleva su nombre como homenaje.

**HIDALGO DE CISNEROS, Francisco** (Orio, 1721-1794). Teniente general de la Armada. Entró en la Marina en 1738. Estuvo en la victoria de cabo Sicié (1744) frente a los ingleses. En 1775 ascendió a brigadier y asumió el mando de una división de jabeques. Participó en las campañas del norte de Africa (1775) y en la guerra contra Inglaterra (1780-82). Ascendido a teniente general en 1790, fue nombrado jefe del Departamento de Cartagena, donde falleció.

**HORNA RUIZ DE ZULUETA, Miguel de** (Pamplona, s.XVII). Almirante. Alcanzó muy joven el almirantazgo. En 1636 tomó el mando de la escuadra de Dunquerque con la que hostigó el tráfico mercante anglo-holandés. En 1639, cuando los franceses atacaron La Coruña, rompió el bloqueo con su escuadra y trajo refuerzos a la plaza. Estuvo en la batalla de las Dunas con Oquendo y a él se debió la salvación de algunas naves. Falleció en La Coruña hacia 1640.

**IBARRA, Carlos de** (Eibar, ?-1639). General de las flotas de Indias. En 1616 mandaba la escuadra de Cantabria y desde 1618 varias flotas de Indias. Logró su mayor éxito en 1638, cuando condujo desde el Caribe una flota de ga-



8. Esteban Hernandorena



9. Blas de Lezo.  
XIX mendeko grabatua.

Blas de Lezo.  
Grabado del siglo XIX.

1636.ean Dunkerkeko untzitaldearen aginteaz jabetu eta berarekin Ingalaterra eta Holandako merkataluntziak zigortu zituen. 1639an, frantsesek A Coruña hiriri eraso egin ziotenean, bere untzitaldeaz baliatuz hesia hautsi eta laguntza ekartzea lortu zuen. Oquendorekin batera Dunen gerratean izan zen, eta berrari esker zenbait itsasuntzik ihes egitea lortu zuten. A Coruñan hil zen 1640. urte inguruan.

**IBARRA, Carlos de** (Eibar, ?-1639). Indietako untzidien jenerala. 1616. urtean bere agindutara zuen Kantauriko untzitaldea eta 1618az geroz, Indietako zenbait untzidi. Arrakastarik handiena 1638. urtean lortu zuen, Karibetik Penintsulara galeoi talde bat gidatu zuenean, askozaz ere indartsuagoa zen holandar untzitalde bat suntsitu ondoren osoz iritsi baitzen. Bartzelonan hil zen.

**IBARRA, Diego de** (Elgeta, ?-1676). Ozeanoko Itsas-Armadako almirantea. Urte askotan Indietako untzidia babestu zuen. 1666. urtean Portugaleko kanpainan parte hartu zuen, eta bertan 18 harripaketa egin eta zenbait portu eta gotorleku tirokatu zituen bere kainoiez. 1675.ean Frantziarekiko gerra piztu ondoren, Mediterraneoan ihardun zuen holandarrek batera. Augustako guduan parte hartu ondoren, Palermokoan hil zen, zertxobait beranduago (76-VI-2).

**IRIONDO Y GOROSTEGI, Eduardo** (Iruñea, 1839-1871). Itsasuntzi-ingeniarria. *Numancia* fragatan untziratuta, Itsas Bareko kanpaina egin (1865-66) eta munduari bira eman zion. Bidaiaren kontakizun bat utzi zuen idatzita. 1870. urtean Habanako armategira joan eta bertan hil zen.

**JAUREGIBERRI, Jean-Bernard de** (Baiona, 1815-1887). Almiranteordea. Itsas-Armadan 1831. urtean sartu zen. Anberesko setiaketa eta Argentina, Krimea eta Txinako kanpainetan hartu zuen parte. 1861eko urtean Senegaleko gobernadore izendatu zuten. 1869an kontralmirante mailara igo zen. Frantsesen eta prusiarren arteko gerran (1870-71) Alemaniako kostaldearen setiaketa parte hartu zuen. Gero, lehorrean aritu zen, lehenik gudaloste bati aginduak emanez, eta ondoren, Armadako XVI. Sailean; Patay eta Le Manseko guduetan izan zuen partaidetzagatik nabarmendu zen. Almiranteorde izatera iritsi zen 1870. urtean. 1871n diputatu hautatu zuten Pirinio Behereen ordezkaritzan, eta Toulongo prefeta eta Almirantego Kontseiluko kide izendatu zuten. Biraketa-untzitaldearen agintea bere gain hartu zuen 1876an, eta senadore (1879) eta itsas ministraria (1879-80 eta 1882-83) izan zen. Parisen hil zen.

**LA COSA, Juan de** (Santoña?, g.g.b. 1460-1509). Esploratzailea eta mapagilea. Orohar "Juan Vizcaíno" bezala ezaguna zena. Bere jaioterria zein izan zen ez dago argi, baina badirudi Bizkaiko herriren bat izan zela (garai hartan bai Santoña eta bai Castro Urdiales hala ziren). Colonek Ameriketara egin zuen lehenengo bidaiari parte hartu zuentz ezin jakin daiteke ziur. Bigarrenean (1493) harekin batera joan zen ziurtasun osoz, eta Alonso de Ojedaren espedizioarekin (1499-1500), Rodrigo de Bastidasenarekin (1501-02) eta berearekin (1504-05) itzuli zen berriro. Horrela, Karibeko kostaldea arakatu zuen, hasi Orinocotik eta Urabaraino. 1500. urtean "Itsaskeitarako Indietako Mapa" ezaguna egin zuen, garai hartako kartografiako ezagutza guztiak bilduz eta historian lehendabiziko aldiz Amerikako kontinenteko lurra sartuz. 1509.ean Alonso de

Ojeda eta Diego de Nicuesaren espedizioan joan zen Tierra Firmera (Kolonbia), eta bertan hil zuten indigenek, lehorreratu eta gutxira.

**LARRASPURU, Tomás de** (Azkoitia, 1582-1632). Itsas-Armadako almirante jenerala. 25 urtetarako Indietako galeoi baten agintea zuen eta 1616.ean almirante mailara igo zen. Ingelesen eta holandarren aurka borrokatu eta Indietako untzitalde ugari zaintzeaz arduratu zen, beti ere eragozpenik gabe iritsi zirenak. 1628ko urtean, mairuek Sale hiriaren aurka (La Mamora) egindako setiaketa apurtu egin zuen bere untzitaldeaz baliatuz. 1629. urterako, Indietarako Itsasbideko almirante jenerala eta erregearen gerra kontseiluko kide zen. Azkoitian hil zen.

**LAYA Y CABEX, Mateo de** (Gueñes, 1630-1693). Itsas-Armadako almirante jenerala. Itsas-Armadan untzimutil bezala sartu zen 1642. urtean, eta maila guztiak gauditu zituen. Frantsesen, turkiarren eta algeriarren aurkako makina bat gerrateetan izan zen: Gata lurmuturra (1643), Larroxela (1652), Oran (1675), Stronboli (1676),... 1683. urtean Ozeanoko Itsas-Armadako almirante jenerala mailara goratu zuten. Oranen aldeko borrokan nabarmendu zen berriro (1688). Ondoren Ozeanoko Untzitaldea gidatzen hasi zen, Indietako untzidiak babestearen ardura zeramana. 1692. urtean Gerra Kontseilu Gorenean eta Itsas-Armedetako Batzordean sartu zen.

**LAZCANO, Juan Lope de** (Lazkao, ?-g.g.b.1512). Itsas-Armadako jenerala. Granadako Gerran (1492) bere jabetzako unti taldetxo batekin aritu zen borrokan. Kapitain Handiarekin elkarlane-



10



11

leones, que llegó intacta a la Península, después de destrozar a una escuadra holandesa muy superior. Falleció en Barcelona.

**IBARRA, Diego de** (Elgeta, ?-1676). Almirante de la Armada del Mar Océano. Protegió durante muchos años las flotas de Indias. En 1666 participó en la campaña de Portugal, haciendo 18 presas y cañoneando varios puertos y fortalezas. Al estallar la guerra con Francia en 1675, operó en el Mediterráneo en combinación con los holandeses. Participó en la batalla de Augusta y pereció en la de Palermo, poco después (2-VI-76).

**IRIONDO Y GOROSTEGUI, Eduardo** (Pamplona, 1839-1871). Ingeniero naval. Embarcado en la fragata *Numancia* hizo la campaña del Pacífico (1865-66) y dio la vuelta al mundo. Dejó escrito un relato del viaje. En 1870 pasó al arsenal de La Habana, donde falleció.

**JAUREGUIBERRY, Jean-Bernard de** (Bayona, 1815-1887). Vicealmirante. Ingresó en la Armada en 1831. Participó en el bloqueo de Amberes y en las campañas de Argentina, Crimea y China. En 1861 fue nombrado gobernador de Senegal. Ascendió a contralmirante en 1869. Durante la guerra Franco-prusiana (1870-71) tomó parte en el bloqueo de las costas alemanas. Sirvió luego en tierra, mandando primero una división y después el XVI Cuerpo de Ejército; destacó por su actuación en las batallas de Patay y Le Mans. Ascendió a vicealmirante en 1870. Fue elegido diputado por los Bajos Pirineos en 1871 y nombrado miembro del Consejo del Almirantazgo y prefecto de Tolón. Asumió el mando de la escuadra de evoluciones en 1876,

fue senador (1879) y ministro de Marina (1879-80 y 1882-83). Falleció en París.

**LA COSA, Juan de** (Santoña?, ca.1460-1509). Explorador y cartógrafo. Conocido comúnmente como "Juan Vizcaíno". Su lugar de nacimiento no está claro, parece serlo una localidad vizcaína (en aquella época Santoña y Castro Urdiales lo eran). Se duda sobre su participación en el primer viaje de Colón a América. Le acompañó con seguridad en el segundo (1493) y volvió con las expediciones de Alonso de Ojeda (1499-1500), Rodrigo de Bastidas (1501-02) y la suya propia (1504-05). Con ellas exploró las costas del Caribe, desde el Orinoco hasta Urabá. En 1500 confeccionó su famosa "Carta de marear de las Indias" que recogía todos los conocimientos cartográficos de la época e incorporaba, por primera vez en la historia, las tierras del continente americano. En 1509 fue en la expedición de Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa a Tierra Firme (Colombia), donde murió a manos de los indígenas a poco de desembarcar.

**LARRASPURU, Tomás de** (Azkoitia, 1582-1632). Almirante general de la Armada. Con sólo 25 años mandaba ya un galeón de Indias y en 1616 ascendió a almirante. Combatió contra ingleses y holandeses y escoltó a numerosas flotas de Indias que llegaron siempre sin contratiempos. En 1628 levantó con su escuadra el sitio de los moros contra la plaza de Salé (La Mámora). En 1629 era ya almirante general de la Carrera de Indias y miembro del consejo de guerra del rey. Falleció en Azkoitia.

**LAYA Y CABEX, Mateo de** (Güeñes, 1630-1693). Almirante general de la Armada. Ingresó en la Marina como paje

en 1642, recorriendo todos los grados del escalafón. Asistió a numerosos combates contra franceses, turcos y argelinos: cabo de Gata (1643), La Rochelle (1652), Orán (1675), Strómboli (1676),... En 1683 ascendió a almirante general de la Armada del Mar Océano. Destacó de nuevo en el socorro de Orán (1688). Pasó luego a mandar la escuadra del Océano, encargada de la protección de las flotas de Indias. En 1692 ingresó en el Consejo Supremo de Guerra y Junta de Armadas.

**LAZCANO, Juan Lope de** (Lazkao, ?-ca.1512). General de la Armada. En la Guerra de Granada (1492) prestó servicio con una escuadrilla de su propiedad. Cooperó con el Gran Capitán dirigiendo las operaciones navales en las guerras contra los turcos y en las campañas de Italia. Venció a la flota francesa en Brindisi y Tarento, asistió a la toma de Nápoles y condujo prisionero a España a César Borgia. Fue uno de los precursores en el uso del blindaje naval, al instalar una protección en los costados de sus buques durante el cerco de Mazalquivir (1505).

**LEZO Y OLABARRIETA, Blas de** (Pasaja, 1687-1741). Teniente general de la Armada. Se educó en Francia e ingresó inicialmente en la Marina francesa. Participó activamente en las operaciones contra la flota anglo-holandesa durante la Guerra de Sucesión: estuvo en el combate de Velez-Málaga (1704), donde un cañonazo le arrancó la pierna izquierda; en el ataque a Tolón (1707), donde perdió el ojo izquierdo; en el sitio de Barcelona (1713), en el que recibió otra herida que le dejó inútil el brazo derecho,... Asistió también a la recuperación de Mallorca (1715) y fue luego destinado al Pacífico para combatir a pi-

10. Mateo de Laya. XIX mendeko grabatua.

Mateo de Laya. Grabado del siglo XIX.

11. Juan de la Cosa. Luis Gordillo-ren olioa, 1979. Museo Naval, Madrid.

Juan de la Cosa. Oleo de Luis Gordillo, 1979. Museo Naval, Madrid.



12



13

12. *Miguel López de Legazpi. XIX mendeko grabatua.*

*Miguel López de Legazpi. Grabado del siglo XIX.*

13. *José de Mazarredo. XIX mende hasieran F. Selma-k egindako grabatua, F. Dubois-en erretratua oinarri hartuta.*

*José de Mazarredo. Grabado de comienzos del siglo XIX realizado por F. Selma a partir del retrato de F. Dubois.*

14. *Juan Martínez de Mendaroren erretratua izan liteke. Zumaiako taula botiboaren detaile. XV mende bukaera.*

*Posible retrato de Juan Martínez de Mendaro. Detalle de la tabla votiva de Zumaiá. Finales del siglo XV.*

an ihardun zuen, turkiarren aurkako gerratan eta Italiako kanpainetan itsas-ekintzak bideratuz. Frantziako untzitaldea garaitu zuen Brindisi eta Tarenton, Napoli menperatzen parte hartu zuen eta Zesar Borgia preso eraman zuen Espainiara. Itsas-blindaia erabiltzearen aitzindarietako bat izan zen, bere itsasuntzietako saihesten batean babesgailuak jarri baitzituen Mazalquivirren setiaketan (1505).

#### LEZO Y OLABARRIETA, Blas de

(Pasaia, 1687-1741). Itsas-Armadako teniente jenerala. Frantzian hezi zen, baita hasiera batean Frantziako Itsas-Armadan sartu ere. Ingalaterrako eta Holandako untzitaldearen aurkako ekintzetan partaidetza zuzena izan zuen Ondorengotza Gerraren garaian: Velez-Malaga gerratean izan zen (1704), non kainoi-bala batek ezkerreko hanka kendu baitzion erro-errotik; Toulongo erasoaldian (1707), non ezkerreko begia galdu baitzuen; Bartzelonaren setiaketan (1713), non eskuineko besoa erabat elbarritu zion beste zauri bat izan baitzuen,... Mallorkaren berreskurapenean ere parte hartu zuen (1715), eta ondoren, Ozeano Barean ihardun zuen itsaslapur eta kortsarien aurkako borrokan. Oranen aurkako espedizioan joan zen (1732). Untzitaldeko buru izendatu zuten 1730. urtean eta teniente jeneral 1734.ean. Indietako Cartagenara bidalia izan zen (1737), Indietako untzidiak irteten ziren gerruntzi-portu garrantzitsu hartako buru bezala. Han, Ingalaterrako untzitaldearen eraso egin behar izan zien (1740 eta 1741), baita erabat suntsitu ere. Baina Lezo, defentsa horrek sortutako nekeen ondorioz, hil egin zen hilabete batzuk beranduago.

**LOPEZ DE LEGAZPI Y GURRUTXATEGI, Miguel** (Zumarraga, 1503 edo 1505-

1572). Gobernadore, kapitain jeneral eta Filipinetako konkistatzaile. 1528. urtean Mexikora joan eta han bizi izan zen 1564eko urtera arte, sekulako dirutza eginez. 1559.ean Felipe II.ak Sartaldeko irlalara (Filipinak) espedizio bat antolatu zuen. Zenbait atzerapen eta bestelako gorabehera batzuen ondoren, erregeak espedizio buru izendatu zuen. Mexikotik 1564ean abiatu ziren, eta hurrengo urtean iritsi ziren Los Ladrones irlalara (Mariana Irlak) eta Samar Irlara, Filipinetako artxipelagoan. Ondoren, Leyte Irlara joan eta Cebun geratu zen, bertan lehenengo hiria sortu zuelarik: San Miguel. Jarrailan, Bohol eta Panay (1565) eta Masbate eta Mindoro (1569) irlak menderatu zituen, bake giroan orohar, bertako buruzagiekin adostasun batera ailegatu ondoren. 1569. urtean Filipina Irlako gobernadore eta kapitain jeneral izendatu zuten, baita Los Ladrones irlakotako agintari ere. Laguntza bereziak etorririk, Luzon Irla beretu zuen 1571. urtean, eta hiriburua Manillako herriska tagaloaren hondakinen gain eraiki zuen, bere izena gordez. Han bertan hil zen hurrengo urtean.

#### MARTINEZ DE MENDARO, Juan

(Zumaiá?, XV. m.). Marinela. 1475. urtean Gipuzkoako eta Bizkaiko untzitalde bat gidatu zuen, Gibraltarreko itsasartea babestearin ardua zuena. Portugalدار eta genoarrek osatutako beste batek eraso egin zien, baina hau ere menperatu egin zuen, zenbait itsasuntzi preso hartuz.

#### MARTINEZ DE REKALDE Y LARRINAGA, Juan

(Bilbo, 1538?-1588). Almirante jenerala eta itsasuntzigilea. Bizkaiko untzitaldean ibili zen eta Indietako untziteriaren babesean parte hartu zuen. 1572. urtean, Herbehereetako gobernadore jeneral berria izango zen Medina-

celiko dukea Flandesera eramatekoa zen untzidia eta bere gudaosteak gidatu zituen. 1583. urtean, bere untzitaldearekin batera, Azore irlalara joan zen espedizioan. Gero, Irlandan ihardun zuen katolikoei lagunduz. Itsasuntzigitzaren alorrean ere nabarmendu zen, Gipuzkoa, Bizkaia eta Kantabriako errege-untzien eraikuntza zuzenduz eta gai horri buruzko zenbait lan idatziz. 1588. urtean, Bizkaiko untzitaldearen buruan zelarrik, "Itsas-Armada Garaitezinari" batu zitzaion Medinasidonia duke ezdeusak gidatzen zuen espedizio bugarren buruzagi eta almirante jeneral bezala. Hondamendiaren ondoren A Coruña iristea lortu zuen Rekaldek, baina kanpainaren nekeak heriotza ekarri zion handik gutxira.

#### MAZARREDO Y SALAZAR, José Domingo de

(Bilbo, 1745-1812). Itsas-Armadako teniente jenerala. 1760. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Itsaso guztietatik barrera ibili zen, eta bere ibilaldi horiek itsasketaren zientzia alderdiak lantzeko erabili zituen batipat: astronomia, biraketa, hidrografia,... Bere oharrak zenbait lanetan gorpuztu eta argitaratu zituen. 1775ean, Algerreko espedizioari batu zitzaion. Ingalaterraren aurkako ekintzetan partaidetza zuzena izan zuen (1780-82) eta 1783.ean untzitalde buru izatera iritsi zen. Itsas-zain berrien irakaskuntza zuzendu eta bere gerizapean zientzi-espedizio batzuk bultzatu zituen. 1789. urtean teniente jeneral mailara igo eta *Ordenanzas de la Armada* idazteari ekin zion, 1793an bukatu zituelarrik. 1797an untzitaldearen buruzagitza hartu zuen bere gain eta Cadizen aldepena zuzendu zuen ingelesen aurka. 1799an Frantzira joan zen ekintza-planak atontzera, baina Napoleonen asmoen kontrakoa izaki, untzitaldearen buruzagitzatik kendu egin zuten. 1802. urtean bere lanari agur esaten utz zie-



14

ratas y corsarios. Concurrió a la expedición contra Orán (1732). Ascendió a jefe de escuadra en 1730 y a teniente general en 1734. Fue enviado a Cartagena de Indias (1737) como jefe de aquel importante apostadero de donde partían las flotas de Indias. Allí hubo de hacer frente a los ataques de la flota inglesa (1740 y 1741), derrotándola completamente. Pero Lezo, agotado por las fatigas de la defensa, falleció pocos meses después.

**LOPEZ DE LEGAZPI Y GURRUCHATEGUI, Miguel** (Zumárraga, 1503 ó 1505-1572). Gobernador, capitán general y conquistador de Filipinas. En 1528 fue a México; allí vivió hasta 1564 e hizo fortuna. En 1559 Felipe II dispuso una expedición a las islas del Poniente (Filipinas). Tras varios retrasos y otras vicisitudes el rey le nombró jefe de la expedición. Salieron de México en 1564, llegando el año siguiente a las islas de los Ladrones (Marianas) y a Samar, ya en el archipiélago filipino. Tocó después Leyte y se estableció en Cebú, donde fundó la primera ciudad, San Miguel. Sucesivamente iría dominando las islas de Bohol y Panay (1565) y Masbate y Mindoro (1569), generalmente de forma pacífica mediante acuerdos con los jefes locales. En 1569 fue nombrado gobernador y capitán general de Filipinas y adelantado de las islas de los Ladrones. Recibidos refuerzos, conquistó en 1571 la isla de Luzón, estableciendo la capital del territorio sobre las ruinas del poblado tagalo de Manila, cuyo nombre conservó. Murió allí el año siguiente.

**MARTINEZ DE MENDARO, Juan** (Zumaia, s.XV). Marino. En 1475 mandaba una escuadra de naves guipuzcoanas y vizcaínas, encargada de proteger el estrecho de Gibraltar. Fue atacada por

otra luso-genovesa a la que derrotó, apresando varios buques.

**MARTINEZ DE RECALDE Y LARRINAGA, Juan** (Bilbao, 1538?-1588). Almirante general y constructor naval. Navegó en los buques de la escuadra de Vizcaya y participó en la protección de las flotas de Indias. En 1572 mandó la flota que llevó a Flandes al duque de Medinaceli, nuevo gobernador general de los Países Bajos, y sus tropas. En 1583 acudió con su escuadra a la expedición a las islas Azores. Operó después en Irlanda en apoyo de los católicos. Destacó también en el terreno de la construcción naval, dirigiendo la construcción de buques reales en Gipuzkoa, Bizkaia y Cantabria y escribiendo algunos trabajos sobre el tema. En 1588, al frente de la escuadra de Vizcaya, se incorporó a la "Armada Invencible" como almirante general y segundo jefe de la expedición que dirigía el inepto duque de Medinaceli. Recalde consiguió llegar a La Coruña tras el desastre pero las fatigas de la campaña acabaron con su vida poco después.

**MAZARREDO Y SALAZAR, José Domingo de** (Bilbao, 1745-1812). Teniente general de la Armada. Ingresó en la Marina en 1760. Navegó por todos los mares, aprovechando sus travesías para cultivar los aspectos científicos del arte de navegar: astronomía, maniobra, hidrografía,... Sus observaciones quedaron reflejadas en varias obras publicadas. En 1775 concurrió a la expedición de Argel. Tomó parte activa en las operaciones contra Inglaterra (1780-82) y en 1783 ascendió a jefe de escuadra. Dirigió la enseñanza de nuevos guardiamarinas y auspició varias expediciones científicas. En 1789 ascendió a teniente general e inició la redacción de las

15



*Ordenanzas de la Armada* que concluiría en 1793. En 1797 asumió el mando de la escuadra y dirigió la defensa de Cádiz contra los ingleses. En 1799 pasó a Francia para concertar los planes de operaciones, pero al oponerse a las intenciones de Napoleón fue depuesto del mando de la escuadra. Pidió el retiro en 1802, afincándose en Bilbao. Se interesó por la enseñanza de los sordomudos y participó activamente en la vida política vizcaína, llegando a ser diputado general. Sufrió destierro con motivo de la "Zamacolada" (1804). Su espíritu liberal le llevó a colaborar con el gobierno de José Napoleón como ministro de Marina (1808-12). Falleció en Madrid por un ataque de gota.

**MICHEO INDACOECHEA, Pedro** (Saldías, 1781-1865). Teniente general de la Armada. Entró en la Marina en 1798. Estuvo en la campaña de Santo

15. Nao handi hispaniarra 1582an Azores uharteak konkistatze lanetan. El Escorial-eko Sala de las Batallas-en dagoen hormairudietariko bat da. Nicolás Granello italiarrak egindako pintura hau adierazgarria da oso, nahiz eta adierazitakoa zalantzan jar daitekeen. Miguel de Oquendo kapitaina eta ezezagun zaizkigun beste gipuzkoar batzuk bikain ariitu ziren.

Gran nao hispana participando en la campaña para la conquista de las Azores en 1582. Discutible pero expresiva imagen pintada por el italiano Nicolás Granello en uno de los murales de la Sala de las Batallas del Monasterio de El Escorial. Tanto el capitán Miguel de Oquendo como los muchos guipuzcoanos anónimos de su escuadra se distinguieron en aquella ocasión.





16

16. Enrique Moreno Plaza.

17. Pedro Navarro. Retratos de los Españoles Ilustres, 1791- 1814 serierako José Moea-ren marrozkia ainari hartuz Juan Brunetti-k egindako grabatuaren detallea. Calcografía Nacional, Madrid.

Pedro Navarro. Detalle del grabado de Juan Brunetti sobre dibujo de José Moea para la serie Retratos de los españoles Ilustres, 1791-1814. Calcografía Nacional, Madrid.

zaiotela eskatu eta Bilbon kokatu zen. Gormutuen irakaskuntzarekiko ardura sortu zitzaion eta Bizkaiko bizitza politikoan partaidetza zuzena izan zuen, diputatu nagusi izatera ere iritsi baitzen. "Zamakolada" medio (1804), atzerriratua izan zen. Bere jarrera liberalak Jose Napoleonen gobernuari laguntzera bultzatu zuen Itsas ministrari gisa (1808-12). Madrilen hil zen hezueriak jota.

**MICHEO INDACOECHEA, Pedro** (Saldias, 1781-1865). Itsas-Armadako teniente jenerala. 1798. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Santo Domingoko kanpainan izan zen (1801). Cadizen Rosillyren aurkako erasoaldi eta garaipenean parte hartu zuen (1808), eta frantsesen aurkako Gerraren beste ekintza batzuetan ere bai. Mexikar independentziarekin aurka ere borrokatu zen (1810-14), baita karlisten aurka ere Mediterraneoan (1839-40). Brigadier izatera iritsi zen 1840.ean, Katalunia eta Valentziako itsas-armaden agintea bere gain hartuz, eta gero, Cartagenako Departamentukoa (1841-43). 1843an untzitalde bateko buru eta 1854ean teniente jenerala izan ondoren, senadore hautatu zuten 1861.ean. Madrilen hil zen.

**MORENO PLAZA, Enrique** (La Union, Murtzia, 1906-1937). Euzkadiko Itsas-Armada Laguntzailearen Kapitaina. Cartagenan ikasi zuen. Pilotu gisa ibili zen itsasoz itsaso Pasaiako PYSBERen bakailao-untzietan, Ternua eta Artiar Ozeanotik barrena kanpainak eginez. Merkataluntzi bateko kapitaina izan zen 1933an. Gerra Zibila hasi zenean, PYSBERen bakailao-untziak kainoiz hornitu ziren, eta Eusko Jaurlaritzak "Euzkadiko Gerrarako Itsas-Armada Laguntzailea" osatu zuen haiekin. Bere esku utzi zen *Nabarra* untxiaren agintea, eta honekin zerbitzu ugari burutu

zituena konboien bizkarrak zainduz, bi itsasuntzi alemaniarren harrapaketa parte hartu zuen eta matxinatuena itsasuntzien aldamenean ere borrokatu zen. Konboi bat zaintzen ari zelarik, *Canarias* kruzero-untziaren aurka aritu zen ordu batzuen bitartean, baina azkenik hondoratu egin zuten Matxitxako lurmuturraren parean. Nahiago izan zuen bere untxiarekin batera hondoratu, harrapatua izan baino (37-III-5).

**NAFARRA, Pedro** (Erronkari, 1460-1528). Itsasoko eta lehorreko jenerala. Dirudienek, bere benetako deitua Bereterra izan zen. Umetan Italiara joan zen. 1487. urtean florentziar eta genoaarren arteko gerran eskuhartu eta gero, kortsaria izan zen Napoliren zerbitzura "Erronkariko Pedro" ezizenaz. 1500. urtean Kapitain Handiaren gudaosteekin bat egin zuen turkiarren aurka borrokatzen, eta harez gerotzik, "Pedro Nafarra" izena ezarri zioten. Italiako kanpainan (1502-04) gotorlekuen aurka lehergaiak erabiltzen erakutsitako abileziagatik nabarmendu zen. Velez harkaitza bereganatu zuen (1508), Oranen aurkako espedizioan parte hartu zuen (1509), eta Bujia, Alger, Tunes, Tremecen eta Tripoli hiriak bere mende hartu zituen (1510). 1512an frantsesek harrapatu eta preso degian urte batzuk eman ondoren, beren zerbitzura jarri zen. Beren untzidia gidatu zuen Italiako zenbait kanpainatan, baina Napoliko setiaketan (1528) espainiarren esku preso gertatu eta preso degian hil zen.

**OLAETA Y ALLENDESALAZAR, Ignacio de** (Gernika, 1757-1815). Untzitalde burua. Itsas-Armadan 1773. urtean sartu zen. Algerrerrako espedizioan (1775) parte hartu zuen, baita Europa eta Amerikan barrena egindako beste batzuetan ere. Napoleonek egindako gerren garaian,

ingelesten aurkako hainbat eta hainbat gudatan ihardun zuen borrokan: San Bizente (1797), Cadizen aldepena (1797-98), Trafalgar (1805),... Rosillyren untzitalde frantziarra garaitu zuten La Carraca kanoitegietan izan zen (1808). Gero Karibe Itsasoan zehar ibili zen. 1814. urtean untzitalde buru izendatu zuten. Azkenik Cadizen hil zen.

**OQUENDO Y DOMINGUEZ DE SEGURA, Miguel de** (Donostia, XVI. m.). Almirante jenerala. Gazterik sartu zen Itsas-Armadan. Gero merkataritzan ihardun zuen arrakasta handiz. Itsas-Armadara itzuli zelarik, Oranen aldeko borrokan eskuhartu ondoren (1575) 1577. urtean Itsas-Armadako jeneral mailara igo zen. Lisboaren setiaketan (1580) eta Azore Irlatera egindako espedizioetan (1582 eta 1583) parte hartu zuen Gipuzkoako untzitaldearen buruzagitzan. 1588ko urtean, "Itsas-Armada Garaitezina" antolatu zenean, Itsas-Armadako almirante jenerala izendatu zuten Recalderekin batera, espedizioko buru zen Medinasidoniako duke ezdeusari aholku emateko. Bere aholkuak ez ziren kontutan hartuak izan eta espedizio hura hondamendia izan zen. Oquendok, ezbehar askoren ostean, Pasaiara iristea lortu zuen zenbait untzirekin. Baina iritsi eta handik gutxira, hil egin zen.

**OQUENDO Y ZANDATEGUI, Antonio de** (Donostia, 1577-1640). Itsas-Armadako kapitain jenerala. Miguelen semea. 1593. urtean sartu zen Itsas-Armadan. 1607. urterako bere gain hartua zuen Bizkaiko untzitaldearen agintaritzan, eta beranduxeago, Kantabriako, Bizkaiko, Gipuzkoako eta "Lau Herrietakoa" (Cuatro Villas) biltzen zituena. Harekin, itsasbidaia ugari egin zituen, Indietako untzidia bere helmugara iritsi zedila zainduz eta kortsari ingelesten, frantsesen eta holandarren aurka borrokatuz.



17

Domingo (1801). Participó en el ataque y rendición de la escuadra de Rosilly en Cádiz (1808) y en otras operaciones de la Guerra contra los franceses. Combatió contra los independentistas mexicanos (1810-14) y contra los carlistas en el Mediterráneo (1839-40). Ascendió a brigadier en 1840, asumiendo el mando de las fuerzas navales de Cataluña y Valencia y luego del Departamento de Cartagena (1841-43). Jefe de escuadra en 1843 y teniente general en 1854, fue elegido senador en 1861. Murió en Madrid.

**MORENO PLAZA, Enrique** (La Unión, Murcia, 1906-1937). Capitán de la Marina Auxiliar de Euzkadi. Estudió en Cartagena. Navegó como piloto en bacaladeros de la PYSBE de Pasaia, haciendo campañas por Terranova y el Artico. Capitán mercante en 1933. Al iniciarse la Guerra Civil los bacaladeros de la PYSBE fueron artillados y el Gobierno Vasco organizó con ellos la "Marina de Guerra Auxiliar de Euzkadi". A él se le dio el mando del *Nabarra*, con el que realizó numerosos servicios de escolta de convoyes. Participó también en el apresamiento de dos buques alemanes y en dos combates con los buques rebeldes. Protegiendo un convoy, se enfrentó al crucero *Canarias* durante varias horas hasta ser hundido a la altura de cabo Machichaco. Prefirió hundirse con su buque antes que ser apresado (5-III-37).

**NAVARRO, Pedro** (Roncal, 1460-1528). General de mar y tierra. Al parecer su verdadero apellido era Bereterra. Fue a Italia de niño. En 1487 participó en la guerra entre florentinos y genoveses y fue luego corsario al servicio de Nápoles con el nombre de "Pedro de Roncal". En 1500 se incorporó a las fuerzas del Gran Capitán para luchar

contra los turcos y adoptó el nombre de "Pedro Navarro". Destacó en la campaña de Italia (1502-04) por su maestría en el uso de explosivos contra las fortalezas. Conquistó el peñón de Velez (1508), colaboró en la expedición contra Orán (1509) y tomó las plazas de Bujía, Argel, Tunes, Tremecén y Trípoli (1510). En 1512 fue capturado por los franceses y tras varios años de prisión, entró a su servicio. Dirigió su escuadra en varias campañas en Italia pero cayó prisionero de los españoles en el sitio de Nápoles (1528) y murió en prisión.

**OLAETA Y ALLENDESALAZAR, Ignacio de** (Gernika, 1757-1815). Jefe de escuadra. Entró en la Armada en 1773. Participó en la expedición a Argel (1775) y en varias otras por Europa y América. Durante las guerras napoleónicas asistió a numerosos combates contra los ingleses: San Vicente (1797), defensa de Cádiz (1797-98), Trafalgar (1805),... Estuvo en las baterías de La Carraca que derrotaron a la escuadra francesa de Rosilly (1808). Navegó después por el Caribe. En 1814 ascendió a jefe de escuadra. Falleció en Cádiz.

**OQUENDO Y DOMINGUEZ DE SEGURA, Miguel de** (San Sebastián, s.XVI). Almirante general. Ingresó joven en la Armada. Se dedicó después al comercio con gran éxito. Reingresado en la Armada, estuvo en el socorro de Orán (1575) y ascendió a general de Marina en 1577. Participó en el bloqueo de Lisboa (1580) y en las expediciones a las Azores (1582 y 1583), mandando la escuadra de Guipúzcoa. Al organizarse la "Armada Invencible" en 1588 fue nombrado almirante general de la Armada, junto con Recalde, para aconsejar al inepto duque de Medinasidonia, jefe de la expedición. Sus consejos no fueron



atendidos y la expedición acabó en desastre. Oquendo, tras muchas penalidades, consiguió regresar a Pasaia con algunos buques. Murió al poco de llegar.

**OQUENDO Y ZANDATEGUI, Antonio de** (San Sebastián, 1577-1640). Capitán general de la Armada. Hijo de Miguel. Ingresó en la Armada en 1593. En 1607 asumió ya el mando de la escuadra de Vizcaya y poco después de la de Cantabria que reunía las de Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas. Con ella efectuó numerosos cruceros, protegiendo la llegada de las flotas de Indias y combatiendo contra los corsarios ingleses, franceses y holandeses. En 1610 ascendió a general de la flota de Nueva

18. Antonio de Oquendo "El Héroe Cantabro"-ren alegoria. Francisco López Alen-ek (La Semana en San Sebastián, 5-IX-1887) egindakoa. Bere sinadura eta Oquendotarren etxe-orubea agertzen dira.

Alegoria de Antonio de Oquendo "El Héroe Cantabro", por Francisco López Alen (La Semana en San Sebastián, 5-IX-1887). Se incluye en ella su firma y una representación de la casa solar de los Oquendo.



19

19. Etienne Pellot. XIX mendeko grabatua.

Etienne Pellot. Grabado del siglo XIX.

1610.ean Espainia Berriko untzidiaren jenerala izatea lortu zuen. 1623an Indietarako itsasbideko galeoien jeneral izendatu zuten eta 1626an Ozeanoko Itsas-Armadaren almirante jeneral. Mairuek setiatutako Mamora hiriaren aldeko borroka zuzendu zuen (1628). 1631.ean bere garaipenik entzutetsuena lortu zuen Holandako untzitaldea Pernambuco inguruan menderatu zuenean. Itzulitakoan, Indietarako itsasbidearen zainketarako kapitain jeneral izendatu zuten. 1639ko urtean Herbehereetako kostaldean gudan ihardun behar zuen untzitaldearen agintea bere gain hartu zuen, baina Dunetako gerratean, beraiek halako bi zen holandar untzitalde batek garaitu zituen. Oso gaisorik itzuli zen A Coruña, eta hilabete batzuk beranduago hil egin zen.

20. La Bayonnaise korbeta, fragata ingelesa aborbatzen 1798an. La France Maritime-eko ilustrazioa, 1837.

Abordaje de la corbeta La Bayonnaise a una fragata inglesa en 1798. Ilustración de La France Maritime, 1837.



20

**PELLOT-MONTVIEUX, Etienne** (Hendaia, 1765-1856). Kortsaria. 13 urte besterik ez zituelarik, Estatu Batuetako independentziari lagunduz ingelesten aurka borrokatzen ziren kortsarietako batean itsasoratu zen. 1782. urtean D'Albarade itsasuntzian sartu zen, eta bertan ia bi urteko kanpaina burutu zuen Atlantiar eta Indiar Ozeanoetan zehar. 1793an preso hartu zuten ingelesek, baina ihes egin eta Baionara ailegatzea lortu zuen. Berehala itzuli zen kortsari lanetara, eta unti desberdinen agintean egonik, hogeitaka unti ingeles, portugaldar eta espainiar harrapatzea lortu zuen. Bi bider gehiagotan atxilotu zuten ingelesek, baina berriro ere ihes egitea lortu zuen. 1812. urtean kortsaritzat utzi eta 1843an Ohorezko Legionaren saria eman zioten. Hendaian hil zen.

**RENAU D'ELISAGARAY, Bernard** (Armendaritz, 1652-1719). Itsasuntzi eta gotorlekuen ingeniaria. Untzigintzaren teknikan gazte hasi zen oso. 1680. urtean Alger eta Genoako setiaketat (1682-84) Frantziako Itsas-Armadak arrakasta handiz erabilitako lehergailu batzuk diseinatu zituen. Ondoren, Philipsbourgen setiaketa zuzendu zuen lehorretik (1688). Itsas-Armadako Ikuskatzaile Nagusi izendaturik, erregearekin batera izan zen Mons eta Namurreko setiaketat (1691-92). Tourvillerekin batera untziraturik, La Hogueko gerratean hartu zuen parte (1692), 30 itsasuntzi hondamenditik libratzea lortuz, eta gero Lagoseko ihardunaldian aholkuak eman zizkion (1693), ehun bat unti ingeles harrapatu edo suntsitu zituelarik. Aurrerago, Antilla irletan gotorlekuak eraiki eta zenbait portu espainiarren defentsaguneak indartzearen ardura hartu zuen bere gain, Gibraltarren setiaketan ere eskuhartuz (1704-05). Maltara joan zen irila hura defentsarako egoeran jartzearen, turkiarren mehatxuak zirela eta. 1715. urtean Estatuoko Itsas-Armadako kontseilari izendatu zuten. Zientzien Akademiako kide 1699az geroztik eta *Tb́orie de la manoeuvre des vaisseaux* idazlanaren eta zientzia arloko beste artikulua batzuen egilea izan zen. Paben hil zen.

**ROMARATE, Jacinto de** (Sodupe, 1775-1835). Untzitalde burua. 1792. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Toulonen aldezpenean parte hartu zuen (1793) Konbentzioaren aurka. Ameriketatik zehar ibili zen xede desberdinekin, eta 1804. urtean Montevideoko gerrauntziportuari lotuta geratu zen. Buenos Aires ingelesten aurka defendatzen aritu zen (1806-07) eta independentziazale argentinaren aurkako itsas-ekintzak zuzendu zituen (1810-14). Penintsulara itzuli on-

España. En 1623 fue nombrado general de los galeones de la carrera de Indias y en 1626 almirante general de la Armada del Océano. Dirigió el auxilio a la plaza de la Mámora, sitiada por los moros (1628). En 1631 obtuvo su más resonante victoria al derrotar a la escuadra holandesa frente a Pernambuco. A su regreso fue nombrado capitán general de la guarda de la carrera de Indias. En 1639 asumió el mando de la escuadra que había de operar en las costas de los Países Bajos, pero fue derrotado en la batalla de las Dunas por una escuadra holandesa que le doblaba en número. Regresó a La Coruña muy enfermo, falleciendo unos meses después.

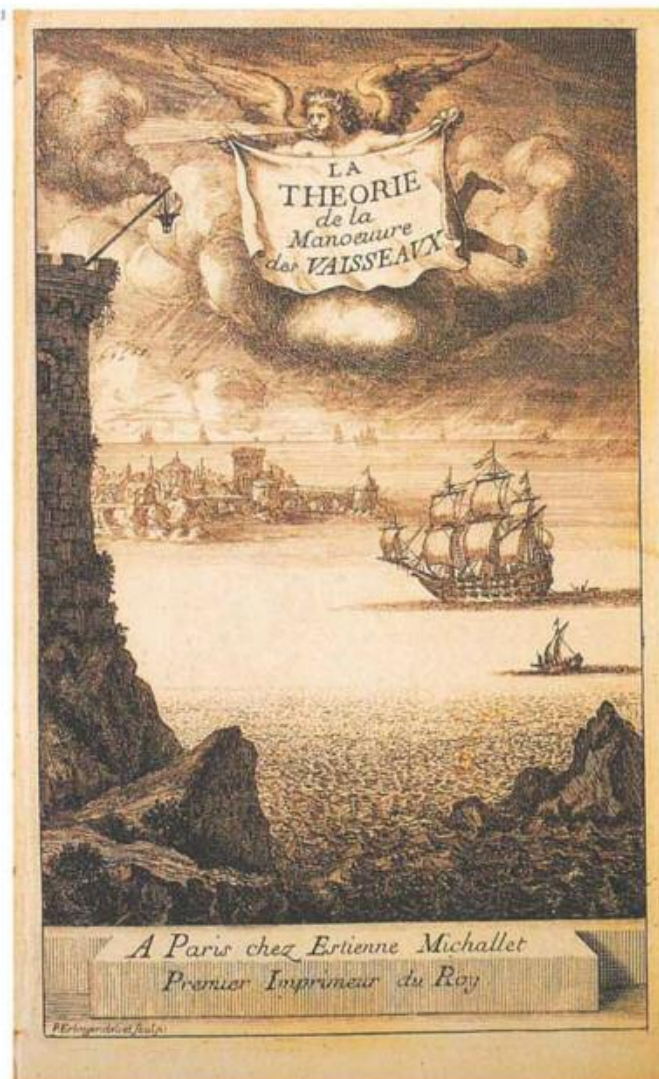
**PELLOT-MONTVIEUX, Etienne** (Hendaya, 1765-1856). Corsario. Con solo 13 años embarcó en uno de los corsarios que operaban contra los ingleses para apoyar la independencia de Estados Unidos. En 1782 se enroló en el buque de D'Albarade, haciendo con él una campaña de casi dos años por el Atlántico e Indico. En 1793 fue apresado por los ingleses pero consiguió escapar y regresar a Bayona. Volvió enseguida al corso y, mandando diferentes buques, consiguió apresar varias decenas de barcos ingleses, portugueses y españoles. Fue capturado dos veces más por los ingleses pero se escapó de nuevo. Se retiró en 1812 y recibió la Legión de Honor en 1843. Murió en Hendaya.

**RENAU D'ELISAGARAY, Bernard** (Armendaritz, 1652-1719). Ingeniero naval y de fortificaciones. Se inició muy joven en las técnicas de la construcción naval. En 1680 diseñó unas bombardas que fueron empleadas con gran éxito en los sitios de Argel y Génova (1682-84) por la Armada francesa. Dirigió luego el sitio, por tierra, de Philipsbourg (1688).

Nombrado Inspector general de la Marina, acompañó al rey en los sitios de Mons y Namur (1691-92). Embarcado con Tourville, participó en la batalla de La Hogue (1692), consiguiendo salvar a 30 buques del desastre, y le aconsejó luego en la jornada de Lagos (1693), donde capturó o destruyó un centenar de buques ingleses. Se ocupó luego de fortificar las Antillas y de reforzar las defensas de varios puertos españoles, participando en el sitio de Gibraltar (1704-05). Acudió a Malta para poner la isla en estado de defensa ante las amenazas turcas. En 1715 fue nombrado consejero de Estado para la Marina. Era miembro de la Academia de Ciencias desde 1699 y autor de una *Théorie de la manoeuvre des vaisseaux* y de varios artículos científicos. Murió en Pau.

**ROMARATE, Jacinto de** (Sodupe, 1775-1835). Jefe de escuadra. Ingresó en la Marina en 1792. Participó en la defensa de Tolón (1793) contra la Convención. Viajó por América en diferentes misiones y en 1804 quedó afecto al apostadero de Montevideo. Estuvo en la defensa de Buenos Aires contra los ingleses (1806-07) y dirigió las operaciones navales contra los independentistas argentinos (1810-14). De regreso a la Península ascendió a brigadier. Fue ministro de Marina durante el período liberal (1822-23) y quedó luego relegado. Nombrado comandante de Marina de Bilbao en 1830. Durante la Guerra Carlista mandó la división naval que operó en el Cantábrico (1834-35). Ascendió a jefe de escuadra en 1835 y murió poco después en Madrid.

**RUIZ DE AVENDAÑO, Martín** (Arratia, s.XIV-XV). Marino. En 1405 mandaba la escuadra de 40 naves de Bizkaia, Gipuzkoa y Castilla, organizada para



ayudar al rey de Francia contra Inglaterra. Al frente de su flota atacó con gran éxito la navegación mercante enemiga en las costas de Aquitania y de la propia Inglaterra.

**SADA Y ANTILLON, Miguel** (Tudela, 1676-1741). Teniente general de la Armada. Estuvo en la expedición para desalojar a los escoceses del Darién (1700), en la defensa de Cádiz contra ingleses y holandeses (1702) y en el combate de Velez-Málaga (1704). Sirvió en la flota de Indias (1706-07) y en la

21. Bernard Renau D'Elisagaray-ren La Théorie de la Manoeuvre des Vaisseaux lanaren azala, 1689.

Partada de La Théorie de la Manoeuvre des Vaisseaux obra de Bernard Renau D'Elisagaray, 1689.

22. Joannes de Suhigaraychipi. Pierre Rectoran-en Corsaires basques et bayonnais libururako Pablo Tillac-ek egindako ilustrazioa, 1946.

Joannes de Suhigaraychipi. Ilustración de Pablo Tillac para Corsaires basques et bayonnais, de Pierre Rectoran, 1946.

doren brigadier mailara goratu zuten. Itsas ministraria izan zen liberalen garaian (1822-23), baina gero kargutik baztertua izan zen. 1830.ean Bilboko Itsas-Armadako komandante izendatu zuten. Gerra Karlistan Kantauri Itsasoan gudalanean ihardundako untzi taldea bere gidaritzapean izan zuen (1834-35). Untzitalde buru izatea lortu zuen 1835eko urtean, eta handik gutxira, hil egin zen Madrilen.

**RUIZ DE AVENDAÑO, Martín** (Arratia, XIV-XV. m.). Marinela. 1405. urtean Bizkaiko, Gipuzkoako eta Gaztelako 40 untzik osatutako taldea gidatu zuen, Ingalaterraren aurka Frantziako erregeari laguntzeko antolatua zegoena. Bere untzidiaren buruan zihoalarik, eraso egin zien etsaien merkatal-untziei Akitaniako eta Ingalaterra bertako kostaldean, egundoko arrakasta lortuz.

**SADA Y ANTILLON, Miguel** (Tutera, 1676-1741). Itsas-Armadako teniente jenerala. Eskoziarrak Darienetik bidaltzeko espedizioan (1700), ingelesen eta holandarren aurka Cadizen aldeko defentsan (1702) eta Velez-Malagako gerratean (1704) parte hartu zuen. Indieta-ko untziterian (1706-07) eta Blas de Lezoren untzitaldean eskaini zituen zerbitzuak, azken honekin zenbait harrapaketa egin zituelarik Mediterraneoan. Mallorkako errekonkistan (1715) eta Siziliarako espedizioan (1718), Pessaro lurmuturrean menderatua izan zen hartan, hartu zuen parte. Oranen menperaketan (1732) eskuhartu ondoren, teniente jeneral mailara igo zen 1734.ean. Cartagenako Departamentuko komandante jeneral izendatu zuten 1735ean, eta horren ostean, Mediterranioko untzidia gidatu zuen (1740-41). Cartagenan hil zen.

**SALA, Antoine** (Baiona, 1897-1973). Almirantea. 1916. urtean sartu zen Itsas-Armadan eta Ekialdean zerbitzatu zuen. Hegazkin-pilotu titulua eskuratu zuen. II. Mundu Gerraren garaian, bake-itunaren ostean leial jarraitu zuen Vichyko gobernuarekiko. 1943. urtean guduan ari zen Frantziarekin bat eginez, kruzero-untzi arinen talde bat bere ardurapean hartu eta Egeo eta Adriatiko itsasoetan untzi alemaniarren aurkako *raid* ausartak burutuz nabarmendu zen (1943-44). Kontralmirante mailara iritsi zen 1944eko urtean eta almiranteorde mailara 1950ean, 1951.ean Mediterranioko untziteria bere eskuetan eduki zuelarik. 1956. urtean almirante izendatu eta handik bi urtetara utzi egin zuen bere kargua. Parisen hil zen.

**SALAZAR Y SALAZAR, Luis María de** (Gasteiz, 1758-1838). Itsas-Armadako arduradun nagusia eta ministraria. 1775. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Algerren aurkako espedizioetan ibili zen (1775 eta 1783). Mazarredori laguntza eskaini zion *Ordenanzas de la Armada* lana idazterakoan. Itsasuntziko kapitain izatea lortu zuen beranduago. 1807.ean Almirantego ministrari eta Itsas-Armadako arduradun nagusi izendatu zuten. Napoleonen aurkako gerran, Cadizeko Batzordeko kontseilari eta Ogasun ministrari izan zen (1812). 1832. urtera arte Itsas, Ogasun eta Estatu Ministraritzak izan zituen bere esku zenbait alditan, gainbehera nabarmenean zihoan Itsas-Armada ahal izan zuen guztia eraberrituz. Itsasoko historia, administrazio antolakuntza, ekonomi ordenantzak, ... eta beste hainbat gairi buruz ere lan ugari idatzi zituen.

**SALCEDO Y ARAUCO, José Justo** (Portugalete, 1753-1825). Itsas-Armadako te-

niente jenerala. 1770. urtean sartu zen Itsas-Armadan. Ingalaterraren aurkako gerran (1780-82) eta Algerrerako espedizioan (1784) partaidetza zuzena izan zuen, bertan zenbait harrapaketa egin zituelarik. Konbentzionalen aurka Rosasen aldeko borrokan ihardun zuen (1794), baita Cadizen defentsan ere (1798). 1805eko urtean, Cartagenako untzitaldearen komandante izendatu eta teniente jeneral mailara goratu zuten. Napoleonek egindako menperakuntzen garaian, Valentziaren defentsan eskuhartu zuen, baina 1809.ean, José Napoleonen alderdiari batu zitzaion. Gerra amaitu ondorenean, Frantziara joan zen. 1819. urtean itzuli zen, baina baita atxilotu ere. Behin aske utzi zutelarik, San Fernandora erretiratu eta bertan hil zen.

**SOTA Y LLANO, Ramón de la** (Castro Urdiales, 1857-1936). Untzijabea. Bere familia Somorrostron jaioa zen. Zuzenbide ikasketak Madrilen egin zituen. Bere aitaren negozioetan hasi zen lanean (burdin-meategiak eta itsas-garraioa), eta haren eta Eduardo Aznar lehengusuaren laguntzaz, zenbait untzi eskuratu zituen. Haiezaz baliatuz, Sota y Aznar Untzi Enpresa osatu zuen 1906. urtean, eta mundu osoko garrantzitsuenetako bat izatera ere iritsi zen. I. Mundu Gerran Britainia Handiarekiko itsas-merkataritzan partaidetza zuzena izan zuen bere untziek, nahiz batzuk hondoratuak izan ziren. Ibaizabal izeneko Atoe-untzien Konpainia ere sortu zuen. Untzigintzan ere ihardun zuen, Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques eratu zuelarik (1900), baita beste arlo batzuetan ere, hala nola, industria, meagintza, banka, aseguruak, ... Korteetarako diputatu izan zen Bizkaiko ordezkari gisa. Bilbon hil zen.



escuadra de Blas de Lezo, con quien hizo varias presas en el Mediterráneo. Participó en la reconquista de Mallorca (1715) y en la expedición a Sicilia que fue derrotada en cabo Pessaro (1718). Concurrió a la toma de Orán (1732) y ascendió a teniente general en 1734. Fue nombrado comandante general del Departamento de Cartagena en 1735, mandando luego la flota del Mediterráneo (1740-41). Falleció en Cartagena.

**SALA, Antoine** (Bayona, 1897-1973). Almirante. Entró en la Marina en 1916 y sirvió en Oriente. Obtuvo el título de piloto de aviación. Durante la II Guerra Mundial permaneció fiel al gobierno de Vichy tras el armisticio. Incorporado a la Francia combatiente en 1943, asumió el mando de una división de cruceros ligeros con la que destacó ejecutando una serie de audaces *raids* contra el tráfico alemán en el Egeo y el Adriático (1943-44). Ascendió a contralmirante en 1944 y a vicealmirante en 1950, llegando a mandar la flota del Mediterráneo en 1951. Nombrado almirante en 1956, se retiró dos años después. Falleció en París.

**SALAZAR Y SALAZAR, Luis María de** (Vitoria, 1758-1838). Intendente general de la Armada y ministro. Ingresó en la Marina en 1775. Participó en las expediciones contra Argel (1775 y 1783). Ayudó a Mazarredo en la redacción de las *Ordenanzas de la Armada*. Ascendió luego a capitán de navío. En 1807 fue nombrado ministro del Almirantazgo e intendente general de la Armada. Durante la guerra contra Napoleón fue consejero en la Junta de Cádiz y ministro de Hacienda (1812). Hasta 1832 desempeñó en varias ocasiones los ministerios de Marina, Hacienda y Estado, restaurando cuanto pudo una

Marina que se encontraba en franca decadencia. Escribió numerosas obras sobre historia naval, organización administrativa, ordenanzas económicas, ...

**SALCEDO Y ARAUCO, José Justo** (Portugalete, 1753-1825). Teniente general de la Armada. Entró en la Marina en 1770. Participó activamente en la guerra contra Inglaterra (1780-82) y en la expedición de Argel (1784), donde hizo algunas presas. Asistió al socorro de Rosas contra los convencionales (1794) y en la defensa de Cádiz (1798). En 1805 fue nombrado comandante de la escuadra de Cartagena y ascendido a teniente general. Durante la invasión napoleónica participó en la defensa de Valencia, pero en 1809 se unió a la causa de José Napoleón. Terminada la guerra emigró a Francia. Volvió en 1819, siendo detenido. Una vez liberado se retiró a San Fernando, donde falleció.

**SOTA Y LLANO, Ramón de la** (Castro Urdiales, 1857-1936). Armador de buques. Su familia era originaria de Somorrostro. Hizo la carrera de Derecho en Madrid. Empezó trabajando en los negocios de su padre (minas de hierro y transporte marítimo) y con su ayuda y la de su primo Eduardo Aznar adquirió varios barcos. Con ellos constituyó en 1906 la Naviera Sota y Aznar que llegaría a convertirse en una de las más importantes del mundo. Sus buques participaron activamente en el tráfico mercante con Gran Bretaña durante la I Guerra Mundial y algunos fueron hundidos. Fundó también la Compañía de Remolcadores Ibaizabal. Su actividad se extendió además a la construcción naval, con la creación de la Compañía Euskalduna de Construcción y Reparación de Buques (1900), y a otros sectores de la industria, minería, banca, se-

guros, ... Fue diputado a Cortes por Bizkaia. Falleció en Bilbao.

**SUHIGARAYCHIPI, Joannes de** (Bayona, s.XVII). Corsario. Conocido por "Croisic" o "Coursic". Durante muchos años navegó en buques mercantes que hacían viaje a las Antillas. En 1690 armó la fragata *Légère* y empezó una fructífera carrera de corsario por el Atlántico. En seis años, con éste y otros buques, consiguió apresar más de cien naves, principalmente holandesas, inglesas y españolas. Participó en la expedición a Groenlandia (1693) en la que, con Harismendy y dos corsarios más, capturaron 35 pesqueros holandeses en la bahía de Jund. Murió en 1694 en aguas de Terranova.

**URANZU, Martín de** (Rentería, s.XVI). General de la Armada. Apodado "Machín de Rentería". Algunos sitúan su nacimiento en Munguía. Su primera acción señalada fue el socorro de la plaza de Bujía, asediada por Barbarroja (1515). Ascendió a general de la Armada del Océano en 1526. Sostuvo innumerables combates contra los turcos y los piratas. Participó en la conquista de Túnez (1535). Fue finalmente capturado por Barbarroja en Castelnuovo y decapitado (1539).

**URANZU, Pelegrín de** (Irun, s.XIII). Marino. Mandaba una de las naves de la flota del almirante Bonifaz que concurrió al sitio y toma de Sevilla (1247-48). Con su nave y otra más consiguió romper el cordón de barcas y obstáculos que bloqueaba el Guadalquivir a la altura de Triana (1248), facilitando la rendición de Sevilla. Fue por ello citado como uno de los más esforzados en la contienda y recompensado. Era el pri-



23

23. Ramon de la Sota, Ignacio Zuloaga-ren lana, 1918. Euskal Arkeologia, Etnografia eta Kandaia Museo, Bilbo.

Ramón de la Sota, por Ignacio de Zuloaga, 1918. Museo Arqueológico, Etnográfico e Histórico Vasco, Bilbo.

**SUHIGARAYCHIPI, Joannes de** (Baiona, XVII. m.). Kortsaria. "Croisic" edo "Coursic" goitizenez ezagunagoa. Urte askotan, Antilla irletara joaten ziren merkataluntzietan ibili zen itsasoetan barrena. 1690. urtean *Légère* fragata osatu eta Atlantiar Ozeanoan barrena ekin zion bere kortsari-ogibide oparo horri. Sei urteren buruan, bai honekin eta bai beste untxi batzuekin, ehundik gora untxi harrapatzea lortu zuen, batez ere ingelesak, holandarrak eta espainiarrak. Groenlandiarako espedizioan parte hartu zuen (1693), eta bertan, Harismendy eta beste bi kortsari gehiagorekin, 35 arrantzunzti holandar harrapatu zituzten Jund badian. 1694. urtean hil zen Ternuako uretan.

**URANZU, Martín de** (Errenteria, XVI. m.). Itsas-Armadako jenerala. "Errenteriako Matxin" ezizenez ezaguna. Zenbaitzuk Mungian jaio zela diote. Bere lehendabiziko ekintza nabarmena Bizargorrik inguratuta zuen Bujia hiriaren alde borrokatzea izan zen (1515). Ozeanoko Itsas-Armadako jeneral izatera iritsi zen 1526. urtean. Ezin konta ahala guda burutu zituen turkiar eta itsas-lapurren aurka. Tunes indarrez hartu zutenean ere bera han izan zen (1535). Azkenik, Bizargorrik harrapatu eta lepoa moztu zion Castelnuovon (1539).

**URANZU, Pelegrin de** (Irun, XIII. m.). Marinela. Sevillaren setiaketan eta menperakuntzan (1247-48) parte hartu zuen Bonifaz almirantearen untzidiaren itsasuntzi bat bere agindupean eduki zuen. Bere untxiaz eta beste batez Guadalquivir ibaian Triana parean hesia osatzen zuten untxizka eta oztopo lerroa apurtzea lortu zuen (1248), Sevillak amore ematea erraztuz. Hori dela eta, borroka hartan saiatuenetakoa bat bezala hartua eta saritua izan zen. Bere izen propioaz

Historian sartzen zen lehen euskal marinela izan zen.

**URDANETA Y CERAIN, Andrés de** (Ordizia, 1508-1568). Itsasgizon eta kosmografoa. Oso gaztetatik landu zuen matematika eta astronomiarekiko zuen atxikimendua. 1525. urtean Loaysa eta Elkanok Moluka irletara egindako espedizioan itsasoratu zen. Bertan preso egin zuten portugaldarrek (1529), eta Penintsulara 1536. ean itzuli zen. Espainia Berrira (Mexiko) joan zen 1538ko urtean, eta Alvaradok Sartaldeko irletara (Filipinak) egin zuen espedizio ustel hartan eta Camargok Txilera egin zuen beste hartan parte hartu zuen. 1522an San Agustinen ordenean sartu zen, bere ikasketa eta ikerkuntzei jarraipen emanez. 1559. ean Felipe II. erregeak Sartaldeko irletara egin beharreko espedizio batean parte har zezala proposatu zion. Gorabehera askoren ostean, espedizioa Mexikotik abiatu zen 1564. urtean Legazpiren agindupean. Urdanetaren zuzendaritzapean egin zen itsas-bidaia hori arrakastatsua izan zen oso, eta batere eragozpenik gabe iritsi ziren irletara. 1565ean itzuli zen berriro Mexikora espedizio haren lehendabiziko berriak ematera, eta gero, Espainiara joan zen, erregeari horren berri jakinaraztera. Atzera itzuli zen berriz Mexikora eta bertan hil zen.

**VALLECILLA, Martín de** (Portugalete, XVI-XVII. m.). Itsas-Armadako jenerala. "Itsas-Armada Garaitezinean" (1588) zerbitzatu zuen Gipuzkoako untzitaldearekin. 1619. urtean, ordurako Itsas-Armadako jeneral zelarik, Bizkaiko untzitaldea antolatuta eta gidatzearen ardura bere gain hartu zuen. Harekin Holandako untzitalde indartsu bat garaitu zuen Atlantiar Ozeanoan. 1629ko urtean beste untzitalde

baten agintea hartu zuen eta Antilla irletan ihardun zuen ingelesen aurka borrokatzen. Veracruzen hil zen 1636. urtean.

**VIDAZABAL, Miguel de** (Mutriku, 1558-1623). Almirantea. Kortsari turkiar, ingeles eta holandarren aurka borrokatu zen. Untzitalde baten buruan, laguntza ugari gidatu zuen Lisboatik Flandesera (1614). Mogadorreko ekintzan, Mamoraren menperakuntzan eta turkiarren aurkako zenbait topaketetan izan zen. 1618. urtean Kantabriako untzitaldearen almirante izendatu zuten, eta harekin untzitalde veneziar bat bidali zuen Gibraltarreko itsasartetik. Itsasoan hil zen, Indietako galeoien zaintza bere ardurapean zuelarik.

**VILLAVICIOSA, Juanot de** (Lezo, XVI. m.). Almirantea. Miguelen semea; "Zaharra" izengoitiaz ezaguna. Lehendabizi, Infanteriako ofizial izan zen, eta gero, itsasoan aritu zen borrokan. Frantsesak bidali asmoz Menéndez de Avilésék Floridara egindako espedizioan parte hartu zuen (1565-66). 1582an Gipuzkoako untzitaldearen agintaritz eskaini zitzaion Azore irletara egin beharreko espedizioan, baina uko egin eta nahiago izan zuen bere itsasuntzi propioarekin joan. Espainiako untziteriak Frantziakoa garaitu zuen Punta Delgadán, eta hain zuzen, gerrate horretan hil zen Villaviciosa (82-VII-26).

**VILLAVICIOSA, Miguel** (Pasaia, XV. m.). Militarra eta marinela. Lehorrean eta itsasoan borrokatu zen. Loja hiriari egindako erasoaldian nabarmendu zen (1486). Indietarako itsasbidearen lehen jenerala eta XVI eta XVII. mendeetan ospetsuak egin ziren marinela leinu luze baten lehenengoa izan zen.



24

mer marino vasco que entraba en la Historia con nombre propio.

**URDANETA Y CERAIN, Andrés de** (Ordizia, 1508-1568). Navegante y cosmógrafo. Desde muy joven cultivó la afición por las matemáticas y la astronomía. En 1525 embarcó en la expedición de Loaysa y Elcano a las Molucas. Allí cayó prisionero de los portugueses (1529), regresando a la Península en 1536. Marchó a Nueva España (México) en 1538 y participó en la fracasada expedición de Alvarado a las islas de Poniente (Filipinas) y en la de Camargo a Chile. En 1552 ingresó en la orden de San Agustín, continuando con sus estudios e investigaciones. En 1559 el rey Felipe II le propuso participar en una expedición a las islas de Poniente. Tras muchas vicisitudes la expedición salió de México en 1564 bajo el mando de Legazpi. La navegación, dirigida por Urdaneta, fue un éxito, llegándose a las islas sin contratiempos. Volvió a México en 1565 con las primeras noticias de la expedición y viajó luego a España para informar al rey. Regresó después a su convento de México, donde falleció.

**VALLECILLA, Martín de** (Portugalete, s.XVI-XVII). General de la Armada. Sirvió en la "Armada Invencible" (1588) con la escuadra de Guipúzcoa. En 1619, ya general de la Armada, fue encargado de organizar y mandar la escuadra de Vizcaya. Con ella derrotó a una poderosa escuadra holandesa en el Atlántico. En 1629 mandó otra escuadra que operó en las Antillas contra los ingleses. Murió en Veracruz en 1636.

**VIDAZABAL, Miguel de** (Mutriku, 1558-1623). Almirante. Luchó contra los corsarios turcos, ingleses y holandeses. Al

frente de una escuadra, condujo a Flandes importantes refuerzos desde Lisboa (1614). Estuvo en la acción de Mogador, en la conquista de la Mámora y en diversos encuentros contra los turcos. En 1618 fue nombrado almirante de la escuadra de Cantabria, con la que rechazó a una escuadra veneciana en el estrecho de Gibraltar. Falleció en el mar cuando estaba destacado en la guarda de los galeones de Indias.

**VILLAVICIOSA, Juanot de** (Lezo, s.XVI). Almirante. Hijo de Miguel; apodado "el Viejo". Fue primero oficial de Infantería y pasó a combatir después en el mar. Participó en la expedición de Menéndez de Avilés a la Florida para expulsar a los franceses (1565-66). En 1582 se le ofreció el mando de la escuadra de Guipúzcoa en la expedición a las Azores pero lo rechazó y prefirió concurrir en una nao propia. La flota española derrotó a la francesa en Punta Delgada, muriendo Villaviciosa en el combate (26-VII-82).

**VILLAVICIOSA, Miguel** (Pasaia, s.XV). Militar y marino. Combatió en tierra y mar. Destacó en el asalto a la plaza de Loja (1486). Fue el primer general de la carrera de Indias y el iniciador de una larga estirpe de marinos que se hicieron famosos durante los siglos XVI y XVII.

**VIZCAINO, Sebastián** (Las Encartaciones, ca.1548-1628?). Explorador y cartógrafo. Algunos sitúan su nacimiento en Extremadura. De joven se trasladó a México. Visitó y comerció con Filipinas. En 1596 se le confió el mando de una expedición que exploró la península de Baja California. En 1602-03 dirigió una nueva expedición con la que reconoció las costas de Baja y Alta California: mu-

chos de aquellos lugares conservan aún los nombres que él les impuso. Exploró la bahía de San Diego, descubrió la de Monterrey y llegó más al norte de San Francisco, levantando por primera vez los mapas de estos lugares. En 1611 viajó a Japón, conduciendo una embajada a ese país. Regresó a México tiempo después y pasó allí sus últimos años.

**ZUBIA, José María de** (Zumaia, 1809-1866). Pescador. Conocido por "Mari" o "Aita Mari". Exponente del *arrantzale* sencillo y de corazón generoso, dedicado de por vida a su trabajo. Hijo de pescadores, empezó muy joven como pescador. Estuvo también en mercantes que hacían la carrera de América, pero regresó luego a la pesca. En varias ocasiones arriesgó su vida en el salvamento de naufragos, siendo homenajeado por ello. Falleció cuando realizaba esa labor durante una galerna en San Sebastián.

**ZUBIAUR O ZUBIAURRE, Pedro de** (Zenarruza, ca.1541-1605). General de la Armada. Navegó primero en las flotas que hacían el tráfico entre Bilbao y Flandes, siendo apresado por los ingleses en dos ocasiones. Desde 1590, al frente de una escuadrilla de buques ligeros, combatió contra los ingleses, franceses y holandeses, haciendo infinidad de presas. En 1593 acudió en socorro de Burdeos y derrotó a la escuadra inglesa de Blaye. En 1601 llevó tropas para apoyar la insurrección de Irlanda. Pasó después algún tiempo escoltando las flotas de Indias y combatiendo con los corsarios. En 1605 salió de Lisboa con 10 buques, conduciendo tropas a Dunquerque. En el Canal de la Mancha fue atacado por una escuadra holandesa de 80 naves. Zubiaur se sacrificó protegiendo la retirada de los transportes con dos de sus buques, muriendo en el combate.



25

24. Andrés de Urdaneta. XIX. *mendeko alia anonimo*. Museo Oriental. Valladolid.

Andrés de Urdaneta. Oleo anónimo del siglo XIX. Museo Oriental. Valladolid.

25. José María Zubia "Mari". Euskal Herria aldizkarian (1901) Francisco López Alen-ek egindako ilustrazioa.

José María Zubia "Mari". Ilustración de Francisco López Alen para la revista Euskal Herria, 1901.





26

26. *Pedro de Zubiaur*. Aurelio Artetaren alioa. Bizkaiko Foru Aldundia.

*Pedro de Zubiaur*. Oleo de Aurelio Arteto. Diputación Foral de Bizkaia.

**VIZCAINO, Sebastián** (Enkarterriak, g.g.b. 1548-1628?). Esploratzaile eta mapagilea. Zenbaitzuk Extremaduran jaio zela diote. Gaztetan Mexikora joan zen. Filipina irlak bisitatu eta bertakoekin merkataritzan aritu zen. 1596. urtean Kalifornia Behereako penintsula aztertu zuen espedizio baten agintea bere esku utzi zuten. 1602-03an beste espedizio berri bat gidatu zuen Kalifornia Beherea eta Garaiko kostaldea aztertuz: hango leku askok berak ezarri zien izena gorde dute oraindik. San Diego badia arakatu zuen, Monterreykoa aurkitu zuen eta San Frantziskotik iparralderago iritsi zen, lehendabiziko aldiz leku hauen mapak eginez. 1611. urtean Japoniara joan zen, herri horretara enbaxada bat eramanez. Mexikora itzuli zen ondoren eta han egin zituen bere azken urteak.

**ZUBIA, José María de** (Zumaia, 1809-1866). Arrantzalea. "Mari" edo "Aita Mari" izenez ezaguna. Arrantzale arrunt eta bihotz onekoaren eredu, bere bizitza osoa lanari eskaini zion. Arrantzaleen seme izaki, oso gaztetan hasi zen arrantzale bezala. Ameriketarako itsasbidea egiten zuten merkataluntzietan ere izan zen, baina gero arrantzara itzuli zen. Zenbait alditan bere bizitza jokoan jarri zuen itsasoan galdutakoak salbatu nahian eta horregatik omendu zuten. Ahalegin horretan hil zen Donostian itsas-enbata batean.

**ZUBIAUR EDO ZUBIAURRE, Pedro de** (Zearrotza, g.g.b. 1541-1605). Itsas-Armadako jenerala. Bilbo eta Flandes arteko joan-etorriak egiten zituzten untzi-

dietan ibili zen lehenik, eta bi alditan harrapatu zuten ingelesek. 1590az geroztik, itsasuntzi arinen taldetxo baten buruan, ingelesten, frantsesen eta holandarren aurka aritu zen, ezin konta ahala harrapaketa eginez. 1593.an Bordelen alde borroka egitera joan eta Blaye-ren untzitalde ingelesa menperatu zuen. 1601ean, Irlandako matxinada bultzatze-ko gudaosteak eraman zituen. Ondoren, Indietako untzidien bizkarrak zaintzen eta kortsariekin borrokatzen ihardun zuen denboraldi batez; 1605ean Lisboatik irten zen 10 untzirekin, Dunkerkera gudaosteak eraman asmoz. Mantxako Kanalean 80 untzik osatutako untzitalde holandar batek eraso egin zion. Zubiaurrek bere burua arriskuan jarri zuen, bere bi itsasuntzik garraioak atzera eramatea babestuz, eta bertan hil zen.

**Sakontzeko bibliografia**  
**Orientación bibliográfica**

- ALZUGARAY, J.J., *Vascos universales del siglo XVI*, Madrid, 1988.
- ANABITARTE, B., *Colección de documentos históricos del Archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián...años 1200-1813*, Donostia-San Sebastián, 1895.
- ARBEX, J.C., *Arrantzaria*, Bilbo (Bilbao), 1984.
- ARIZAGA BOLUMBURU, B., *El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV*, Donostia-San Sebastián, 1978.
- ARRINDA, D., "El puerto de San Sebastián durante los años 1855-1857", *Homenaje a J. Ignacio Tellechea Idígoras. Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 16-17, Donostia-San Sebastián, 1982-1983.
- ARTECHE, J. de, *Elcano*, Madrid, 1942.
- ARTECHE, J. de, *Urdaneta. El dominador de los espacios del Océano Pacífico*, Madrid, 1943.
- ARZAMENDI, I., *El Almirante D. Antonio de Oquendo*, Donostia-San Sebastián, 1981.
- ASTIGARRAGA, J., "La Compañía General de Pesca Marítima en las costas del mar Cantábrico (1770-1782)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, XLVIII, 1-2, Donostia-San Sebastián, 1992.
- AZKARATE, A., HERNANDEZ, J.A. y NUÑEZ, J., *Balleneros vascos del siglo XVI. Estudio arqueológico y contexto histórico*, Vitoria-Gasteiz, 1992.
- AZPIAZU ELORZA, J.A., *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, 2 bol. (2 vols.), Donostia-San Sebastián, 1990.
- BARANDIARAN, I., *Guipúzcoa en la Edad Antigua, protohistoria y romanización*, Donostia-San Sebastián, 1973.
- BARBUDO DUARTE, E., *Don José de Mazarredo Teniente General de la Real Armada*, Madrid, 1945.
- BARKHAM, M., "La construcción naval vasca en el siglo XVI. La nao de uso múltiple", *Cuadernos de Sección. Historia-Geografía*, 3, Donostia-San Sebastián, 1984.
- BELANGER, R., *Los vascos en el estuario de San Lorenzo, 1535-1635*, Donostia-San Sebastián, 1980.
- BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux (1400-1550)*, 3 bol. (3 vols.), Paris, 1968.
- BILBAO, L. M., "Crisis y reconstrucción de la economía vascongada en el siglo XVII", *Saioak*, 1. urtea (año 1), 1, Donostia-San Sebastián, 1977.
- BILBAO, L. M., "Transformaciones económicas regionales y cambio de modelo económico", *Historia del País Vasco*, 2. bol. (vol. 2), Donostia-San Sebastián, 1979.
- BILBAO, L. M., *Vascongadas 1450-1720. Un crecimiento económico desigual*, (tesi doctoral argitaragabea; tesis doctoral inédita), Salamanca, 1976.
- CALLE ITURRINO, E., *Hombres de mar de Vizcaya. Ensayo*, Bilbo (Bilbao), 1949.
- CARO BAROJA, J., *Vasconiana*, Madrid, 1957.
- CARO BAROJA, J., *Los vascos y el mar*, Donostia-San Sebastián, 1981.
- CARO BAROJA, J., *Introducción a la historia social y económica del Pueblo Vasco*, Donostia-San Sebastián, 1974.
- CASADO SOTO, J.L., *Arquitectura naval en el Cantábrico durante el siglo XIII*, Santander, 1976.
- CASADO SOTO, J.L., "Los barcos del Atlántico Ibérico en el siglo de los descubrimientos", *Andalucía, América y el mar*, Sevilla, 1991.
- CASADO SOTO, J.L., *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid, 1988.

- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M., *Monografía histórica de la Noble Villa y Puerto de Portugalete*, Bilbo (Bilbao), 1942.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M., "Las primeras representaciones gráficas de embarcaciones del litoral vasco", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, 10, Donostia-San Sebastián, 1954.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M., *Los puertos marítimos del País Vasco*, Donostia-San Sebastián, 1986.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M., *Los vascos en la pesca de la ballena*, Donostia-San Sebastián, 1961.
- CLAVERIA ARZA, C., *Los vascos en el mar*, Iruñea (Pamplona), 1966.
- COLECCION de documentos inéditos para la historia de Guipúzcoa, 7 bol. (7 vols.), Donostia-San Sebastián, 1958-1966.
- "DATOS biográficos de marinos guipuzcoanos cuyos recuerdos figuran en la Exposición Histórico-Naval", *Boletín de la Sociedad de Oceanografía de Guipúzcoa. Ale berezia (número extraordinario)* Donostia-San Sebastián, 1913.
- DELMAS, J. E., *Diccionario biográfico de claros varones de Vizcaya*, Bilbo (Bilbao), 1970.
- DIAZ TRECHUELO, M.L., *La Real Compañía de Filipinas*, Sevilla, 1965.
- DIEZ DE SALAZAR, L.M., *Ferrierías de Guipúzcoa (siglos XIV-XVI)*, 2 bol. (2 vols.), Donostia-San Sebastián, 1983.
- DOUGLAS, W.A. y BILBAO, J., *Amerikanuak. Los vascos en el Nuevo Mundo*, Leioa, 1986.
- DUCÉRÉ, E., *Les corsaires*, 2 bol. (2 vols.), Bayonne, 1980.
- DUESO, J., "Historia de la navegación vasca", *Historia de Euskal Herria*, III eta IV bol. (vol. III y IV), Donostia-San Sebastián, 1980.
- ECHEGARAY, C. de, *Índice de documentos referentes a la Historia vasca que se contienen en los archivos de Brujas*, Donostia-San Sebastián, 1929.
- ERKOREKA GERVASIO, J.I., *Análisis histórico institucional de las Cofradías de mareantes del País Vasco*, Vitoria-Gasteiz, 1991.
- ESTEBAN DELGADO, M., *El País Vasco atlántico en época romana*, Donostia-San Sebastián, 1990.
- FERNANDEZ ALBADALEJO, P., *La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa, 1766-1833. Cambio económico e historia*, Madrid, 1975.
- FERNANDEZ DURO, C., *La Armada Española desde la unión de los Reinos de Castilla y de Aragón*, 9 bol. (9 vols.), Madrid, 1895-1903.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, M., *Biblioteca marítima española*, 2 bol. (2 vols.), Madrid, 1851-1852.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, M., *Colección de los viajes y descubrimientos ...*, 5 bol. (5 vols.), Madrid, 1825-1837.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, M., *Historia de Juan Sebastián del Cano*, Vitoria-Gasteiz, 1872.
- FERNANDEZ DE NAVARRETE, M., *Noticia biográfica del Almirante D. Antonio de Gaztañeta e Iturrizalza*, Madrid, 1803.
- FERNANDEZ DE PINEDO, E., *Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco, 1100-1850*, Madrid, 1974.
- GANDIA, E., *Primitivos navegantes vascos*, Buenos Aires, 1942.
- GARATE, M., *Comercio ultramarino e Ilustración. La Real Compañía de La Habana*, Donostia-San Sebastián, 1994.
- GARATE, M., *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Donostia-San Sebastián, 1990.
- GARATE, M., "La Real Compañía sardinera de Guetaria. Un estudio económico", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, XXXVIII urtea (año XXXVIII), 1, 2, 3 eta 4 kuadernoak (cuadernos 1º, 2º, 3º y 4º), Donostia-San Sebastián, 1982.
- GARCIA DE CORTAZAR, J.A., *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*, Bilbo (Bilbao), 1966.
- GARCIA FUENTES, L., *Sevilla, los vascos y América*, Bilbo (Bilbao), 1991.
- GARMENDIA LARRAÑAGA, J., *Gremios, oficios y cofradías en el País Vasco*, Donostia-San Sebastián, 1979.
- GOEPP, E., MANNOURY, H. de, *Les marins*, 2 bol. (2 vols.), Paris, 1877.
- GONZALEZ, T., *Colección de Cédulas, Cartas-Patentes, Provisiones, Reales Ordenes y otros documentos concernientes a las Provincias Vascongadas*, 3 bol. (3 vols.), Madrid, 1829.
- GONZALEZ PORTILLA, M., *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco (1876-1913)*, 2 bol. (2 vols.), Donostia-San Sebastián, 1981.
- GONZALEZ PORTILLA, M., *La siderurgia vasca (1880-1901)*, Leioa, 1985.
- GOROSABEL, P. de, *Memoria sobre las guerras y tratados de Guipúzcoa con Inglaterra en los siglos XIV y XV*, Tolosa, 1865.
- GOROSABEL, P. de, *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa...*, Tolosa, 6 bol. (6 vols), 1899-1901.
- GOYHENECHÉ, E., *Bayonne et la région bayonnaise du XIIIe au XVe siècle*, Leioa, 1990.
- GRACIA CARCAMO, J., "La civilización pesquera", *Gran Atlas Histórico del Mundo Vasco*, 13, Bilbo (Bilbao), 1994.
- GUIARD Y LARRAURI, T., *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y*

- del comercio de la villa*, 2 bol. (2 vols.), Bilbo (Bilbao), 1913-1914.
- GUIARD Y LARRAURI, T., *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, 4 bol. (4 vols.), Bilbo (Bilbao), 1905-1912.
- GUIARD Y LARRAURI, T., *La industria naval vizcaína. Anotaciones históricas y estadísticas*, Bilbo (Bilbao), 1917.
- HEERS, J., "Le commerce des basques en Méditerranée au XVe siècle", *Bulletin Hispanique*, 57, Bordeaux, 1955.
- HUSSEY, R.D., *La Compañía de Caracas, 1728-1874*, Caracas, 1962.
- HUXLEY-BARKHAM, S., "Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain (siglo XVI)", *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, XXXV urtea (año XXXV), 1 eta 2 kuadernoak (cuadernos 1º y 2º), Donostia-San Sebastián, 1979.
- HUXLEY-BARKHAM, S., "Burgos insurance for Basque ships, 1547-1592", *Archivaria*, 11, Otawa, 1980.
- IMAZ, J.M., *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI...*, Donostia-San Sebastián, 1944.
- ISPIZUA, S. de, *Historia de los vascos en el descubrimiento, conquista y civilización de América*, 6 bol. (6 vols.), Bilbo (Bilbao), 1914-1919.
- JAUPART, F., *L'activité commerciale et maritime de Bayonne au XVIIIe siècle*, 2 bol. (2 vols.), Bayonne, 1966-1969.
- JAUPART, F., *L'histoire maritime de Saint-Jean-de-Luz et Ciboure aux XVIIe-XVIIIe siècles*, Bayonne, 1981-1982.
- LABAYRU Y GOICOECHEA, E. J., *Compendio de la Historia de Bizcaya...*, 3 bol. (3 vols.), Bilbo (Bilbao), 1898-1899.
- LABAYRU Y GOICOECHEA, E. J., *Historia general del Señorío de Bizcaya*, 6 bol. (6 vols.), Bilbo (Bilbao), 1895-1903.
- LASAGABASTER ECHARRI, J.A., *El bergantín goleta San Ignacio de Loyola, 1893-1912*, Donostia-San Sebastián, 1989.
- LAZCANO, S., *Creación y ordenanzas del Consulado de San Sebastián*, Donostia-San Sebastián, 1986.
- LAZURTEGUI, J. de, "El comercio, la industria y la navegación en el País Vasco", *Geografía General del País Vasco-Navarro*, VI bol. (vol. VI), Barcelona, 1918?
- LERCHUNDI, *El puerto de Pasajes en el siglo XVII*, (lizentziatura tesi argitaragabeko memoria; memoria de licenciatura inédita), Deustu, 1974.
- LLOMBART, J., "Las aportaciones vascas al "arte de navegar" en los libros de náutica", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, Donostia-San Sebastián (moldiztegiari; en prensa).
- LUENGO, F., *Crecimiento económico y cambio social. Guipúzcoa, 1917-1923*, Leioa, 1990.
- MAÑARICUA, A.E., *Historiografía de Vizcaya. (Desde Lope García de Salazar a Labayru)*, Bilbo (Bilbao), 1971.
- MAÑARICUA, A.E., *Vizcaya, siglos VIII al XI. Los orígenes del Señorío*, Bilbo (Bilbao), 1984.
- MARILUZ URQUIJO, J.M., *Bilbao y Buenos Aires. Proyectos dieciochescos de compañías de comercio*, Buenos Aires, 1981.
- MARTINEZ-HIDALGO Y TERAN, J. M., *Enciclopedia General del Mar*, 6 bol. (6 vols.), Barcelona, 1957-1958.
- MAS CORONA, E., "La marina vasco cantábrica hasta la batalla de Winchelsea", *Homenaje a Don Julio de Urquijo e Ibarra*, II, Donostia-San Sebastián, 1949.
- MIGUEL, I., *El comercio hispanoamericano a través de Pasajes-San Sebastián, 1778-1795*, Donostia-San Sebastián, 1990.

- MITCHELL, M., *Elcano. The first circumnavigator*, London, 1958.
- MONTERO GARCIA, M., *Mineros, banqueros y navieros*, Leioa, 1990.
- MUJICA, S., *Curiosidades históricas de San Sebastián*, 2 bol. (2 vols.), Bilbo (Bilbao), 1900.
- NUÑEZ IGLESIAS, J.L., *El Teniente General de la R. Armada D. José de Mazarredo...*, Bilbo (Bilbao), 1945.
- OLAECHEA LABAYEN, J.B., "Xavier María de Munibe. ¿Pionero del holding? La creación de la Compañía de Pesca Marítima", *I Seminario de Historia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*, Donostia-San Sebastián, 1986.
- PARDO, J., "Marina", *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Cuerpo A: Diccionario Enciclopédico Vasco*, XXVI bol. (vol. XXVI), Donostia-San Sebastián, 1989.
- PUERTA, N. de la, *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya, 1857-1913*, Bilbo (Bilbao), 1994.
- RECTORAN, P., *Corsaires basques et bayonnais du XVe au XIXe siècle*, Bayonne, 1946.
- SEOANE Y FERRER, R., *Navegantes Guipuzcoanos*, Madrid, 1908. (Reprint-a, aintzin eta gibel solasekin; reprint con prólogo y epílogo añadidos. Donostia-San Sebastián, 1985).
- SORALUCE, N. de, *Historia general de Guipúzcoa*, Madrid, 1869.
- TALLEMITE, E., *Dictionnaire de la Marine*. Paris, 1962.
- TELLECHEA IDIGORAS, J.L., *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, Donostia-San Sebastián, 1988.
- UGARTECHEA Y SALINAS, J.M., "La pesca tradicional en Lequeitio", *Anuario de Eusko-Folklore*, XXII, Donostia-San Sebastián, 1967-68.
- UNCILLA ARROITAJAUREGUI, F., *Urdaneta y la conquista de Filipinas...*, Donostia-San Sebastián, 1907.
- VALDALISO GAGO, J.M., *Los navieros vascos y la marina mercante en España, 1860-1935. Una historia económica*, Oñati, 1991.
- VV.AA., *Antonio de Gaztañeta, 1656-1728*, Donostia-San Sebastián, 1992.
- VV.AA., *Asamblea de Pesca Marítima Vasca: San Sebastián, 1925*, Donostia-San Sebastián, 1928.
- VV.AA., *Los barcos del Oria*, Donostia-San Sebastián, 1994.
- VV.AA., *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco. Cuerpo A: Diccionario Enciclopédico Vasco*, Donostia-San Sebastián, bol. (vols.) <1-39>, 1979-1995.
- VV.AA., *Las formas de poblamiento en el Señorío de Vizcaya durante la Edad Media*, Bilbo (Bilbao), 1978.
- VV.AA., *El Fuero de San Sebastián y su época*, Donostia-San Sebastián, 1982.
- VV.AA., *Histoire de Bayonne*, Toulouse, 1991.
- VV.AA., *Historia de la economía marítima del País Vasco*, Donostia-San Sebastián, 1983.
- VV.AA., *Itsasoa*, 7 bol. (7 vols.), Donostia-San Sebastián, 1986-1989.
- VV.AA., *Itxaskaria: los euskaros y el mar*, Bilbo (Bilbao), 1978.
- VV.AA., *La sociedad vasca rural y urbana en el marco de la crisis de los siglos XIV y XV*, Bilbo (Bilbao), 1975.
- VV.AA., *Los Vascos y América. El comercio vasco con América en el siglo XVIII. La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*, Bilbo (Bilbao), 1989.
- VV.AA., *Los Vascos y América. Ideas, hechos, hombres*, Madrid, 1990.
- VV.AA., *Vizcaya en la Edad Media...*, Donostia-San Sebastián, 1985.
- ZABALA, A., *Arquitectura naval en el País Vasco, siglos XIX y XX*, Vitoria-Gasteiz, 1984.
- ZABALA, A., *El comercio y tráfico marítimo del norte de España en el siglo XVIII*, 2 bol. (2 vols.), Donostia-San Sebastián, 1983.
- ZABALA, A., *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*, Bilbo (Bilbao), 1994.

