

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

VASCOS
EN LOS MARES DEL MUNDO
SIGLOS XVII - XVIII
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKALDUNAK
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR
XVII - XVIII. MENDEAK
ITSASOKO HISTORIA

© ETOR-OSTOA S.L. Lasarte-Oria

Enrique Ayerbe Etxebarria

José Ignacio Telletxea Idigoras

Fondo editorial OSTOA, S.A.

«ITSASOA. El mar de Euskalerría. La naturaleza, el hombre y su historia»

Begoña Goikoetxea Amonarraiz

José León Huarte Ros

Pedro Tapias Anabitarte

GRAFO S.A. Basauri

ISBN: 978-84-96288-82-9

Lege gordailua / Dep. Legal: BI-2573-09

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

VASCOS
EN LOS MARES DEL MUNDO
SIGLOS XVII = XVIII
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKALDUNAK
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR
XVII = XVIII. MENDEAK
ITSASOKO HISTORIA

José Ignacio Telletxea

ÍNDICE - AURKIBIDEA

VASCOS EN LOS MARES DEL MUNDO SIGLOS XVII - XVIII

EUSKALDUNAK MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR XVII - XVIII. MENDEAK

HISTORIAS DE LA MAR

DOMINGO DE ZAVALA EN LEPANTO	11
LA «SANTA LIGA»	11
Frente a la amenaza turca	11
<i>Un guipuzcoano en la batalla de Lepanto</i>	11
Exigua presencia vasca en Lepanto	12
<i>Dedicación atlántica de la marinería vasca</i>	12
Domingo de Zavala, D. Juan de Austria, Luis de Requesens	13
LAS GALERAS	14
Tipos de galeras	14
Condiciones de vida en las galeras	16
La galera <i>Granada</i> de Zavala	16
LA BATALLA	16
La posición de la Granada en la formación de batalla	16
<i>En el centro neurálgico de la Armada</i>	17
Testimonios de la lucha	17
<i>Zavala junto a un trío de la máxima importancia</i>	18
Hazaña de la galera «Granada» bajo el mando de Domingo de Zavala	18
<i>Rendimiento en combate</i>	19
<i>Las galeras con las que se enfrentó</i>	20
<i>Las galeras capturadas</i>	20
El equipamiento de Zavala y secuelas de la batalla ..	21
La batalla en cifras	22
Distribución del botín entre las potencias componentes de la Santa Liga	24
MÉRITOS CONTRAÍDOS EN LA BATALLA DE LEPANTO(7-10-1571)	26
Certificado de Don Juan de Austria, Capitán General de la Armada de la Santa Liga, dado en Messina el 15-11-1571	26
LA INVENCIBLE	39
LA DÉCADA DE LOS AÑOS OCHENTA	39
La ocupación de Las Azores	39
<i>La conquista de la Tercera</i>	40
Nueva estrategia político-naval	41
<i>El proyecto de la gran Armada (invencible)</i>	41

ITSASOKO HISTORIAK

DOMINGO ZAVALA LEPANTON	11
«LIGA SANTUA»	11
Turkiarren mehatxuen aurka	11
<i>Gipuzkoar bat Lepantoko guduan</i>	11
Euskaldun gutxi Lepanton	12
<i>Euskal marinelen jarduera Atlantikoan</i>	12
Don Juan Austriakoa, Luis de Requesens eta Domingo Zavala	13
GALERAK	14
Galera-motak	14
Galeretako bizi-baldintzak	16
Zavalaren <i>Granada</i> galera	16
BATAILA	16
Granadaren posizioa bataila hartako formazioan	16
<i>Armadaren jokaleku nagusia</i>	17
Borrokaren testigantza	17
<i>Zavala garrantzirik handieneko hirukoaren ondoan</i> ..	18
Granada galeraren balentria Domingo Zavalaren agindupean	18
<i>Errendimendua borrokan</i>	19
<i>Aurrez aurre izan zituen galerak</i>	20
<i>Harrapatutako galerak</i>	20
Zavalaren hornidura eta batailaren arrastoak	21
Bataila zifretan	22
Liga Santuko indarren artean banatu ziren harrapakinak	24
LEPANTOKO GUDUAN IRABAZITAKO MERITUAK (1571-10-07)	26
Juan Austriakoa, Liga Santuko Kapitan Jeneralaren Egiaztagiria, Messinan 1571ko azaroaren 15ean emana	26
GARAIEZINEZKOA	39
LAUROGEIKO HAMARKADA	39
Azoreetako okupazioa	39
<i>Tercera konkistatzea</i>	40
Beste itsas estrategia politiko bat	41
<i>Itsas armada (garaiezina) handiaren proiektua</i>	41

LA LLAMADA «INVENCIBLE» (1588)	43
La participación vasca	43
El desastre	45
La reacción	46

MISIONEROS NAVEGANTES 53

EL FRANCISCANO FRAY MARTÍN IGNACIO DE LOYOLA	53
<i>El itinerario de Fray Martín</i>	54
<i>Otros vendrían después</i>	55
VIAJES DE SAN FRANCISCO JAVIER	56
«Los viajes por mar: camino de evangelización»	56
Logros misioneros a través de los viajes	57
Los barcos de entonces	57
Incomodidades de los viajes	58
Otros peligros	59

EL COMERCIO AMERICANO 75

ALGUNAS LEYES	75
Real Cédula de 1529	75
<i>Salida libre, arribada forzosa</i>	75
<i>Monopolio de Sevilla y Cádiz</i>	75
Otras disposiciones	76
Pragmática de 1511	76
<i>Confirmación de la Pragmática de 1511 en 1523</i> ...	77
Disposición de 1560. Aseguramientos	78
ARMADAS Y PIRATAS. FLOTAS Y DESCUBRIMIENTOS	79
Licencia de 1598	79
<i>Leyes del mar</i>	79
Medidas defensivas	79
<i>La Armada de Defensa</i>	79
<i>La Armada de Haverías</i>	80
<i>Otras medidas defensivas</i>	80
Militarización de buques mercantes	80
<i>La ley sobre Flotas (1561)</i>	80
<i>Potencia naval y mercante</i>	80

BARCOS Y HOMBRES ASTILLEROS VASCOS 85

BARCOS	85
Naos guipuzcoanas en 1534	86
Las sugerencias del Capitán portugués Gregorio Vizcaíno	89
<i>¿Naos grandes o pequeñas?</i>	90
Las sugerencias de Gregorio de Ugarte	91
<i>La flota de cuatro navíos</i>	92
<i>Un navío para relacionarse</i>	92
<i>Avituallamiento de los cuatro navíos</i>	92
<i>Un nuevo Memorial</i>	93
<i>Licencia y vituallas</i>	93
Naos que se hallaban en los puertos de Bizkaia y Gipuzkoa en 1558	94
Otra relación de barcos de 1574	95
Decadencia naval	96
Flota a Flandes en 1572	98
Náufragos y problemas técnicos	99

«INVENCIBLE» ZERITZONA (1588)	43
Euskaldunen esku-hartzea	43
Hondamendia	45
Erantzuna	46

MISOLARI NABIGATZAILEAK 53

ANAIA MARTIN INAZIO LOIOLAKOA, FRANTZISKOTARRA	53
<i>Anaia Martinen ibilbidea</i>	54
<i>Beste batzuk izango ziren gerora</i>	55
SAN FRANTZISKO XABIERKOAREN BIDAIAK	56
«Itsasoko bidaiak: ebanjelizaierako bidea»	56
Misiolaritzako lorpenak bidaietan zehar	57
Orduko itsasontziak	57
Bidaietako deserosotasunak	58
Beste zenbait arrisku	59

AMERIKAKO MERKATARITZA 75

ZENBAIT LEGE	75
1529ko Errege Zedula	75
<i>Iteera askea, nahitaezko porturatzea</i>	75
<i>Sevillaren eta Cadizen monopolioa</i>	75
Beste xedapenak	76
1511ko Pragmatika	76
<i>1511ko Pragmatika, 1523an berretsia</i>	77
1560ko xedapenak. Aseguruak	78
ARMADAK ETA PIRATAK. ONTZIDIAK ETAAURKIKUNTZAK	79
1598ko lizentzia	79
<i>Itsasoko legeak</i>	79
Defentsazko neurriak	79
<i>Defentsarako Armada</i>	79
<i>Haverias Armada</i>	80
<i>Defentsazko beste neurriak</i>	80
Merkataritza ontzien militarizazioa	80
<i>Ontzidiei buruzko legea (1561)</i>	80
<i>Itsas potentzia eta merkataritzaren potentzia</i>	80

ITSASONTZIAK ETA ITSASGIZONAK EUSKAL ONTZIOLAK 85

ITSASONTZIAK	85
Itsasontzi gipuzkoarrak 1534an	86
Gregorio Vizcaino, Portugaleteko kapitainaren iradokizunak	89
<i>Itsasontzi handiak ala txikiak?</i>	90
Gregorio Ugarteren iradokizunak	91
<i>Lau itsasontziko ontzidia</i>	92
<i>Harremanetarako itsasontzia</i>	92
<i>Lau ontzietakoen elikagaiak</i>	92
<i>Beste Memorial bat</i>	93
<i>Lizentzia eta elikagaiak</i>	93
Bizkaia eta Gipuzkoako portuetan 1558an aurkitzen ziren itsasontziak	94
Beste itsasontzi batzuen zerrenda, 1574koa	95
Ontzi-industriaren gainbehera	96
Ontzidia Flandriara 1572an	98
Itsasoan galtzeak eta arazo teknikoak	99

El «Discurso» de Cristóbal de Barros (1575 ca.)	101
Montes	101
Dinero	102
Cargazones	102
Remedios propuestos	103
Efectos beneficiosos	104
Otras medidas	104
Venta de naves	105
Otras observaciones de Barros	105
Salarios	105
Conclusión sobre Barros	105
HOMBRES	106
¿Barcos y hombres?	106
ACONTECIMIENTOS	112
El complejo mundo del mar	112
Relieves vascos en América	112
La expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes	113
Otras expediciones	114
SIGLO XVII	125
LA HISTORIA DE LA DECADENCIA NAVAL	125
Fabricación de naves en Bizkaia.	
La primera mitad del siglo XVII	126
La segunda mitad del siglo XVII	129
Presencia de vascos	131
Generales y almirantes	131
Constructores de naos	133
Efectivos navales	134
Los nombres de los barcos	135
Las levas de marinos	136
ANTONIO DE OQUENDO	138
Más escuetas citas de hombres de mar	138
TOMÁS DE LARRASPURU	140
Hombre de carne y hueso	140
SIGLO XVIII	141
SIGLO XVIII	153
LA MARINA DE LOS BORBONES	153
Presencia vasca	154
Dos figuras. Patiño y Ensenada	154
Los astilleros vascos	155
Gaztañeta	155
Nueva ubicación de los astilleros	156
LA FÁBRICA DE ANCLAS DE HERNANI	160
La legislación laboral	161
LAS LEVAS DE MARINOS	164
El Reglamento de levas en Gipuzkoa	164
El Reglamento de levas en Bizkaia	165
TERRANOVA	167
El proceso de un despojo	167
Un derecho reconocido y no respetado	167
ESCRITORES DE NÁUTICA	169
Gaztañeta; Jerónimo de Ustariz; Miguel Archer; José de Echegaray; Bernabé Antonio de Egaña; Fray Francisco de Respaldiza; Antonio de Arizmendi; Cosme Damián de Churruca; José de Mazarredo	169

Cristobal Barrosen diskurtsoa (1575)	101
Mendiak	101
Dirua	102
Kargamentuak	102
Proposaturiko konponbideak	103
Efektu onuragarriak	104
Beste neurri batzuk	104
Itsasontzien salmenta	105
Barrosen beste ohar batzuk	105
Soldatak	105
Barrosi buruzko ondorioak	105
GIZONAK	106
Itsasontziak eta gizonak?	106
BESTE ZENBAIT GERTAKIZUN	112
ITSASOKO MUNDU KONPLEXUA	112
Amerikari buruzko erliebeak	112
Pedro Sarmiento Ganboaren espedizioa Magallanesko itsasartera	113
Beste bidaia batzuk	114
XVII. MENDEA	125
ONTZIGINTZA GAINBEHERAREN HISTORIA	125
Ontzigintza Bizkaian.	
XVII. mendearen lehen erdia	126
XVII. mendearen bigarren erdia	129
Euskaldunen presentzia	131
Jeneralak eta almiranteak	131
Itsasontzigileak	133
Itsasoko efektiboak	134
Itsasontzien izenak	135
Marinelen itsasoratzeak	136
ANTONIO OKENDO	138
Itsasgizonen aipamen labur gehiago	138
TOMAS LARRASPURU	140
Hezur-haragizko gizona	140
XVIII. MENDEA	141
XVIII. MENDEA	153
BORBOIEN ITSAS ARMADA	153
Euskaldunen presentzia	154
Bi irudi: Patiño eta Ensenada	154
Euskal Herriko ontziolak	155
Gaztañeta	155
Ontziolen kokamen berria	156
HERNANIKO AINGURAGINTZA	160
Lan-legeria	161
MARINELAK ERREKRUTATZEA	164
Gipuzkoako Errekrutatze Araudia	164
Bizkaiko Errekrutatze Araudia	165
TERNUA	167
Gabetze baten prozesua	167
Eskubide aitortua, baina ez errespetatua	167
NAUTIKAZ IDATZI DUTEN IDAZLEAK	169
Gaztañeta; Jeronimo Ustaritz; Miguel Atxer; Jose Etxegarai; Bernabé Antonio Egaña; Anaia Francisco Respaldiza; Antonio Arizmendi; Kosme Damian Txurruka; Jose Mazarredo	169

MARINOS NOTABLES	172
Gaztañeta: de grumete a General	173
Blas de Lezo, el héroe mutilado	174
D. Domingo Buenechea, un marino explorador	175
Cosme Damián de Churruca, el héroe de Trafalgar	176
<i>El Diario de la expedición</i>	
<i>al Estrecho de Magallanes</i>	176
<i>El Atlas marítimo de América</i>	177
<i>Trafalgar</i>	178
Jose Mazarredo, Capitan General	178
LA COMPAÑÍA DE CARACAS	202
<i>Una iniciativa necesaria</i>	202
<i>Aportaciones navales de la Compañía</i>	203
<i>El final de la Compañía</i>	203
CITAS GRÁFICAS. CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTO	207

MARINEL HANDIAK	172
Gaztañeta: ontzi-mutil izatetik jeneral izatera	173
Blas de Lezo, heroi elbarria	174
Domingo Buenetxea, marinel esploratzailea	175
Kosme Damian Txurruca, Trafalgarreko heroia	176
<i>Magallanes itsasartera</i>	
<i>egindako espedizioaren Egunkaria</i>	176
<i>Amerikako Itsas Atlasa</i>	177
<i>Trafalgar</i>	178
Jose Mazarredo, kapitain jenerala	178
CARACASEKO ERRET KONPAINIA	202
<i>Beharrezko ekimen bat</i>	202
<i>Konpainiaren itsasoko emaitzak</i>	203
<i>Konpainiaren amaiera</i>	203
AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETA ESKERRAK	207

NOTA EDITORIAL

E

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

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

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

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

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

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

ARGITALDARIAREN OHARRA

I

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

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

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

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

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

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

HISTORIAS DE LA MAR

por JOSÉ IGNACIO TELLECHEA



JOSE IGNACIO TELLETXEA

ITSASOKO HISTORIAK





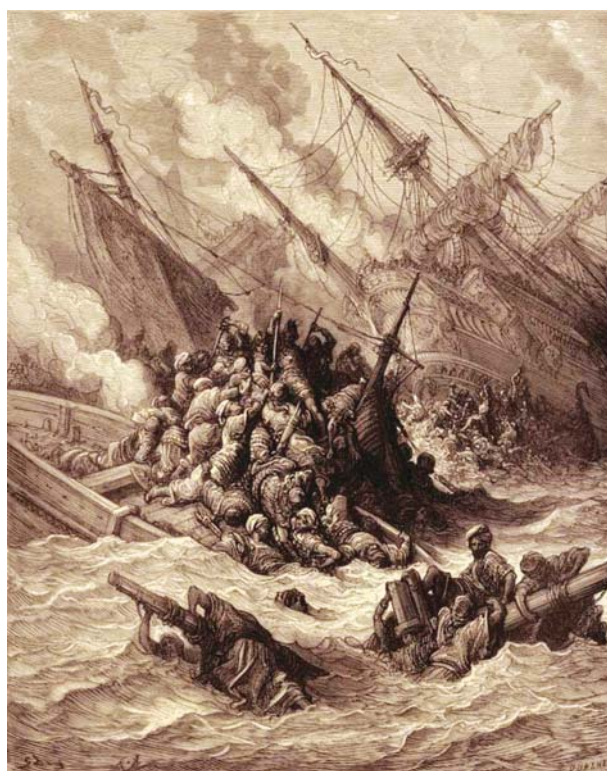
Doré-ren grabatua oinarri hartuta egin zen margolan hau, Villafuertes kondearen mandatuz agidanean, 1913an Gipuzkoako hiriburuan Ozeanografiako Elkartek antolatu zuen «Itsas Historiako Erakusketa» aurkezteko, eta gaur egun Donostiako Ozeanografia Museoan ikus daiteke.

A partir del grabado de Doré se pintó este cuadro que hoy puede contemplarse en el Museo Oceanográfico de San Sebastián, realizado, al parecer, por encargo del Conde de Villafuertes para su presentación en la «Exposición Histórico Naval» celebrada por la Sociedad Oceanográfica en la capital guipuzcoana en 1913.

Grabatu hau izan zen eredu Donostiako Ozeanografiako Museoan dagoen margolana egiteko, hain zuzen ere, Domingo Zavalak Lepantoko batailan izandako esku-hartzeari buruzkoa. Atzean agertzen den itsasontzia irudikapen erromantiko bat da, irudimenezko galeoi antzeko bat, Lepantoko galerekin antzik ez duena.

Este grabado, sirvió de modelo para el cuadro relativo a la participación de Domingo Zavala en la batalla de Lepanto, existente en el Museo Oceanográfico de San Sebastián.

La embarcación representada al fondo es una recreación romántica, una especie de galeón imaginario, nada parecido a las galeras de Lepanto.



Una reciente investigación ha permitido sacar a la luz en sus detalles y documentadamente la figura de Domingo Zavala, natural de Ordizia y su participación en la batalla de Lepanto.

Tomado de *Domingo de Zavala. La guerra y la hacienda (1535-1614)*, por Arturo Cajal Valero (Edit. Luis de Zavala y Fernández de Heredia, 2006)

Berriki egin den ikerketa bati esker argitara atera ahal izan da Domingo Zavala Ordiziako semearen irudia eta hark Lepantoko batailan izan zuen parte hartzea, xehetasunez jantzia eta agirietan bildua.

TD. Arturo Cajal Valero-ren *Domingo de Zavala. La guerra y la hacienda (1535-1614)* lanetik hartua. (Arg. Luis de Zavala y Fernández de Heredia, 2006).

DOMINGO DE ZAVALA EN LEPANTO

LA «SANTA LIGA»

Frente a la amenaza turca

L

La emotiva jornada del 20 de julio de 1571 fue, en la ciudad de Barcelona, una de esas contadas fechas que merecen auténticamente el apelativo de «históricas». Ese día se hacían a la mar, desde la Ciudad Condal, las escuadras hispanas destinadas a integrarse en la Armada de la «Santa Liga», formada por Felipe II, el Papa y Venecia para neutralizar el gravísimo peligro que suponía la amenaza naval turca en el Mediterráneo. Partían en medio de un clima de exaltación religiosa rumbo hacia un futuro muy incierto, pero aquella inquietud, mezcla de esperanza y de temor, se trocaría pronto, después de la victoria de Lepanto, en un júbilo irrepetible –común a toda Italia y España, y extendido más allá por toda la Europa cristiana–.

El diplomático y marino barcelonés Luis de Requesens, hombre muy próximo al Rey Felipe II, era el 2º jefe de dichas escuadras, y el principal asesor de Juan de Austria, hermanastro del Monarca español y Capitán General de toda la Armada coaligada.

Tenía asignadas personalmente a su servicio –su buque insignia o *Capitana*, y su 2º buque o patrona. Esta última, denominada *Granada*–.

Un guipuzcoano en la batalla de Lepanto

Al frente de la parte del séquito a la que le correspondió subir en la «Granada» estaba el «*tenedor de libros*» (contable) de Requesens, nuestro protagonista, el guipuzcoano Domingo de Zavala.

El séquito de Luis de Requesens embarcado en Barcelona en la *Capitana* del Comendador Mayor y en su Patrona *Granada* lo formaban 102 personas, repartidas entre: un numeroso grupo de caballeros particulares –Alexandre de Torrelles y Guillem de Sant Climent, entre otros–, mayoritariamente catalanes y todos dependientes de Requesens, que venían a luchar junto a su protector y señor; lo que hoy llamaríamos la plana mayor administrativa, a la que pertenecía Zavala; y el servicio.

DOMINGO ZAVALA LEPANTON

«LIGA SANTUA»

Turkiarren mehatxuen aurka

B

Bartzelona hirian egun hunkigarria izan zen 1571ko uztailaren 20a, bene-benetan egun historiko deitzea merezi duten egun bakar horietako bat. Konde Hiritik egun horretan itsasoratu ziren Espainiako eskudrak, Felipe II.ak, Aita Santuak eta Veneziak osaturiko «Liga Santuaren» Armadarekin elkartez, Mediterraneoan turkiarren itsas armadaren mehatxua arriskua larria baitzen eta hura neutralizatzeko asmoz. Erlijiozko gorrespen-giro batek inguraturik abiatu ziren, etorkizun ezezagun baterantz abiatu ere, baina itxaropenez eta izuz ehotako gelditasun hura, laster, Lepantoko garaipenaren ostean, poztasun paregabekoa bilakatu zen –Italia eta Espainia osoan, eta Europa kristautik haratago ere hedatu zelarik–.

Luis Requesens diplomatikoa eta marinela bartzelonarra, Felipe II.a Erregearen hurbileko gizona, eskudra horretako bigarren buruzagia zen, eta horrez gain, Juan Austriakoren aholkulari nagusia, Espainiako Erregearen anaierdea eta bat egindako Armada osoaren kapitain jenerala.

Pertsonalki bere zerbitzuan jarriak zituen *Kapitana* –bere insignia ontzia– eta bere beste ontzia edo patroia. Azken horrek *Granada* zuen izena.

Gipuzkoar bat Lepantoko guduan

Granadan sartzea egokitu zitzaion segizio taldearen aurrean zihoan Requesens-en kontularia edo «*tenedor de libros*», Domingo Zavala gure protagonista.

Luis de Requesens-en segizioa, Bartzelonan Komendadore Nagusiaren *Kapitanan* eta bere *Granada* patroian ontziratu zena, 102 lagunez osaturik zegoen: zaldun partikularrez osaturiko talde handi bat –Alexandre de Torrelles eta Guillem de Sant Climent, besteak beste–, gehienak katalanak ziren eta beren jaun eta babesle Requesens-en mendekoak. Haren ondora borroka egitera zetorren talde horri gaur egun administrazioko lan-talde nagusi deituko genioke; talde horretan zegoen Zavala, eta zerbitzua.

Domingo de Zavala iba a ser durante la batalla del 7 de octubre en Lepanto el responsable de la «Granada», como hombre de la confianza de Don Luis por su lealtad y carácter a toda prueba. Tenía como inmediatos asesores al capitán marítimo de la galera y a los oficiales de la infantería de a bordo.

El comportamiento de Domingo fue extraordinariamente heroico lo que le haría merecedor del reconocimiento de Juan de Austria, testigo ocular desde su galera «Real» – buque insignia de toda la Armada cristiana– del inusitado ánimo y valor desplegados por Zavala a bordo de la cercana *Granada*, en el lugar más relevante del combate.

Conviene dejar claro, a este respecto, que Domingo de Zavala no fue propiamente un marino, como a veces erróneamente se ha pretendido, sino un empleado de la administración militar llamado al mando de una galera por confianza personal y decisión libérrima de los altos mandos de la Armada –como era habitual en la época–, y más concretamente de Luis de Requesens. Ni antes ni después de Lepanto desempeñó Zavala mando naval ni función marinera ninguna, sino una larga y brillante carrera burocrática en los ámbitos de guerra (Secretario de Estado y Guerra en el Gobierno general de Flandes) y contabilidad (Contador Mayor de Hacienda), que le llevaría finalmente a formar parte del Consejo supremo de Hacienda.

Exigua presencia vasca en Lepanto

Ahora bien, ello no impide reconocer que Zavala es muy posiblemente la presencia vasca más destacada en la victoria de Lepanto; partiendo, eso sí, del hecho cierto de que no hubo verdadero protagonismo guipuzcoano y vizcaíno en esta magna campaña mediterránea.

En este sentido cabe apuntar, por el escaso rastro que nos ha dejado –o, al menos, por las pocas señales de que hasta el momento disponemos–, que la intervención de los marinos vascos en el gran acontecimiento de Lepanto parece comparativamente muy reducida y modesta.

La imperiosa necesidad de atender simultáneamente dos teatros estratégicos distintos como eran el Atlántico y el Mediterráneo, sin posibilidad ninguna de trasvasar los efectivos disponibles de uno al otro debido a la continua amenaza que pendía sobre ambos, puede explicar en buena medida esta escasa presencia en el Mediterráneo de los marinos guipuzcoanos y vizcaínos, en cuanto eran absolutamente imprescindibles para tripular las naos oceánicas. Ni las unidades oceánicas pudieron sustraerse de la protección al vital tráfico de Indias, ni las escuadras de galeras pudieron nunca abandonar el «Mare Nostrum» para acudir a socorrer la insuficiente presencia naval española en los Países Bajos.

Dedicación atlántica de la marinería vasca

Es sabido que las Flotas de Indias, la Armada de la Guarda de la Carrera de Indias, la Armada del Mar Océano, la «Gran Armada» enviada contra Inglaterra en 1588, y todas las formaciones navales oceánicas que operaron durante el reinado de Felipe II en el Atlántico, Cantábrico, Ca-

Urriaren 7ko Lepantoko guduan Domingo Zavala izan behar zuen *Granada*ren arduraduna, Don Luisen konfiantzazko gizona baitzen, leiala eta izaera sendoko gizona. Gertuko aholkulari zituen galerako itsas kapitaina eta ontziko infanteriako ofizialak.

Gutziz aparta eta heroikoa izan zen Domingoren jokabidea, Juan Austriakoaren aitormena merezi izaterainokoa, izan ere, zuzeneko lekuko izan zuen bere errege-galeratik –kristau Armada osoaren intsignia-ontzia zen– ohiz kanpoko adorez eta ausardiaz jokatzeko ikusi baitzuen Zavala *Granada* ontzian, borroka-leku nagusian.

Horri dagokionez, argi eta garbi utzi behar da, Domingo Zavala ez zela berez marinela izan, sarritan uste okerrez hala esan arren, baizik eta administrazio militarreko langile. Galera-buru izateko deitu zuen Armadako goi-agintaritzak, Luis de Requesens-ek zehatzago esanda, berarengan zuen konfiantza pertsonalagatik eta erabateko askatasunez erabakitak –garai hartan ohikoa zen bezala–. Zavalak ez zuen inolako itsas aginpiderik, ez marinel funtziorik izan, ez Lepanto baino lehen, ez ondoren, baizik eta karrera bikain luze bat gerra-giroko burokrasian (Estatuko eta Gerrako Idazkaria Flandriako Gobernu orokorrean) eta kontularia (Ogasuneko Kontulari Nagusia), azkenik Ogasun Goreneko Kontseiluan partaide izatera eramane zuena.

Euskaldun gutxi Lepanton

Baina, hori ez da eragozpen aitortzeko, agian Zavala izan zela Lepantoko garaipenean euskaldunen presentziarik gailenena, beti ere, kontuan hartuta Mediterraneoko kanpaina ospetsu horretan ez zela izan ez gipuzkoarren ez bizkaitarren egiazko protagonismorik.

Zentzu horretan, utzi dizkiguten arrasto apurrengatik –edo orain arte bildu ditugun seinale apurrengatik, bederen– esan liteke, alderaketa eginda, euskal marinelen parte-hartzea oso txikia eta apala izan zela Lepantoko gertakizun handi hartan.

Aldi berean bi jokaleku estrategiko desberdinez arduratu behar izan zutelako, hau da, Atlantikoan eta Mediterraneoan ezinbesteko jardun behar izan zutelako, ez baitzuten inolako modurik izan gelditzen ziren efektiboak lekualdatzeko, tai gabe biek gainez gainez zuten mehatxuak zirela-eta. Eta neurri batean, horrek esplikatu dezake gipuzkoar eta bizkaitar marinelen eskasia Mediterraneoan, guztiz ezinbestekoak baitziren ozeanoko itsasontziak tripulatzeko. Gainera, ez ozeanoko unitateek lortu zuten Indietarako ezinbesteko joan-etorriak zaindu beharretik irteten, ez galeren eskuadrek ere «Mare Nostrum» hura inoiz bertan behera uzten, Herbehereetan eskas ziren espainiar ontzien presentziari laguntzera joateko.

Euskal marinelen jardura Atlantikoan

Gauza jakina da Felipe II.aren erregealdian, Atlantikoan, Kantaurin, Mantxako kanalean eta Kariben jardun zuten Indietako Ontzidiak, Indietako Ibiliaren Zaintzako Armadak, Ozeano Itsasoko Armadak, 1588an Ingalaterraren aurka bidalitako «Armada Nagusiak» eta ozeanoko itsas formazio

nal de la Mancha y Caribe, tuvieron en la Provincia de Guipúzcoa y en el Señorío de Vizcaya una cantera indispensable de marinos, que tripularon en buena medida sus naos y galeones, y protagonizaron gran parte de sus éxitos y de sus reveses. Baste recordar aquí a los afamados Juan Martínez de Recalde, Miguel de Oquendo, Martín de Bertendona, los Villaviciosa, Cristóbal de Eraso, Marcos de Aramburu, Antonio de Urquiola y Pedro de Zubiaur, por mencionar las figuras más notables entre una nómina extensísima.

No es tan conocido, sin embargo, el papel mucho más limitado y oscuro que los vascos tuvieron en un medio geográfico más alejado de sus principales áreas de pesca y comercio, y en un escenario guerrero bien distinto de la lucha en el océano: el Mediterráneo y sus escuadras de galeras.

Protagonismo mediterráneo en Lepanto

Todo indica el absoluto protagonismo de los ribereños del Mediterráneo –catalanes, mallorquines, valencianos, murcianos y andaluces– en la dotación de la *escuadra de galeras* «de España», única escuadra realmente española de cuantas servían a Felipe II en el este mar, puesto que las demás eran, propiamente hablando, italianas:

- las de Nápoles y Sicilia, eran súbditas de este Monarca, en cuanto ambos territorios formaban parte de la «Monarquía Católica» o hispánica;
- y la genovesa de Juan Andrea Doria, participaba a sueldo de Felipe II.

Otro dato a tener en cuenta, este último, para esclarecer el porqué de la escasa manifestación vasca en Lepanto: la ya de por sí limitada aportación naval «española» estrictamente hablando, sin incluir por tanto a Nápoles, a Sicilia ni a Doria. En cuanto al número de buques se refiere, la aportación a la Armada de la «Santa Liga» es de 12 galeras sobre el total aproximado de 80 unidades aportadas por Felipe II y unas 210 contando las escuadras de Venecia y del Papa.

También es cierto, que el personal de estas diversas escuadras de Felipe II era relativamente intercambiable entre sí, y de hecho en Lepanto se observa que gran parte de las 30 galeras napolitanas aparecen mandadas por capitanes españoles.

Domingo de Zavala,
D. Juan de Austria,
Luis de Requesens

Don Juan de Austria (Ratisbona 24-2-1547, 24 años en la jornada de Lepanto), había reunido por tanto, a su empleo hispano de Capitán General de la Mar, el de Capitán General de la Armada de la Santa Liga, formada por Felipe II, el Papa Pío V y Venecia. Para el primero de estos cargos, –jefe de las fuerzas navales hispánicas en el Mediterráneo–, contaba con Luis de Requesens como su Lugarteniente.

guztiek nahitaezko marinel-mintegi bat izan zutela Gipuzkoako Probintzian eta Bizkaiko Jaurrean. Euskal marinel horiek, hein handi batean, beren ontzi eta galeoiak tripulatu zituzten, eta protagonista izan ziren beraien arrakastetan bezala ezbeharretan. Aski bedi sonatuenen artean aipatzea, luzea baita zerrenda: Juan Martinez Errekalde, Miguel Oken-do, Martin Bertendona, Villaviciosatarak, Cristobal Eraso, Marcos Aranburu, Antonio Urkiola eta Pedro Zubiaur.

Alabaina, ez da hain ezaguna euskaldunek beste ingurune geografiko batzuetan izan zuten zeregina, ozeanoaren aldean oso borroka-leku desberdin batean izan zuten jardura mugatua eta askoz ilunagoa, beren arrantza-leku eta merkataritza esparru nagusienetatik urruti: Mediterraneoan eta galeren eskudran.

Mediterraneoko protagonismoa Lepanton

Datu guztien arabera, behin betiko protagonistak Mediterraneoaren ertzetako biztanleak ziren –katalanak, mallorkarrak, valentziarrak, murtziarrak eta andaluziarrak– galeren eskudrako tripulazioa «de España», hain zuzen; berau zen Felipe II.aren zerbitzuan zihardutenetan egiaz espainiarra zen bakarra, gainerakoak, zentzu hertsian esanda, italiarrak baitziren.

- Errege horren mendekoak ziren Napolikoak eta Siziliakoak, bi lurralde horiek «Monarkia Katolikoan» edo hispaniarrean partaide ziren aldetik;
- eta genobarrak, Juan Andrea Doriarenak, Felipe II.aren soldatapean ziharduen.

Kontuan hartzeko beste datu bat da, Lepanton euskaldunen parte-hartze txikiaren zergatia argitzeko: berez izan zen mugatua ontzidi «española» haren ekarpena, zentzu hertsian esanda, Napoli, Sizilia eta Doria kanpoan utzita, jakina. Gerraontzien kopuruari dagokionez, 12 galera dira Liga Santuaren Armadari gehitutakoak, Felipe II.nak ekarritako 80 unitate inguru eta, Veneziaren eta Aita Santuaren eskudran zenbatuta, beste 210 inguru.

Egia da Felipe II.aren eskudra desberdin horietako jendea euren artean trukakor samarra zela, izan ere, ikusi besterik ez dago kapitain espainiarrak zituztela buru napolitarren 30 galera haietako gehientsuenek.

Don Juan Austriakoa,
Luis de Requesens
eta Domingo Zavala

Don Juan Austriakoak –Ratisbonan 1547ko otsailaren 24an jaioa; Lepantoko batailaren egunean 24 urte– bilduak zituen Espainiako Itsasoko Kapitain Jeneral izatearen jarduerara, Felipe II.ak, Aita Santu Pio V.ak eta Veneziak sortu zuten Liga Santuko Armadaren kapitain jeneral kargua. Kargu horietan lehenengoa –Mediterraneoan itsasoko indar espainiarren buruzagitza–, Luis Requesens-i eman zion, bere ordezkari militar gisa.

En cambio, en cuanto jefe del conjunto de la Armada aliada, su Lugarteniente era el general de la escuadra pontificia, Marco Antonio Colonna —«Lugarteniente general de la Santa Liga»—.

Domingo de Zavala (Villafranca de Ordizia noviembre 1535; 35 años de edad en la jornada de Lepanto) era secretario particular de Luis de Requesens desde 1568, y cabe pensar que había acompañado a su señor en las campañas navales que este efectuó desde el mismo año como «Lugarteniente general de la Mar» —2º jefe, ya lo hemos avanzado, de las escuadras de Felipe II en el Mediterráneo—, bajo el mando del «Capitán General de la Mar» Don Juan de Austria, incluyendo la guerra de las Alpujarras contra la sublevación de los moriscos (1569-70).

Como sabemos, Luis de Requesens (Barcelona 25-8-1528, 43 años) era «lugarteniente general del mar» durante la campaña de Lepanto, ejerciendo de principal asesor español (a unir a los papales y venecianos) de Don Juan de Austria, Capitán General de toda la Armada coaligada.

La relevante figura de Requesens

Inicialmente fue intención de Felipe II que Requesens fuera también el Lugarteniente de la Armada aliada, pero el Papa y Venecia, para evitar un absoluto protagonismo español en el alto mando, consiguieron que se encomendara su 2ª jefatura a Colonna, como candidato de consenso para este puesto. Luis de Requesens, por tanto, era el 2º jefe del contingente naval que la Monarquía hispánica aportaba a la Santa Liga:

- las escuadras súbditas de Felipe II (España, Nápoles, Sicilia)
- la escuadra a sueldo de España (la genovesa de Doria).

Requesens, por cierto, había sido encargado también por el Rey de la oscura —pero decisiva— tarea de la preparación logística de las escuadras hispanas concentradas en Barcelona. Se ha rescatado modernamente la figura de Luis de Requesens como una de las dos «eminencias grises» del éxito de la campaña naval de Lepanto. Era un hombre sumamente discreto e indiferente al protagonismo, a diferencia de otros personajes de la expedición que sí se preocuparon de airear públicamente sus méritos.

Una vez precisado, en fin, el lugar que ocupaba esta notable personalidad catalana en la Armada, entenderemos mejor el papel desempeñado por nuestro Domingo de Zavala en Lepanto: no sólo en el momento de la batalla, sino ya antes, en la fase de organización logística que tuvo lugar en Barcelona, como uno de los colaboradores administrativos del Comendador Mayor.

LAS GALERAS

Tipos de galeras

Había diferentes tipos de galeras:

Las galeras «**Ponentinas**». Galeras del Mediterráneo occidental o «Poniente»: las de la escuadras «de España», Nápoles y Sicilia, y las galeras genovesas.

Aldiz, Armada aliata orokorraren buruzagitzari zegokionez, Aita Santuaren eskuadraren ordezkari militar Marco Antonio Colonna zen, Liga Santuko ordezkari militar orokorra.

Domingo Zavala —1535ean Ordizian jaioa; 35 urte zituen Lepantoko batailaren egunean— 1568tik aurrera Luis Requesens-en idazkari berezia izan zen, eta uste izatekoa da bere jaunari «Lugarteniente general de la Mar» moduan —Mediterraneoan Felipe II.aren eskuadren bigarren buruzagi, lehen esan bezala— lagundu ziola urte hartan bertan hark burutu zituen itsasoko kanpainetan, Don Juan Austriako «Capitán General de la Mar» zenaren aginpidepean, eta moriskoen altxamenduaren aurka, Alpujarraseko gerran (1569-70).

Jakina denez, Luis Requesens —Bartzelonan 1528ko abuztuaren 25ean jaioa; 43 urte zituen— itsasoko ordezkari militar gisa jardun zuen Lepantoko kanpainan, bateratutako Armada osoko Kapitain Jeneral Don Juan Austriakoaren espainiar aholkulari nagusia izanez, Aita Santuaren aldekoak eta veneziarrak elkarretartzen.

Requesens pertsonaia garrantzitsua

Hasiera batean, Felipe II.aren asmoa izan zen Requesens Armada aliatuaren ordezkari militarra izatea ere, baina goi-agintaritzan espainiarrek protagonismo osoa izan ez zezaten, Aita Santuaren eta Veneziaren lorpena izan zen postu horretarako adostutako hautagai gisa bigarren buruzagi Colonna izendatzea. Hortaz, Luis Requesens zen, itsasoko soldadu-taldearen bigarren buruzagia, Espainiako Monarkiak Liga Santuari egiten zion ekarpena:

- Felipe II.aren mendeko eskuadra (Espainia, Napoli eta Sizilia)
- Espainiaren soldatapeko eskuadra (Doriako genobarra).

Horiek horrela, Requesens lan ezkutu —baina, erabakigarri— baterako ere aukeratu zuen Erregeak, hau da, Bartzelonan bildurik zeuden eskuadra espainiarren logistika prestatzeko. Orain dela gutxi berreskuratu da Requesensen irudia, Lepantoko itsas kanpainako bi «eminencias grises» haietakoa izan zenarena. Guztiz zuhurra zen eta ez zitzaion protagonismorik axola, beren merezimenduak bistaratzen ahalegindu ziren espedizioeko beste pertsonaia batzuei ez bezala.

Pertsona ospetsu katalan honek itsas armadan zein leku zuen zehazten dugunean, azkenik, hobeto ulertuko dugu gure Domingo Zavalak izan zuen zeregina Lepanton: ez batailaren garaian soilik, baizik eta lehenagotik, Bartzelonan egin zen antolamendu logistikoaren fasean bertan, Komendadore Nagusiaren lankide administratibo bat izanez.

GALERAK

Galera-motak

Hainbat motatakoak ziren galerak:

Galera **Ponentinoak**. Mediterraneo mendebaldeko galerak ziren, «de poniente»: Espainiako, Napoliko eta Siziliako eskuadrak, eta galera genobarrak.

- priorizaban la robustez y la potencia de fuego,
- llevaban una dotación de infantería de 120-150 hombres,

Las galeras «**Levanticas**» del Mediterráneo oriental: venecianas y turcas.

- priorizaban la velocidad.
- llevaban una dotación de infantería de 80-120 hombres.
- tenían menor altura de casco lo que había de traducirse en mayor velocidad, pero también en mayor fragilidad y en menor carga bélica.
- eran de más rápida construcción en detrimento de su robustez.

Todas las fuentes son unánimes en señalar que las galeras «ponentinas» al servicio de Felipe II, por su resistencia, artillería y guarnición, eran las más temidas en combate por los turcos.

Las galeras turcas

- con menos artillería que las cristianas,
- con una guarnición de «gente de guerra» (120-150 hombres) más numerosa que las venecianas.

Galeotas berberiscas

Las galeotas de los corsarios berberiscos:

- más rápidas y ágiles aun que las galeras mayores,
- con una artillería aun inferior que las galeras turcas,
- con una infantería más reducida –60 a 100 hombres–.

Galeras fanales

Mucho menos habitual, era la galera «fanal» («lanterna», en italiano), utilizada como embarcación capitana de los jefes principales.

Todas las galeras del núcleo de la Armada situadas a la derecha de la *Granada* –las de Spínola, Veniero, Don Juan, Requesens, Colonna y otras– fueran «fanales»:

- más larga
- más ancha
- con mayor número de remeros.

La galera Real

La mayor galera cristiana, la excepcional «Real» de Juan de Austria tenía:

- 52,5 m de eslora (60 m con el espolón)
- 6,2 m de manga,
- 30 bancos de remos por banda
- 236 galeotes (en bancadas de a 4 remeros),
- 80 personas de «gente de mar»,
- 300 hombres de «gente de guerra».

Su reproducción a escala natural se puede contemplar hoy en el Museo Marítimo de Barcelona; precisamente en las mismas antiguas Atarazanas donde se construyera en 1568 el buque original, destinado a acoger al hermanastro del Rey al ser designado nuevo «Capitán General de la Mar».

- gotortasunari eta tirorako potentziari ematen zioten lehen-tasuna,

- infanteriako 120-150 gizon eramaten zituzten tripulazioan.

Galera **Levantinoak** Mediterraneo ekialdekoak ziren, «de levante»: veneziarrak eta turkiarrak.

- abiadurari ematen zioten lehentasuna;
- infanteriako 80-120 gizon eramaten zituzten tripulazioan;
- kroskoa baxuagoa zuten, eta horrek arinago egiten zituen; baina aldi berean hauskorragoak ere baziren, eta gerrako karga txikiagoa eraman zezaketen:
- eraikitzen errazagoak baziren ere, sendotasunean galtzen zuten.

Iturri guztiak bat datoz esaterakoan: Felipe II.aren zerbitzuko galera «Ponentino» haiek erresistentzia, artilleria eta goar-nizioagatik, borrokan beldurgarrienak ziren turkiarrentzat.

Turkiarren galerak

- kristauenak baino artilleria gutxiago zuten;
- gerrako jendez hornituagoak zeuden –120-150 gizon– veneziarrak baino kopuru handiagoa zuten.

Berbereen galera txikiak

Kortsario berbereen galera txikiak:

- galera handiak baino ere azkarragoak ziren;
- turkiarren galerak baino artilleria gutxiago zuten;
- infanteria txikiagoa –gizonak, 60etik 100era bitartean–.

Argi-galerak

Inola ere ez zen ohikoa argi-galera –«fanal» gaztelaniaz eta «lanterna» italieraz– ontzi-buru nagusiek kapitain gisa era-biltzen zutena.

Granadaren alboan ziren Itsas Armadaren taldeko galera guztiak –Spinosa, Venieroo, Don Juan, Requesens, Colonna eta beste batzuenak– argi-galerak izan ziren:

- luzeagoak,
- zabalagoak,
- eta arraunlari gehiagorekin.

Erregearen galera

Kristauen galerarik handienak, Juan Austriakoren *Real*/bikain hark bazituen:

- 52,5 m luzeran (60 metro ontzi-muturretetik),
- 6,2 m zabaleran,
- 30 arraun-toki hegal bakoitzean,
- 236 galeriano (launakako arraunlari-tostan),
- 80 pertsona, itsasgizonak,
- 300 gizon, gerra gizonak,

Tamaina naturaleko erreprodukzio bat ikusi daiteke Bartze-lonako Itsas Museon; garai bateko Atarazanak edo ontzio-la zen tokian bertan, Erregearen anaiordea «Capitan General de la Mar» berria hautatu zutenean, hari abegia egiteko, ontzi originala eraiki zen lekuan.

Condiciones de vida en las galeras

La coexistencia de unas 300 personas en estas embarcaciones era un verdadero infierno de incomodidad.

Las galeras eran estrechas, de poca elevación sobre el agua, y sin más protección de los elementos que dos minúsculas estructuras a proa y popa (dos pequeños castillos, el de proa –la «arrumbada»– utilizado como plataforma artillera y el de popa –la «carroza»– como puesto de mando). Se vivía en un permanente hacinamiento y en condiciones de intemperie, sin más protección que un toldo.

Debajo de la cubierta no había espacio más que para los almacenes de vituallas, agua, velas, pólvora y municiones etc, la minúscula enfermería, y en la popa, debajo del castillo, unas mínimas habitaciones para algunos mandos.

La galera «Granada» de Zavala

La galera «Granada» que le cupo en responsabilidad a *Domingo de Zavala*, pertenecía al tipo de galera común u ordinaria que procedía orgánicamente de la escuadra de galeras «de España» (a no confundir con su adscripción operativa durante la campaña de Lepanto, en virtud de la cual fue asignada a la escuadra central o «batalla» de las cuatro en que se dividió la formación de la Armada).

La galera ordinaria medía de

- eslora (longitud) 41-43 m (sin contar los 6 m del espolón),
- y de manga (anchura) 5 m.

Disponía de:

- 24 filas de remos por banda,
- 144 remeros (en 48 bancadas de a 3 hombres),
- unos 10 remeros de reserva para reemplazo de los enfermos.
- unas 30-50 personas según fuentes de tripulación («gente de mar»), que incluía a los artilleros.
- 120-150 hombres de guarnición de «gente de guerra» que embarcaba para el combate, en el caso de las galeras hispanas.

LA BATALLA

La posición de la *Granada* en la formación de batalla

La extensísima formación cristiana estaba formada nada menos que por unas 170 galeras, en tres cuerpos separados entre sí, más las 30 situadas a retaguardia.

La «ordenanza de navegación y combate» de la Armada que se había adoptado en Messina, era sumamente precisa, porque había establecido ya rigurosamente la ubicación exacta que cada embarcación debía ocupar en el despliegue a la hora del combate.

La «Granada» de España, la embarcación de Zavala, se hallaba situada exactamente en el centro, justo en las inme-

Galeretako bizi-baldintzak

Itsasontzi horietan 300 pertsona bizikide izatea izugarri deserosoa zen, benetako infernua.

Galerak estuak ziren eta garaiera txikia zuten ur-gaiean. Elementuetatik babesteko bi egitura txiki baino ez zituzten, bata brankan, bestea txopan –bi gaztelutxo, brankakoa «arrumbada», artilleriak plataforma gisa erabiltzen zuena, eta txopakoa «carroza», aginte-postu gisa–. Bat bestearen gaiean pilaturik bizi behar ziren beti, eta estalperik gabe, toldo baten babesa besterik gabe.

Galera-bizkarraren azpian ez zegoen lekurik, elikagaiak, ura, kandelak, bolbora, munizioak eta erizaindegi txiki-txiki bat babesteko bestetarako, eta txopan, gazteluaren azpian, zenbait agintarientzat gelaxkak.

Zavalaren *Granada* galera

Granada galeraren erantzukizuna Domingo Zavalari egokitu zitzaion. *Granada* galera-mota arrunt eta ohikoa zen, organikoki «Españako» galeren eskuadrakoa zen –ez da nahasi behar Lepantoko kanpainak iraun zuen bitartean izan zuen atxikipen operatiboarekin, hura zela bide, Armadaren formazioa banatu zenean, laukoaren «batalla» hartako erdiko eskuadraren egokitu baitzitzaion– izan ere.

Galera arruntak neurri hauek zituen:

- 41-43 m luzeran (ontzi-muturreko 6 m-ak zenbatu gabe),
- 5 m-ko erruna edo zabalera.

Gainera, bazituen:

- 24 arraun-ilara hegal bakoitzean,
- 144 arraunlari (3na gizoneko 48 tosta),
- 10 bat arraunlari erreserban, gaixotzen zirenak ordezkatzeko:
- 30-50 bat pertsona, tripulazio-iturrien arabera, («gente de mar»), horien artean ziren artilleroak;
- 120-150 gizon, goarniziokoak «gente de guerra» borrokarako ontziratzen zirenak, galera espainolen kasuan.

BATAILA

*Granada*ren posizioa bataila hartako formazioan

Kristau-formazioa oso-oso handia zen, euren artean hiru taldetan bereizirik jarritako 170 bat galerez eta atzeguardiako beste 30 bat gehiagoz osatua, alajaina!

Armadaren nabigazio eta borrokarako ordenantza, Messinan erabaki zena, oso zehatza zen, zorrozki erabakita baitzeukan lehendik ontzi bakoitzak borroka aldian hedatzerakoan hartu beharreko kokaleku zehatza.

Zavalaren ontzia, Espainiako *Granada*, erdi-erdian zegoen Don Juan Austriakoaren *Real* galeraren ingurunean. *Real* haren ezkerrean hedatzen zen, euren artean bi gerraontzik bestek

dialaciones de la galera «Real» de Don Juan de Austria; desplegaba a la izquierda de la Real, solamente separada de esta por dos buques, las *Capitanas* de las Repúblicas de Génova y de Venecia.

Como capitán marítimo de la *Granada* figura Pablo Batín (Paolo Bottino en la última de las fuentes mencionadas). Conviene aclarar, en este sentido, que los capitanes marítimos que se mencionan en el orden de batalla, en realidad a menudo estaban subordinados a otra persona – un caballero relevante, un maestro de campo, coronel o capitán de infantería, cualquier miembro del séquito de un alto mando, etc.– en quien recaía la responsabilidad última del buque y este es el caso de *Zavala*.

A popa de la galera «Real» se hallaban la *Patrona Real* segundo buque asignado personalmente a Juan de Austria, y la *Capitana* del Comendador Mayor de Castilla Luis de Requesens, Lugarteniente de las escuadras hispanas.

Al costado derecho de la galera *Real*, insignia de Don Juan, se situaba la *Capitana* de Su Santidad mandada por Marco Antonio Colonna, general de la escuadra pontificia y Lugarteniente general de la Armada.

La *Granada* estaba por tanto llamada a proteger el núcleo neurálgico de la Armada cristiana, donde había que evitar un descalabro a toda costa.

En el centro neurálgico de la Armada

Sabemos que la galera de *Zavala* también ocupaba efectivamente, en Lepanto, el puesto que tenía previsto en la formación de batalla.

Como se recoge en el *Apéndice I*, el propio Juan de Austria declaró haber sido testigo directo, «por cierta ciencia y vista ocular», del comportamiento de *Domingo de Zavala* en su galera *Granada* durante el combate, lo cual sólo pudo ser así si el buque de Zavala desplegaba en el lugar que tenía asignado, muy próximo a la galera «Real».

La ubicación de la *Granada* era ciertamente privilegiada, pero resulta absolutamente lógica teniendo en cuenta que se trataba de la «patrona» (segundo buque) del Comendador Mayor Luis de Requesens, donde iba embarcado el resto del séquito de éste que no cabía en su *Capitana*.

Igual sucedía con otra galera también muy próxima, la «Patrona Real», que acogía a la parte del séquito de Juan de Austria no embarcada en la cercana galera «Real»; y es que, como era norma habitual, los caballeros y servidores deudos de su señor –en este caso, de Requesens– tenían la especial responsabilidad y el honor de combatir cerca de él con especial interés y ahínco.

Testimonios de la lucha

Así describe un testigo el inicio de la batalla en torno a la galera «Real»:

«Trabóse la batalla más reñida y trabada que jamás se ha visto. Venían con la galera Real del Turco [el buque insignia del comandante en jefe otomano, Alí Bajá] siete galeras y galeotas de las principales, las cuales acudieron sobre la Real de S.M., que había salido a investir con la del Turco en medio de las dos galeras capitanas de S. Santidad y Venecianos, teniendo por popa la Patrona de España y la Capitana del Comendador mayor de Castilla. En la Capitana de S. Santidad venía su General

ez zituzten bereizten, Genobako eta Veneziako Errepubliketako bi *Kapitanek*, hain zuzen ere.

Granadaren itsas kapitain gisa Pablo Batin agertzen da – Paolo Bottino aipatutako azken iturrien arabera–. Komeni da azaltzea, zentzu horretan, batailako aginduan aipatzen diren itsas kapitainak beste pertsona batzuen menpekoak izan ohi zirela berez –zaldun handi, alorreko buru, koronel nahiz infanteriako kapitain, goi aginteko baten segizioko edozein kide, etab.–; huraxe izaten zen gerraontziaren azken erantzulea, kasu horretan Zavala.

Real galeraren popan ziren *Real patroia*, bigarren gerraontzia, Juan Austriakoari pertsonalki eman zitzaiona eta Gaztelako Komendadore Nagusi eta eskuadra espainiarren ordezkari militar Luis Requesens-en *Kapitaina*.

Don Juanen *Real* galeraren –intsigiaren– eskuinean *Kapitaina* zegoen, Aita santuaren eskuadrako jeneral eta Armadako ordezkari militar orokorra, Marco Antonio Colonna buru zuela.

Kristau Armadaren jokaleku nagusia babestera deitua zegoen *Granada*, eta handik deskalabru bat saihestu behar zuten, kosta ahala kosta.

Armadaren jokaleku nagusian

Jakin badakigu Zavalaren galerak Lepanton ere batailako formazioan aurreikusitako postua zuela, hain zuzen ere.

Apendice I lanean jaso den moduan, Juan Austriakoak berak aitortu zuen Domingo Zavalak *Granada* galerarekin izan zuen jokabidearen lekuko zuzena izan zela «por cierta ciencia y vista ocular» borroka bitartean, eta hori horrela izateko, Zavalaren gerraontziak izendatutako lekuan hedatu behar izan zuen, hau da, *Real* galeratik oso hurbil.

Egia da *Granada* gerraontziaren kokapena guztiz pribilegiozkoa zen. Baina hori erabat normala zen, kontuan hartzen bada, Luis Requesens Komendadore Nagusiren patroia –bigarren gerraontzia– zela eta hantxe ontziratu zirela bere *Kapitainan* kabitzen ez ziren segizioko gainerakoak.

Gauza bera gertatzen zen oso hurbil zegoen «Patrona Real» galerarekin, Juan Austriakoaren segizio zatia, hurbileko *Real* galeran ontziratzen ez zena, hark hartzen baitzuen; ohiko araua zen izan ere, beren jaunaren ahaideko ziren zaldun eta zerbitzariak –kasu horretan, Requesens-enak– bere ondoan, interes bereziz eta gogotik, borrokatzeko erantzukizuna eta ohorea izatea.

Borrokaren testigantza

Honela deskribatzen du lekuko batek *Real* galeraren inguruko borroka:

Marco Antonio Colona (...). A la izquierda o siniestra venía la general de Venecianos y traía dos galeras de conserva [de compañía], que peleó muy bien lo que le tocó, hasta que rindió la del adversario. Lo hizieron valerosamente las galeras en que venían el Príncipe de Parma, el Príncipe de Urbino y Pablo Jordán con otros muchos caballeros de sus compañías que invistieron con las que les cabía, haciendo cosas muy señaladas y particulares como se esperaba de tanto valor (...).

Otro testigo relata la lucha de Alejandro Farnesio, embarcado en la Capitana de la República de Génova situada recordemos, a la inmediata derecha de la «Granada» de Zavala:

«El príncipe de Parma que está en la capitana de Génova, se señala de manera que se le debe la perpetuidad de gloria (...). Y lo que es de grande corazón que embistiendo su galera a otra turquesca, acompañado solamente de un soldado español, llamado Alonso de Ávalos, se arroja en ella (...), y de allí a poco hace lo mismo de otras dos galeras enemigas en el combate, de las cuales fue herido Héctor Espínola de un flechazo».

Zavala junto a un trío de la máxima importancia

Alejandro Farnesio, Príncipe de Parma, era el futuro célebre Gobernador de los Países Bajos, sucesor en este cargo del propio Juan de Austria y este a su vez sucesor de Luis de Requesens. Los tres se encuentran juntos aquí en Lepanto.

En este grupo situado en derredor y a la vista del Capitán General, se hallaba Domingo de Zavala al mando de la «Granada», como certifica el propio Juan de Austria:

«(...) el cual nos consta por cierta ciencia y vista ocular, que habiendo sido el dicho día embestida su galera por cinco turquescas, todas mayores que la suya, peleó con todas ellas con tanto valor, ánimo, y destreza desde el punto de mediodía hasta las seis de la tarde que fue nuestro Señor servido, que habiéndosele entrado muchas veces los turcos en su galera y matado mucha gente, los rebotó y echó fuera de ella otras tantas veces, con tan ánimo y aventajado valor que de las cinco galeras tomó y prendió las tres, y las dos se contentaron de irse después de tener muerta la mayor parte de su gente».

Hay que destacar que la resistencia de la galera *Granada* tuvo un papel relevante, con otras compañeras cercanas, en la salvación de ese corazón central de la Armada que formaban las galeras de Juan de Austria, Veniero, Colonna y Requesens, el cual durante la lucha vivió momentos sumamente críticos debido a la superioridad numérica enemiga.

Si la Armada cristiana hubiera perdido en combate a estos cuatro jefes, el efecto negativo en forma de desmoralización y descoordinación habría sido inevitable y con ello la tendencia rápida a la disgregación, traducida casi inevitablemente en un intento de retirada general o sálvese quién pueda particular, con resultados lógicamente catastróficos.

Hazaña de la galera «Granada» bajo el mando de Domingo de Zavala

Superioridad de la galera *Granada*

La *Granada*, 2º buque de Luis de Requesens, era sin duda una excelente y potente galera. Aunque era una galera común —no una galera extraordinaria o «fanal»—, como em-

Beste lekuko batek kontatzen du Genobako Errepublikako *Kapitainan* ontziratua zen Alejandro Farnesioren borroka, gogoratuko dugun bezala, Zavala *Granadaren* eskuin hurbilean kokatua:

Zavala garrantzirik handieneko hirukoaren ondoan

Hiru hauek elkartu ziren Lepanton: Alejandro Farnesio, Parmako Printzea, etorkizunean Herbeheretako Gobernadore ospetsua izango zena, kargu horretan Juan Austriakoaren oinordekoa eta, aldi berean, hau Luis Requesensen oinordekoa zena.

Kapitain jeneralaren inguruan eta begi aurrean kokaturik ze-goien talde horretan zen Domingo Zavala *Granadaren* buru, Juan Austriakoak berak egiaztatzen duen bezala:

Azpimarra dezagun garrantzizkoa izan zela *Granada* gale-rak gertuko beste lagunekin egin zuen erresistentzia, Juan Austriakoaren, Veniero, Colonna eta Requesensen galerak osatzen zuten Itsas armadaren bihotza salbatzen; izan ere, une ikaragarri larriak bizitu zituen hark, kopuruz gainditzen zuen arerioa baitzen, izan.

Borrokari Armada kristauak lau buruzagi horiek galdu izan balitu, deskoordinazio mailan saihestezina izango zen etsipena eta efektu negatiboa, eta, horrekin batera, baita azkar sakabanatzeko joera ere. Eta ondorioz, ezinbestean atzera egingo zuten eta nork bere burua salbatzera joko, hala hondamendia izango zelarik emaitza.

Granada galeraren balentria Domingo Zavala *Granadaren* agindupean

Granada galeraren nagusitasuna

Granada, Luis Requesens-en bigarren gerraontzia, galera bikaina bezain sendoa zen zalantzarik gabe. Galera arrunta izan arren —ez zen aparteko galera edo «fanal» bat—, «Po-

barcación del tipo «ponentino» superaba a las otomanas en robustez y resistencia, y sobre todo en capacidad defensiva. Esta característica, le permitió afrontar con éxito el ataque de un enemigo muy superior en número.

La superioridad comenzaba por los parapetos o «pavesadas» levantadas en cubierta a manera de fortines, y de las que las galeras turcas –aunque eran iguales o mayores en tamaño³ carecían.

Añadían seguridad las protecciones individuales de la «gente de guerra», de las que se carecía –al menos con el mismo nivel de eficacia– en las filas enemigas.

La potencia de fuego y eficacia de los arcabuceros españoles, considerados unánimemente los más diestros del mundo, así como el empleo de picas y alabardas, hizo el resto para mantener a raya a los turcos, mucho más numerosos pero también mucho menos protegidos y con un armamento menos contundente.

Rendimiento en combate

La «Granada» acabó el combate sin duda literalmente acribillada a flechazos, pero con un número de bajas comparativamente bajo, gracias a las defensas del propio buque y de sus combatientes.

En este sentido conviene apuntar que, si el rendimiento de las galeras «ponentinas» fue excelente en general (superior según juicio general al de sus compañeras venecianas, más frágiles y menos dotadas de gente de guerra), todavía más destacado, si cabe, fue en el caso particular de las 13 galeras propiamente españolas –entre ellas la «Granada»–. Ninguna de ellas fue dominada por el enemigo ni destruida a pesar de sostener algunos de los lances más duros, como el propio Juan de Austria dejó consignado con especial satisfacción.

Debe destacarse, por último, que las tres embarcaciones capturadas por la *Granada* fueron galeras, no galeotas de menor tamaño.

Tanto las galeras «ponentinas» como las turcas llevaban cada una 120-150 hombres de guerra a bordo, que en el caso de la *Granada* y las cinco enemigas contra las que luchó –o al menos algunas de ellas– se acercarían más a la segunda cantidad (150), teniendo en cuenta su relevante situación tan próxima a los buques-insignia de Juan de Austria y Alí Bajá.

Los galeotes

También es cierto que la «Granada» pudo contar con la aportación de gran parte o casi todos de sus 150 galeotes, ya que los condenados al remo por delitos comunes –que constituían, en este caso, la gran mayoría de los remeros– fueron liberados y armados como combatientes auxiliares.

En las escuadras de Felipe II había pocos cautivos turcos o berberiscos. En cambio en la flota turca había una gran proporción de cautivos cristianos (numerosísimos) y personal griego reclutado a la fuerza, los cuales por lógicas razones de seguridad no podían ser armados ni liberados.

ponentino» motako itsasontzia zen eta turkiarren galerak baino gehiago zen bikaintasunean eta erresistentzian, baina, batez ere, defentsako gaitasunean. Horri esker erasoan aurre egin ahal izan zion eta garaitu, kopuruz askoz handiagoa zen arerioa.

Itsasontzi-bizkarrean gotorleku txiki gisa altxatutako parapetoetan edo «pavesadas» haietan hasten zen nagusitasuna, izan ere halakorik ez baitzuten turkiarren galerek, nahiz eta tamainaz berdinak edo antzekoak izan.

Segurtasuna ere ematen zieten gerrako jendearen babes indibidualak, ez baitzen halakorik –hain eraginkorrik ez behintzat– arerioaren lerroetan.

Munduko abilenak ziren –aho batez onarturikoa– arkabuzari espainiarren erasoko indarrak zein eraginkortasunak egin zuen gainerakoa eta, bestalde, zikaiak zein alabardak erabili izanak, kopuruz askoz gehiago izanagatik, babes eta armamentu hain sendoa ez zuten turkiarrak arrastoan edukitzeko.

Errendimendua borrokan

Gezikadaz josita bukatu zuen *Granadak* borrokaldia dudarik gabe, alabaina, alderaketa egiten badugu, askoz baja gutxiagorekin, gerraontziaren eta borrokalarien babesari esker.

Zentzu horretan esan behar da, oro har, bikaina izan bazen galera «ponentina» haien errendimendua –epai orokorraren arabera, galera hauskorragoak eta gerra gizon gutxiago zituzten beren lagun veneziarrena baino errendimendu handiagoa–, are bikainagoa izan zen, posible bada, 13 galera espainiarren kasuan, *Granadarena* besteak beste. Arerioak ez zuen haietako bat ere menderatu eta suntsitu, nahiz eta estualdirik gogorrenetan jardun zuten, Juan Austriakoak berak harrotasun berezienaz idatzita utzi zuenez.

Aipamena merezi du, azkenik, galerak izan zirela *Granadak* bahitu zituen hiru itsasontziak, ez galera txikiak.

Ontzian 120-150 gizon zeramatzaten galera «Ponentina» haiek nahiz turkiarrenek, baina *Granadaren* kasuan eta hark borrokatu zuen bost arerioen kasuan –edo bakarren baten kasuan– bigarren kopurutik gertuago ibiliko ziren (150), kontuan hartzen badugu, Juan Austriakoren eta Ali Bajaren gerraontzi intsignien ondo-ondoko kokamena zuela hark.

Galerianoak

Egia da *Granadak* bere 150 galerianoen ekarpena berekin izan zuela, ia guztiena edo gehientsuenena, zeren eta arraunera delitu arruntengatik kondenaturikoak –kasu hone tan hala ziren arraunlari gehienak– askatu eta armatu egin zituzten, borrokalari laguntzaile gisa jarduteko.

Felipe II.aren eskudretan gutxi ziren gatibu turkiarrak edo berbereak. Aldiz turkiarren ontzidian gatibu kristauak eta errekrutatzen beharturiko langile greziarrak asko ziren –kopuru izugarria–, ageriko segurtasun arazoak zirela-eta, ezin armatu edo askatu zituztenak.

Los galeotes de las galeras cristianas que fueron libertados y armados, no tenían cualitativamente el adiestramiento, la protección individual ni el armamento de los soldados a los que auxiliaban, ni mucho menos, aunque cuantitativamente sirvieran para compensar o al menos reducir la inferioridad numérica de la «gente de guerra» cristiana frente a los guerreros otomanos; lucharon con indudable motivación y ardor pues se jugaban su prometida libertad, aunque su contribución a la victoria fue lógicamente secundaria.

Las galeras con las que se enfrentó

Del despliegue turco se deduce que muy probablemente las galeras con las que se encontró la *Granada* pertenecían a uno u otro grupo:

- o al contingente de 9 galeras de Mitilene (isla de Lesbos) situado a mano derecha de Alí Bajá
- o al contingente de 11 galeras de Nauplia ubicado más al norte (aunque esta posibilidad es menos probable) que al parecer se nutrían básicamente de cautivos cristianos y de remeros griegos forzosos.

Puede estimarse que la *Granada* contaba con unos 300-350 combatientes —entre «gente de guerra», «gente de mar» y galeotes liberados— y se enfrentó a cinco galeras otomanas con un total de unos 900 hombres armados entre gente de guerra y gente de mar. No parece que los turcos pudieran disponer aquí de remeros liberados como combatientes auxiliares, al menos en cantidad significativa.

Las galeras capturadas

Tres galeras turcas fueron capturadas de un total de cinco contra las que la «Granada» luchó, y de las cuales otras dos se dieron por bien libradas con huir.

La «Granada»

- capturó 23 piezas de artillería a bordo.
- apresó 196 turcos, «porque los demás murieron».
- liberó 227 remeros cristianos y 27 mujeres griegas y venecianas.

En cuanto a las tres galeras capturadas por la *Granada*, que eran prácticamente con seguridad del tipo común (no «fanales»), embarcarían en conjunto 900-1.050 hombres:

- 360-450 hombres de guerra,
- 90-150 hombres de mar,
- 450 remeros.

De ellos, como hemos visto, fueron

- capturados 196 turcos,
- liberados 227 galeotes cristianos

El resto murieron, o pudieron escapar pasando a las otras dos galeras que optaron por la retirada, con excepción, por supuesto, del caso de los cautivos cristianos encadenados al remo, que allí permanecieron hasta morir o ser libertados.

Kristau-galeretako galerianoak, askatu eta armatu zirenak, kualitatiboki ez zuten trebakuntzarik, ez babes indibidualik, ez laguntzen zioten soldaduen armamenturik, ezta gutxiago ere, nahiz eta kopuruz gerrari turkiarren aurrean borroka-gizon kristau haien gutxiagotasuna hazteko edo konpentsatzeko balio izan. Gogoz eta motibazioz borrokatu zuten zalantzarik gabe, agindu zitzaien askatasuna baitzuten jokoan, hala ere garaipenean haien ekarpena bigarren mailakoa izan zen.

Aurrez aurre izan zituen galerak

Turkiarren hedapenetik ulertu daiteke *Granadak* aurrez aurre aurkitu zituen galerak talde batekoak nahiz bestekoak zirela beharbada:

- edo Mitilineko —Lesboseko uhartea— 9 galeretako soldadu-taldeak, Ali Bajaren eskuinean kokatuak,
- edo Naupliako 11 galeretako soldatu taldeak, iparralderago kokatuak —nahiz eta aukera horrek ez dirudien hain ziurra—, antza denez, kristau-gatibuez eta arraunera beharturiko greziarrez hornituak.

Kalkuluen arabera, *Granadak* 300-500 bat borrokalari zituen —gerrako jende, itsas jende eta askatutako galeriano—, eta otomandarren bost galerei egin zieten aurre, gerra jende eta itsas jendeen artean, 900 bat gizon armaturik, alegia. Ez dirudi turkiarrek hemen, borrokalari laguntzaile moduan, arraunlari askaturik zutenik, ez kopuru esanguratsu bat behintzat.

Harrapatutako galerak

Granadak aurre egin zien bost galeretatik hiru atzeman zituazten, eta beste biak pozik ziren ihes egitea lortu zutenean.

Granadak

- 23 artilleria-pieza atzeman zituen ontzian,
- 196 turkiar harrapatu zituen, «porque los demás murieron»,
- 227 kristau-arraunlari askatu zituen eta greziar eta veneziar 27 emakume.

la erabat ziurra da *Granadak* atzemandako hiru galera —ez «fanales»— haietan guztira 900-1.500 gizon ontziratu zirela:

- 360-450 gerra gizonak,
- 90-150 itsasgizonak,
- 450 arraunlariak.

Horietatik, lehen ikusi dugun bezala,

- 196 turkiar atzeman ziren,
- 227 kristau-galeriano askatu ziren.

Gainontzekoak hil egin ziren edo ihes egitea lortu zuten, erretiratzea erabaki zuten bi galeretara pasatzea lortuta; jakina, kristau-arraunlari gatibuen salbuespenarekin, hil arte edo askatu zituzten arte kateaturik hantxe iraun baitzuten.

El equipamiento de Zavala y secuelas de la batalla

Fortaleza física

El propio Zavala sufrió «veinte y siete heridas, todas ellas notables, pero las cinco lo fueron tanto que, según la declaración de los cirujanos que lo curaron, fueran mortales en otro sujeto».

No hay duda de que el guipuzcoano debió su supervivencia, además de a una fortaleza física fuera de lo común, a la protección que le dieron su casco y su coselete «cumplido» o entero. Éste era más completo que el coselete sencillo y menos, a su vez, que la armadura entera que sólo llevaban los altos mandos y caballeros principales.

Pertrechos

Este tipo de coselete —posiblemente el mismo «coselete grabado y dorado con todas sus piezas» que, junto a un alfanje y tres espadas, figura en su contrato matrimonial unos años después de Lepanto— constaba de peto, espalda, escarcelas (en las caderas), gola (en el cuello), guardabrazos, brazales y manoplas, de manera que sólo quedaban desprotegidas la cara y las piernas. Las áreas cubiertas quedaban a salvo de la penetración de flechas e incluso balas de arcabuz. No obstante, la fuerza del impacto de la bala, sin atravesar la coraza, todavía podía dañar o incluso matar al combatiente según la potencia del golpe que recibiera, dependiendo de la velocidad con que chocara el proyectil y el lugar del impacto.

Aun así, recibió numerosas heridas, fundamentalmente en las piernas, sin descartar que se viera muy afectado también en el rostro —y probables contusiones por pelotazos de arcabuz sobre la media armadura—.

Imagínese lo que habría sido de Zavala de no haber dispuesto de tal coselete completo. Además, es muy probable que se protegiera también con una rodela —escudo ligero circular— en el brazo izquierdo, mientras empleaba la espada con el derecho. A no ser que como arma principal utilizara un arma más pesada, una lanza corta como la alabarda o la partesana.

Hay que señalar que los mandos peleaban a espada o con una lanza ligera, debido al adiestramiento particular que requería el empleo de arcabuces o picas, propio de la clase de tropa. Consta, por cierto, que Zavala a su muerte en 1614 en su palacio de Villafranca guardaba una alabarda, posible recuerdo de su participación en Lepanto.

Heridas y Las secuelas

Sin embargo, Zavala no quedaría exento, durante el resto de su vida, de las secuelas procedentes de las múltiples y gravísimas heridas recibidas de los turcos. Cuando en mayo de 1575 Luis de Requesens, Gobernador general de los Países Bajos, le envió con urgencia a Madrid, comisionado para tratar con el Rey Felipe II y sus Secretarios las medidas necesarias para reconducir la crítica situación de

Zavalaren hornidura eta batailaren arrastoak

Sendotasun fisikoa

Zavalak berak hogeita zazpi zauri izan zituen, zein baino zein nabarmenagoak, baina haietatik bost hain izan ziren larriak, non sendatu zuten zirujauak aitortu baitzuten hilgarriak izango zirela beste edozein pertsonengan.

Ez dago zalantzarik, gipuzkoarrak bizirik iraun bazuen, bere sendotasun fisiko itzelari esker ez ezik, bere kaskoak eta osoko bular-oskolak edo «cumplido» haiek eman zioten babesagatik izan zen. Bular-oskol soila baino osatuagoa zen hori, baina, aldi berean, goi agintariek eta zaldun nagusiek baizik eramaten ez zituzten armadurak baino soilagoa.

Hornigaiak

Bular-oskol mota horrek —Lepantoko batailaren ondoren, urte batzuk beranduago bere ezkontza-tratuan, alfanje bat eta hiru ezpatekin batera, «pieza guztiak zituen bular-oskol grabatu eta urreztatua» azaltzen dena bera, agian— bazituen bular-babesa, bizkar-ezkutua, katanarrua (aldaka aldean), lepokoa, beso-babesak eta eskuzorroak, aurpegia eta zangoak babesik gabe uzten zituen. Estalita zeuden alderdiak gezien ziztadetatik salbu zeuden eta baita arkabuzen balen arriskutik ere. Alabaina, balaren talkaren indarrez borrokalaria zauritu edo hil ere egin zitekeen, eskola zeharkatu gabe ere, jasotako talkak zuen indarraren ondorioz, zekarren abiaduraren eta jotzen zuen lekuaren arabera.

Hala ere, zauri dezente izan zituen, zangoetan batez ere, beharbada aurpegia ere oso ukitua izango zuen eta baita armadura erdiaren gainean arkabuz-pilotez egindako mailatuak ere.

Pentsatu zer izan zitekeen Zavalaren egoera, osoko bular-oskol hura izan ez balu. Gainera, oso litekeena da ezkerreko besoan erredola bat —ezkutu arin borobila— izatea ere babeserako, eskuinean ezpata zerabilkien bitartean; non eta arma nagusi gisa astunago bat ez zuen erabili, alabarda edo partesana antzeko lantza motz bat.

Bestalde, buruzagiek ezpataz edo lantza arinez borrokatzen zuten, tropa-mota bakoitzak berezkoa zuen arkabuzek edo pikek trebezia berezia eskatzen baitzuten erabileran. Idatzirik dago, gainera, Zavalak bazuela hil zenean, 1614an, Ordiziako bere jauregian alabarda bat, Lepantoko parte-hartzearen oroigarri izan zitekeena.

Zauriak eta ondorioak

Hala ere, Zavala ez zen zauririk gabe libratu, bere bizitza osoan nozitu zituen ondorioak, turkiarrek egindako zauri larri ugariak eragindakoak. Luis Requesens, Herbeheretako Gobernadore orokorrak, 1575ean, Felipe II.a Erregearekin eta bere idazkariekin Madrilera bidali zuenean lurralde hartako egoera larria bideratzeko mandatua emanda, Komenadore nagusiak adierazten zion, bere mandatua bukaturik,

aquel territorio, el Comendador Mayor le indicaba que terminada su comisión regresara a Flandes con la mayor rapidez posible, dentro de las posibilidades que le permitían sus antiguas heridas:

«partiréis luego con la mayor diligencia que pudiéredes, (...) porque por las heridas que tenéis en las piernas y por otras indisposiciones no podréis hacer tanta como yo querría (...)».

Años después, en abril de 1586, cuando en la Corte se daba ya por hecho el inminente nombramiento de Zavala como Secretario de Guerra de Su Majestad, nuestro protagonista (en ese momento gobernador de los estados del marqués de los Vélez, en Murcia-Almería) escribía a su protector Juan de Zúñiga y Requesens –hermano menor del fallecido Don Luis, y miembro influyente del entorno más íntimo del Rey– renunciando al cargo:

«hállome con alguna falta de salud y muy poca voluntad de hacer esta jornada si es para proponerme algo del oficio de la Guerra como el pueblo con su libertad ha publicado, porque de mis indisposiciones pasadas no he quedado sin vigiliyas que ya en mi edad han de crecer, y ser presente [tener en cuenta] que sea [que será] para menor trabajo del que pudiera (...)» (12-4-1586).

La batalla en cifras

Pérdidas otomanas en naves

La hecatombe sufrida por la flota otomana fue monumental: perdió todos sus buques salvo medio centenar que pudieron escapar. Concretamente fueron 40 las unidades afortunadas que pudieron huir; la mayoría de ellas consiguieron retirarse al puerto de Lepanto, y unas pocas (con Uluch Alí) salieron a mar abierto.

Del resto (unos 235 buques), algunos –los menos– se hundieron durante el combate, y la mayoría cayeron, de una u otra forma, en manos cristianas. De estos últimos, buena parte tenían tales daños en su estructura que no estaban en condiciones de navegar, y fueron allí mismo incendiados o hundidos por sus captores; el resto, 130 (117 galeras, 10 galeotas y 3 fustas) fueron considerados aprovechables y conservados como botín, siendo objeto del posterior reparto.

En suma, la flota turco-berberisca perdió un 85% de sus buques.

Una parte importante de estas pérdidas se produjo por voluntario embarrancamiento de numerosas embarcaciones en la orilla, al tratar sus dotaciones de huir a tierra firme. Especialmente llamativo fue el espectáculo de las docenas de galeras y galeotas de las dos alas (Scirocco y Uluch Alí) que terminaron encalladas en la costa a consecuencia de la desbandada final de ambos flancos, tras la muerte (Scirocco) o retirada (Uluch Alí) de sus dos jefes. Ello se dio en mucha menor medida en la escuadra central al mando del propio Alí Bajá, no sólo por tener la costa más lejos, sino también porque en este sector –considerado el foco decisivo de la batalla, a cuyo frente estaban los dos comandantes en jefe en persona–, a partir de cierto

Flandriara itzul zedila ahal bezain laster, lehengo zauriek uzten zioten neurrian:

Urte batzuk beranduago, 1586ko apirilean, Gortean Erregearen Gerra Idazkari izendapena Zavalari emango zitzaioala gauza ziurtzat jotzen zenean, gure protagonistak –une horretan Murztzia eta Almerian Veleztarren markesaren estatuetako gobernadore zenak– bere babesleari, Juan Zuñiga Requesensi idatzi zion (zendua zen Don Luisen anaia gazteena, eta Erregearen gertu-gertuko handikia baitzen) karguari uko eginez:

Bataila zifretan

Otomandarren galerak ontzietan

Otomandarren ontzidiak nozitutako hondamendia izugarria izan zen: ontzi guztiak galdu zituen, ihes egitea lortu zuten berrogeita hamar itsasontzi izan ezik. Zehatzago esanda, 40 unitate izan ziren ihes egiteko zoria izan zutenak; gehienak lortu zuten portura erretiratzea, eta gutxi batzuk –Uluch Alirekin– itsaso zabalera irten ziren.

Gainontzekoak –235 ontzi inguru –, batzuk borrokan ari zirela hondoratu ziren, eta gehienak, modu batera nahiz bestera, kristauen eskuetan erori ziren. Azken horietako askok halako kalteak zituzten, non ez ziren nabigatzeko moduan gelditu, eta hantxe bertan erre edo hondoratu zituzten harripatzaileek; beste 130ak –117 galera, 10 galera txiki eta 3 fusta– aprobetxagarriak zirela-eta, harrapakin gisa jaso, eta ondoren banatu egin ziren.

Laburbilduz, turkiar-berber ontzidiak itsasontzien % 85a galdu zuen.

Horietako kalte asko itsasertzean ontziek nahita hondoa jotzearen ondorioz gertatu ziren, tripulazioak lurrera ihes egiterakoan. Bereziki deigarria izan zen bi hegaletako dozenaka galera eta galera txikiren ikuskizuna (Sciroccoren eta Uluch Alirena), kostan hondoa jota bukatu zutenean, bi saihetsen azken sakabanatzearen ondorioz, beren bi buruak hil (Scirocco) edo erretiratu (Uluch Ali) ondoren.

Ez zen hainbestekoa izan kaltea Ali Baja bera buru zen erdiko eskudran, ez itsasertza urrutiago izategatik bakarrik, baita alderdi horretan –guduaren gune erabakigarritzat jotzen zenean baitzeuden bi komandante-buruak gidaritzan– une batetik aurrera kristauen presiopetik hanka egitea ezinezkoa izan zitzaielako ere. Turkiarren unitate kaltetu gehienek ez zuten hemen borondaterik –edo aukerarik– izan

momento ya les fue imposible zafarse de la presión cristiana; la mayoría de las dañadas unidades turcas no tuvieron aquí la voluntad —o la oportunidad— de realizar una desbandada semejante, y consta que muchas dotaciones sucumbieron luchando hasta el límite de sus fuerzas.

Pérdidas de la Liga en Naves

Por su parte, la Armada de la Santa Liga perdió entre 15 y 21 galeras según diferentes fuentes:

- 10-14 venecianas,
- 1 del Papa,
- 1 del Ducado de Saboya,
- 1 de la Orden de Malta,
- unas 4 de Felipe II.

Estas últimas pertenecían a la escuadra de Sicilia y a las galeras de Doria y otros particulares italianos que iban a sueldo del Rey.

No fue destruida ninguna de las 13 galeras propiamente españolas.

En total, se perdieron el 7-10% de los buques.

Pérdidas humanas

Las pérdidas humanas no se pueden precisar con una mínima exactitud y certeza. En efecto, resulta imposible concretar las bajas que sufrieron ambas flotas, aunque no cabe duda que fueron mucho mayores por parte otomana, que sufrió una verdadera masacre.

Los números que se manejan son incompletos, o bien puras y simples estimaciones. Una cifra vagamente estimativa podría ser la de unos 10.000 muertos de la Santa Liga y 30.000 muertos de la flota otomana, en proporción aproximada de unos 3 turcos por cada cristiano (teniendo en cuenta que muchos otomanos se ahogaron, fueron aniquilados cuando huían intentando ganar la orilla, o fueron rematados —se hicieron relativamente pocos prisioneros—).

Ello, sin contar los que fallecieron después de la batalla a consecuencia de sus heridas —estos últimos se calculan en 4.000, solamente por lo que hace a las fuerzas de la Santa Liga—.

Entre los muertos de la flota otomana hubo varios miles de cautivos cristianos y remeros forzosos griegos, que sufrieron la desgraciada suerte de las galeras en que iban embarcados; estas pérdidas, no por tratarse de cristianos fueron menos dañosas para la flota turca, ya que le privaban de buena parte de su fuerza muscular motriz (puede decirse que estos fallecimientos —cosa paradójica— fueron sentidos por ambos bandos, aunque evidentemente por razones muy opuestas).

En las filas de la Santa Liga, fueron los venecianos quienes sufrieron el mayor porcentaje de bajas.

Fallecieron durante la lucha el comandante en jefe turco Alí Bajá, el jefe de su ala derecha Scirocco, y el famoso corsario Kara Khodja.

antzeko sakabanatzea egiteko, eta idatzirik dago borrokan zituztenak emanda hil zirela tripulazioko asko.

Ligaren kalteak itsasontzietan

Beste aldetik, iturri desberdinen arabera, Liga Santuaren Itsas Armadak 15 eta 21 itsasontzi artean galdu zituen:

- 10-14 veneziarrak,
- 1 Aita Santuarena,
- 1 Saboiako dukerriarena,
- 1 Maltako Ordenarena,
- 4 bat Felipe II.arenak.

Azken hauek Siziliako eskudrarenak nahiz Doriako galarenak ziren, eta erregeren soldatapean zihoazen beste partikularrenak.

Espainiarren 13 galeretatik ez zen bat ere suntsitu.

Guztira, itsasontzien % 7-10a galdu zen.

Galdutako gizonak

Gutxieneko zehaztasun eta ziurtasunez ez daiteke jakin zenbat izan ziren hildakoak. Egia da, ezinezkoa da bi ontzietan zenbat hildako izan ziren zehaztea, nahiz eta hildako otomandarrak gehiago izan zirela zalantzarik ez dagoen, sarraskia benetakoa izan baitzen.

Ematen diren zenbakiak gutxi gorabeherakoak izaten dira, edo kalkulu soilak. Hurbiltzen zaion gutxi gorabeherako zifra bat izan daiteke Liga Santuan 10.000 hildako eta otomandarren ontzidian 30.000, kristau bakoitzeko hiru turkiarren proportzioan (kontuan hartuta, otomandar asko uretan ito, ihesean kostara iritsi nahian zebiltzala galdu, edo hil egin zituztela), eta ez ziren asko preso hartu zituztenak.

Hori guztia, guduaren ondoren zauriengatik hil zirenak kontatu gabe, zeren eta, Liga Santuko giza baliabideei dagokienez, horiek 4.000 izan zirela kalkulatu da.

Turkiarren ontzidiko hildakoen artean aurkitzen ziren gatibu kristauak eta greziar arraunlari behartuak baziren milaka batzuk, ontziratuak ziren galeren zoritxarra nozitu zutenak; turkiarren ontzidiarentzat handiak izan ziren kalteak, galdu zirenak kristauak izan arren, muskuluetako indarraren baliabiderik gabe utzi baitzituzten, eta esan liteke heriotza horiek —paradoxa dirudi— bi alderdietan sentitu zirela, bistan den bezala, arrazoiak elkarren aurkakoak baziren ere.

Liga Santuaren lerroetan veneziarrek nozitu zuten hildakoen portzentajerik handiena.

Borrokan hil ziren turkiarren komandante-buru Ali Baja, eskuin-hegaleko burua Scirocco eta Kara Khodja kortsario sonatua.

Liberados y cautivos

Fueron liberados 12.000 – 15.000 cautivos cristianos y remeros griegos forzosos que bogaban en las galeras otomanas.

La Armada hizo oficialmente unos 4.000 prisioneros (de los que 3.486 fueron convertidos en esclavos), aunque sin duda fueron más, que fueron ocultados a la hora del recuento del botín.

Distribución del botín entre las potencias componentes de la Santa Liga.

La contribución de la galera *Granada* al éxito

Se llevó a cabo en la isla de Santa Maura el 18 de octubre, con arreglo a la contribución de cada una de las tres potencias a los gastos de la Liga (la Monarquía Católica 1/2, Venecia 2/3 y el Papa 1/3).

De acuerdo a la costumbre de la época, al Capitán General Juan de Austria le correspondía un 10% del total, a recibir por mitades de España y de Venecia/el Papa, lo que significa que Venecia (pese a la resistencia de Venier) y el Papa tuvieron que entregarle un 10% de su parte del botín.

Debían repartirse:

130 buques útiles:

- 117 galeras (58 había sido capturadas por las escuadras de Felipe II y 59 por las de Venecia y el Papa),
- 10 galeotas (8 capturadas por los hispanos y 2 por los venecianos y papales)
- y 3 fustas (por los venecianos y pontificios).
- El resto de los buques apresados, en deplorable estado, habían sido hundidos o incendiados.

390 piezas de artillería:

- 117 cañones principales o «de crujía» (63 capturados por los hispanos y 54 por los venecianos y papales),
- 17 pedreros (11 y 6 respect.), y 256 piezas menores (119 y 137 respect.).
- En total, 193 apresadas por los hispanos y 197 por los venecianos y pontificios.

3.486 esclavos (no se contaban los prisioneros principales):

- 1.685 apresados por los hispanos
- 1.801 por los venecianos y papales.

Se considera seguro que el número real de cañones y de esclavos capturados fue bastante mayor, ocultado por los capitanes a la hora del recuento. Así se reconoció en su momento. Los capitanes encubrieron ante el inventario oficial buena parte del botín –no sólo dinero, alhajas, tapices, prendas etc, sino también esclavos y armas–, en beneficio propio y de sus subordinados obviamente, y los jefes superiores no se esforzaron en una fiscalización efectiva, para no enturbiar la euforia del triunfo y no herir el amor propio del personal victorioso, como admitió Juan de Austria en cartas a Madrid.

Askatuak eta gatibuak

Turkiarren galeretan arraunean egiten zuten 12.000-15.000 kristau-gatibu eta greziar arraunlari behartu askatu zituzten.

Itsas armadak 4.000 preso egin zituen ofizialki –haietatik 3.486 esklabo bihurtu zituzten–, nahiz eta gehiago izan egiaz, harrapakinak kontatzerakoan ezkutuan gorde zirenak.

Liga Santuko indarren artean

banatu ziren harrapakinak

«Granada» itsasontzia arrakastaren ekarle

Santa Maura uhartean egin zen banaketa, urriaren 18an, potentzia bakoitzak Ligaren gastuetarako egin zuen ekarpenaren arabera egin ere (Monarkia Katolikoak 1/2, Veneziak 2/3 eta Aita Santuak 1/3).

Garai hartako ohituraren arabera, Juan Austriako Kapitain Jeneralari guztiaren % 10a zegokion, Espainiak eta Venezia/Aita Santuak erdi eta erdi emango ziotena, zeinaren arabera Veneziak –Venierok halakorik nahi ez izan arren– eta Aita Santuak euren harrapakin-zatiaren % 10a entregatu behar izan zioten.

Banatu beharrekoak ziren:

130 gerraontzi erabilgarri:

- 117 galera (horietatik 58, Felipe II.aren eskuadrek harrapatuak ziren eta beste 59ak Veneziak eta Aita Santuaren eskuadrek),
- 10 galera txiki (8 espainiarrek harrapatuak eta 2 veneziarrek eta Aita Santuaren aldekoek)
- eta 3 fusta (veneziarrek eta Aita Santuaren aldekoek).
- Preso hartutako beste gerraontziak egoera negargarrian ziren oso eta ez baziren hondoratu, erre egin ziren.

390 artilleria-pieza:

- 117 kanoi nagusi edo «ontziko ibilbidekoak» (63, espainiarrek harrapatutakoak, eta 54, veneziarrek eta Aita Santuaren aldekoek),
- 17 harri-jaurtigailu (11 eta 6 hurrenez hurren), eta 256 pieza txikiagoak (119 eta 137 hurrenez hurren).
- Guztira, 193, espainiarrek harrapatutakoak eta veneziarrek eta Aita Santuaren aldekoek, 197.

3.486 esklabo (preso interesgarrienak ez ziren zenbatzen):

- 1.685 ziren espainiarrek preso hartuak,
- 1.801 veneziarrek eta Aita Santuaren aldekoek harrapatuak.

Ziurtzat ematen da benetan harrapatu ziren errege-kanoiak eta esklaboak dezentez gehiago zirela, baina kapitainek zenbatzeko orduan ezkutatu egin zutela kopurua. Halaxe onartu zen bere garaian. Kapitainek harrapakin zati eder bat ezkutatu egin zuten, beren eta beren mendekoen mesedetan, inbentarioa egiteko garaian –dirua, bitxiak, tapizak, arropak eta abar ez ezik, baita esklabo eta armak ere–, eta buruzagi nagusiak ez zien fiskalizazio eraginkor batean saiatu, arrakastaren euforia eta garaileen estimua ez zapuztearren, Juan Austriakoak Madrilera idatzitako eskutitzetan onartu zuen moduan.

La contribución de la *Granada* al botín

Debe destacarse la sobresaliente aportación de la *Granada* de Domingo de Zavala a las siguientes cifras.

El botín oficial se distribuyó así:

- de las 117 galeras que integraron el botín a repartir, 3 fueron proporcionadas por la «Granada»;
- de las 390 las piezas de artillería oficialmente aprehendidas, 23 lo fueron por la «Granada» (3 cañones principales o «de crujía», y 20 piezas menores);
- de los 3.486 esclavos, unos 190 (descontando algunos prisioneros principales de los 196 turcos capturados).

ren ekarpena harrapakinetan

Domingo Zavalaren *Granada* ontziaren ekarpen azpimarregarria nabarmendu behar da zifretan.

Honela banatu ziren harrapakin ofizialak:

- banatzekoak ziren harrapakin multzoko 117 galeretatik, 3 *Granadaren* ekarpena izan ziren;
- ofizialki harrapatu ziren 390 artilleria-piezetatik, 23 *Granadak* eskuratuak ziren (3 kanoi nagusi edo «ontziko ibilbidekoak», eta 20 pieza txikiagoak);
- 3.486 esklaboetatik, 190 bat (preso hartu ziren 196 turkietatik, preso interesgarri batzuk kenduta)

Jose Luis Noainek egindako irudia.

Casco antiguo de Villafranca de Oria (Ordizia). Lámina realizada por José Luis Noain

1. Palacio Zavala
2. Palacio Barrena
3. Iglesia de La Asunción
4. Capilla Zavala (Santa Catalina)
5. Torre Múgica
6. Ayuntamiento
7. Plaza del Mercado
8. Jardines del Palacio Zavala

1. Zavala Jauregia
2. Barrena Jauregia
3. Jasokundeko eliza
4. Zavalatarren kapera (Santa Katalina)
5. Muxika Dorrea
6. Udaletxea
7. Azoka Plaza
8. Zavala Jauregiko lorategiak



MÉRITOS CONTRAÍDOS EN LA BATALLA DE LEPANTO(7-10-1571).

Certificado de Don Juan de Austria,
Capitán General de la Armada de la Santa Liga,
dado en Messina el 15-11-1571

Copia autenticada, Valladolid 23-6-1603. (ACA 4.1).

LEPANTOKO GUDUAN IRABAZITAKO MERITUAK (1571-10-07)

Juan Austriakoa, Liga Santuko Kapitain Jeneralaren
Egiaztagiria,
Messinan 1571ko azaroaren 15ean emana

Kopia kautotua, Valladoliden 1603ko ekainak 23. (ACA 4.1).

(Tenor literal)

Este es traslado vien y fielmente sacado de una certifficación y declaración original del señor don Juan de Austria, que santa gloria aya, firmada de su mano y sellada con su sello, y refrendada de Juan de Soto su secretario, escripta en pergamino, que su thenor della es como se sigue.

Don Juan de Austria por la S.C.R.Md. Capitán general de la mar y de la Santa Liga etc.

Por quanto en la memorable batalla que el domingo siete de octubre deste presente año tuvimos en el mar de la costa de Albania, entre el golfo de Lepanto y las yslas Cuchulares, la armada de la Sancta Liga, que consistía en ciento y noventa y ocho galeras reales y seis galeaças, con la Armada del Turco, que heran doscientos y quarenta y ocho galeras reales, y quarenta y ocho galeotas de Argel, Bona y Monasterio, de que subcedió después de derramada mucha sangre aquella tan maravillossa vitoria, que se deve reconocer como yo la reconozco de sola la mano de Dios, para vien uniberssal de su Yglesia y de toda la Crisptiandad, se halló Domingo Martínez de Çavala y Arramendía, que sirve a su Magestad cerca de nuestra perssona en tener los libros de la mar que nos toca como Capitán general della, por capitán de la galera Granada de España, patrona de las del Comendador mayor de Castilla, el qual nos consta por cierta ciencia y vista ocular, que haviendo sido el dicho día investida su galera por cinco turquescas, todas mayores que la suya, peleó con todas ellas con tanto valor, ánimo, y destreza desde el punto de mediodía asta las seis de la tarde que fue nuestro Señor servido, que haviéndosele entrado muchas vezes los turcos en su galera y matado mucha gente, los rebotó y echó fuera della otras tantas vezes, con tan ánimo y aventajado valor que de las cinco galeras tomó y prendió las tres, y las dos se contentaron de yrse después de tener muerta la mayor parte de su jente. Y porque de un echo tan peregrino como venturoso quede ynmortal memoria, hemos querido hacer esta declarazió y certifficar que recibió este dicho día veynte y siete heridas, todas ellas notables, pero las cinco lo fueron tanto que, según la declarazió de los cirujanos que lo curaron, fueran mortales en otro sujeto. Allende certificamos que por horden nuestra entregó las dichas tres galeras turquescas que tomó, a los officiales de esta Santa Liga, con veinte i una pieças de artillería de bronze, es a saver: tres cañones de cruxía, los dos con las armas de Secilia y el uno con las del príncipe Andrea Doria, que a lo que se entendió fueron perdidas en las jornadas de la Previça y los Guelbes; y las nueve sacres, todas con las armas de la sacra relixió de San Juan; y las honce restantes, medios sacres y falconetes, parte con las armas del Sereníssimo Céssar enperador Masimiliano, y parte con unos fuegos y lunas. Asimismo entregó doscientos y veinte y siete crisptianos, y entre ellos diez sacerdotes, frailles y clérigos que heran cautivos de turcos y vogavan al remo, a los quales unos y otros hemos mandado dar livertad. Y más ciento y noventa y seis turcos vivos, porque los demás murieron, y veynte y siete mugeres griegas y venezianas que los turcos avían cautibado en las tierras de venezianos, y quatro canpanas de metal de diferentes tamaños que heran de Corfú y otras tierras donde los dichos turcos saquearon y derrivaron los tenplos santos y lugares píos. Y aunque el premio de tan grande y notable servizío sea de esperar de sólo Dios nuestro Señor y del Rey mi señor, hemos querido de nuestra parte hacer la demostración que podemos y se nos permite, con haver dejado escojer al dicho Çavala un turco desque él prendió, para que lo tenga por suyo y se sirva dél por joya nuestra y memoria desta memorable vitoria de que tanta parte cave y tiene el dicho Domingo de Çavala. Y para aprobació de todo ello dimos esta nuestra declarazió y certifficación, firmada de nuestra mano, sellada con nuestro acostunvrado sello, y refrendada del secreptario ynfraescripto, en esta galera Real surta en el puerto de Meçina de la ysla de Sicilia, a quinze días del mes de novienvre de mil y quinientos y setenta y un años. Don Juan. = Por mandado del señor don Juan, Juan de Soto.

El qual dicho traslado va cierto y verdadero con la dicha certifficación original que queda en poder del dicho señor Domingo de Çavala. Y en fe dello yo Vernavé Crespo scrivano del Rey nuestro señor, que sirvió el officio de Francisco de Oynos scrivano de su Consejo de las Hórdenes, lo signé y firmé en Valladolid a veinte y tres días del mes de junio de mil y seisscientos y tres años, siendo testigos Diego Ruiz Angelo y Juan Martínez de Arriola, estantes en esta Corte. En testimonio de verdad, Bernavé Crespo, scrivano.



Zavalaren armarria
Ordiziako jauregiko fatxadan.

Escudo de Zavala
en la fachada del Palacio de Ordizia.

Domingo Zavalaren medailoia jauregiko burdinerian.

Medallón que representa a Domingo de Zavala
en herrajes del palacio.



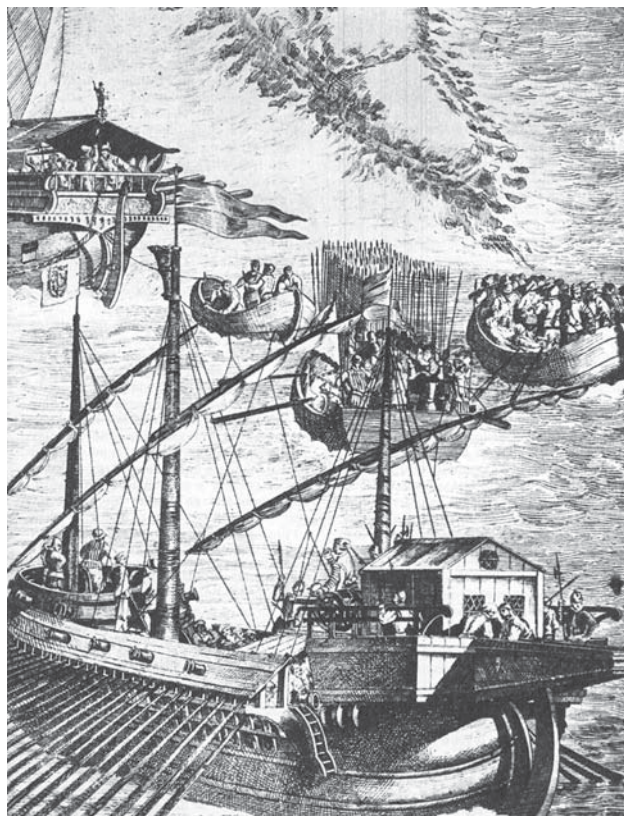
Zavala Jauregia Ordizian.
Jose Luis Noainen marrazkia.
Palacio de Zavala en Ordizia.
Dibujo de José Luis Noain.



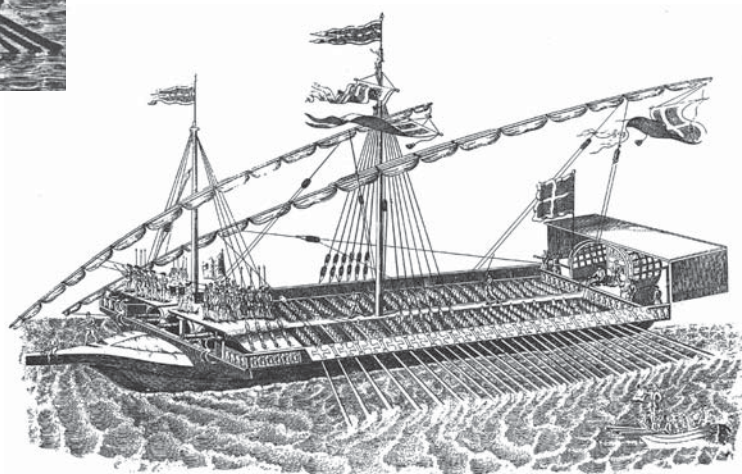
Zavalatarren kapera Ordiziako parrokia-elizan.
Capilla de la familia Zavala en la iglesia parroquial de Ordizia.



GALEREN IRUDIAK

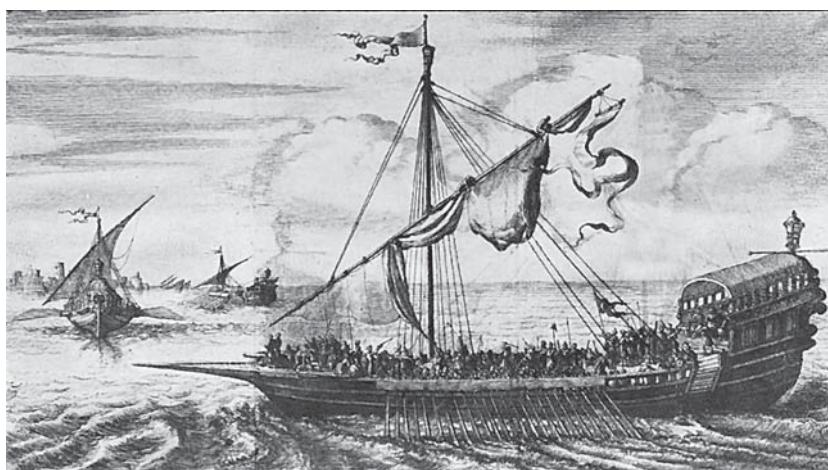


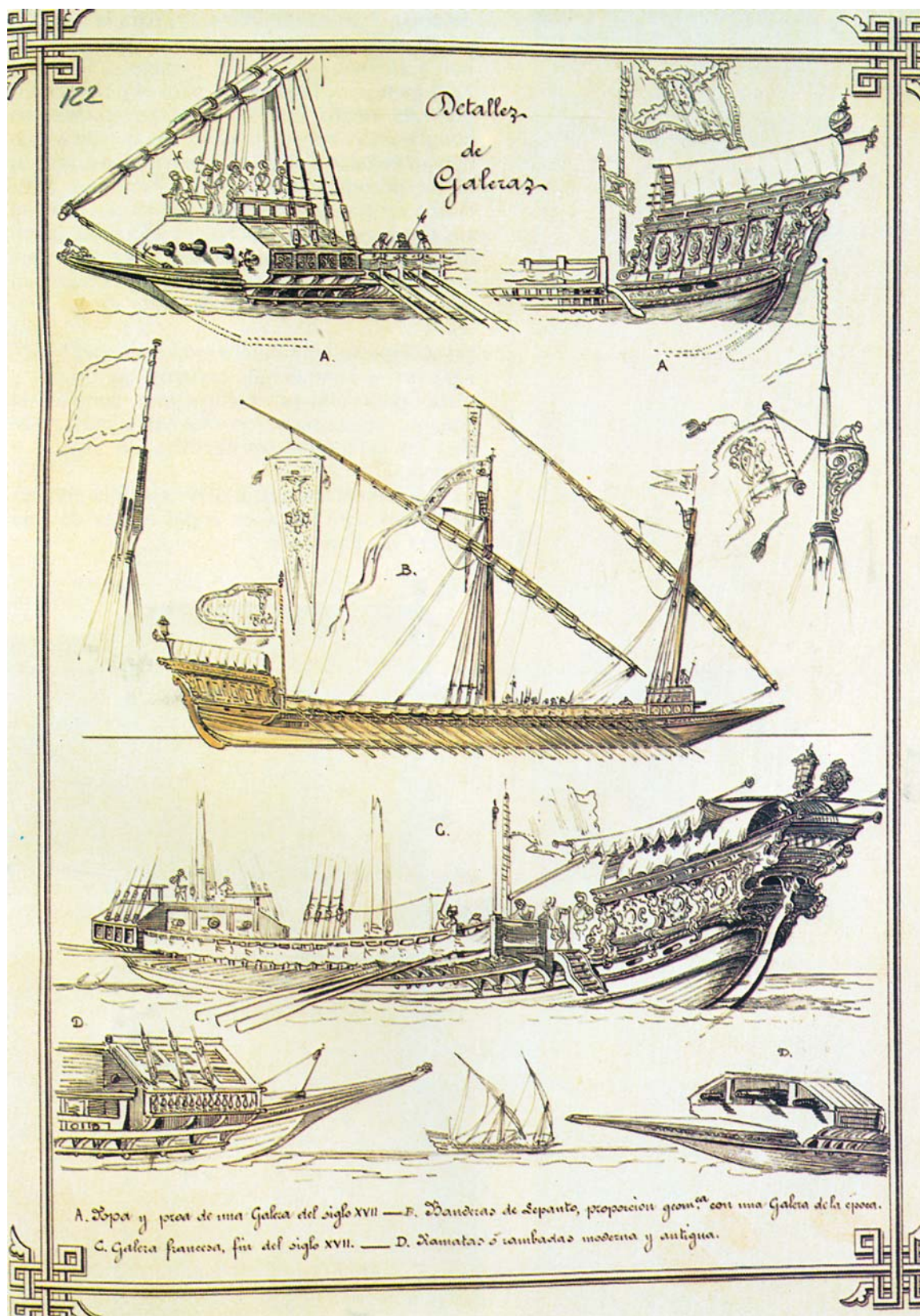
Galerak Lepantoko batailan.
Galeras en la batalla de Lepanto.



/XVI. mendeko galera.

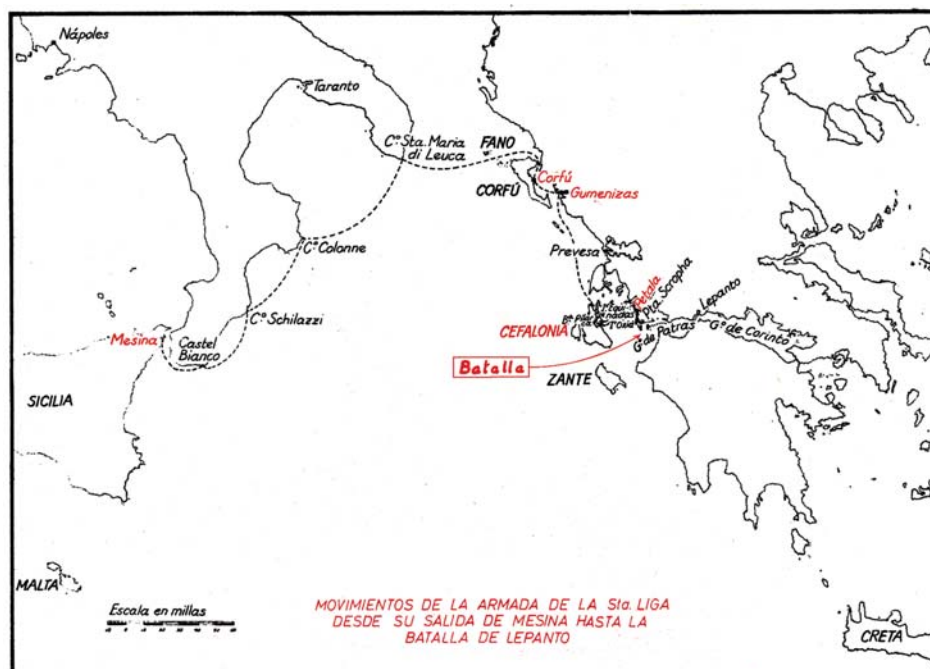
Galera berberisca / Berbereen galera.



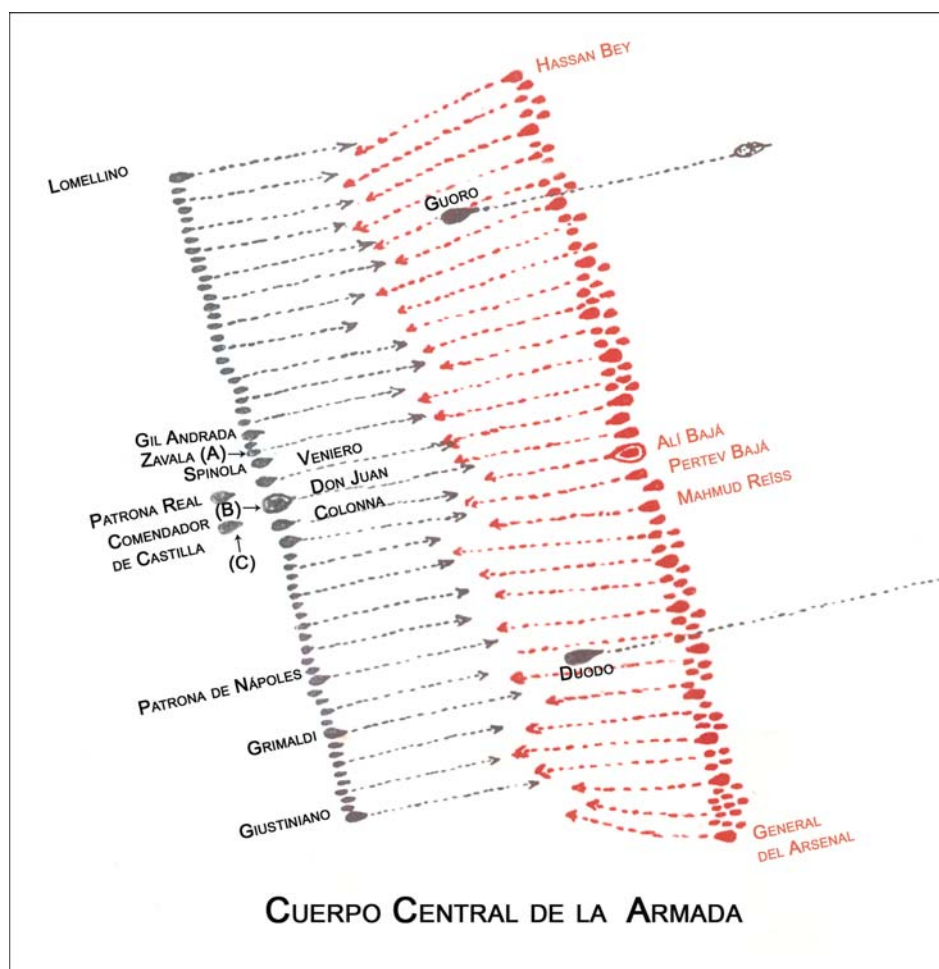


POSICIONES EN LA BATALLA DE LEPANTO

POSIZIOAK LEPANTOKO BATAILAN



Kristauen Itsas armadaren aurrerabidea Messinatik Lepantoraino.
Avance de la Armada cristiana desde Messina hasta Lepanto.



Kristau-armadaren lau dibisioak zabaltzen.

Dibisio bakoitzeko galera-kopuru handiaren zati txiki bat besterik ez da agertzen (ezkerrera 54+4 galera, erdian 61+2, atzeguardian 30 eta eskuinean 54+4).

Atzeguardia da bere efektibo guztiak dituela agertzen den dibisioa, bere 30 galerekin baitago.

Armadaren aurrean daude, erdian, veneziarren sei galerak. Galera-lerroen atzean agertzen dira fragata txiki laguntzaileak.

Granada

Real galera , Armada osoaren intsignia ontzia.

Capitana

bi bertsio daude soldaduaren galera zein zenari buruz

Despliegue de las cuatro divisiones de la Armada cristiana.

Se muestra solamente una pequeña parte del gran número de galeras que formaban cada una de las divisiones (54+4 galeras a la izquierda, 61+2 en el centro, 30 a su retaguardia, y 54+4 a la derecha).

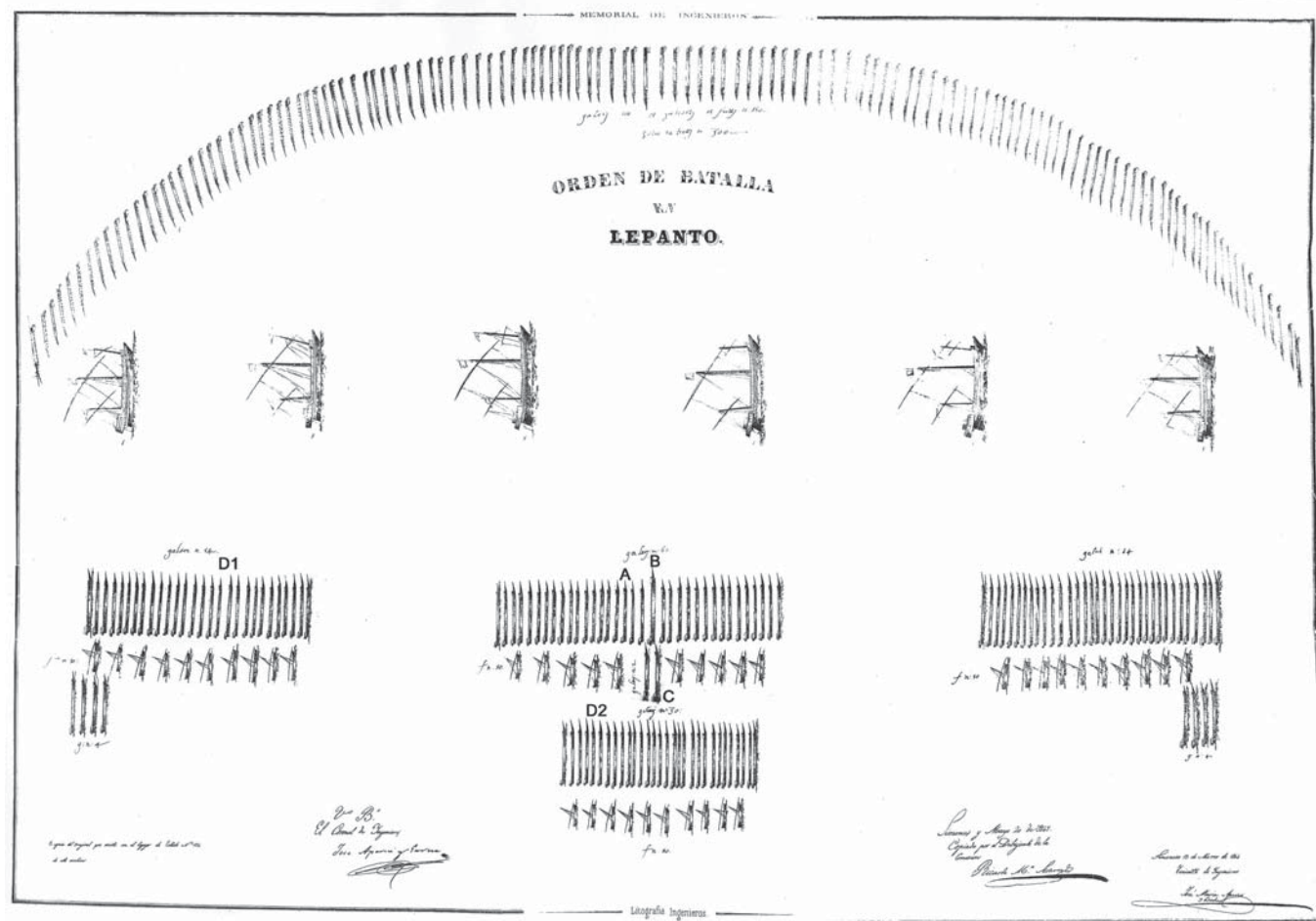
La única división representada con todos sus efectivos es la retaguardia, que aparece con sus 30 galeras componentes.

Al frente de la Armada, en el centro, están las 6 galeazas venecianas. Detrás de las filas de galeras aparecen representadas las pequeñas fragatas auxiliares.

galera Real de , buque insignia de toda la Armada.

la Capitana del

existen dos versiones sobre cuál era la galera del soldado



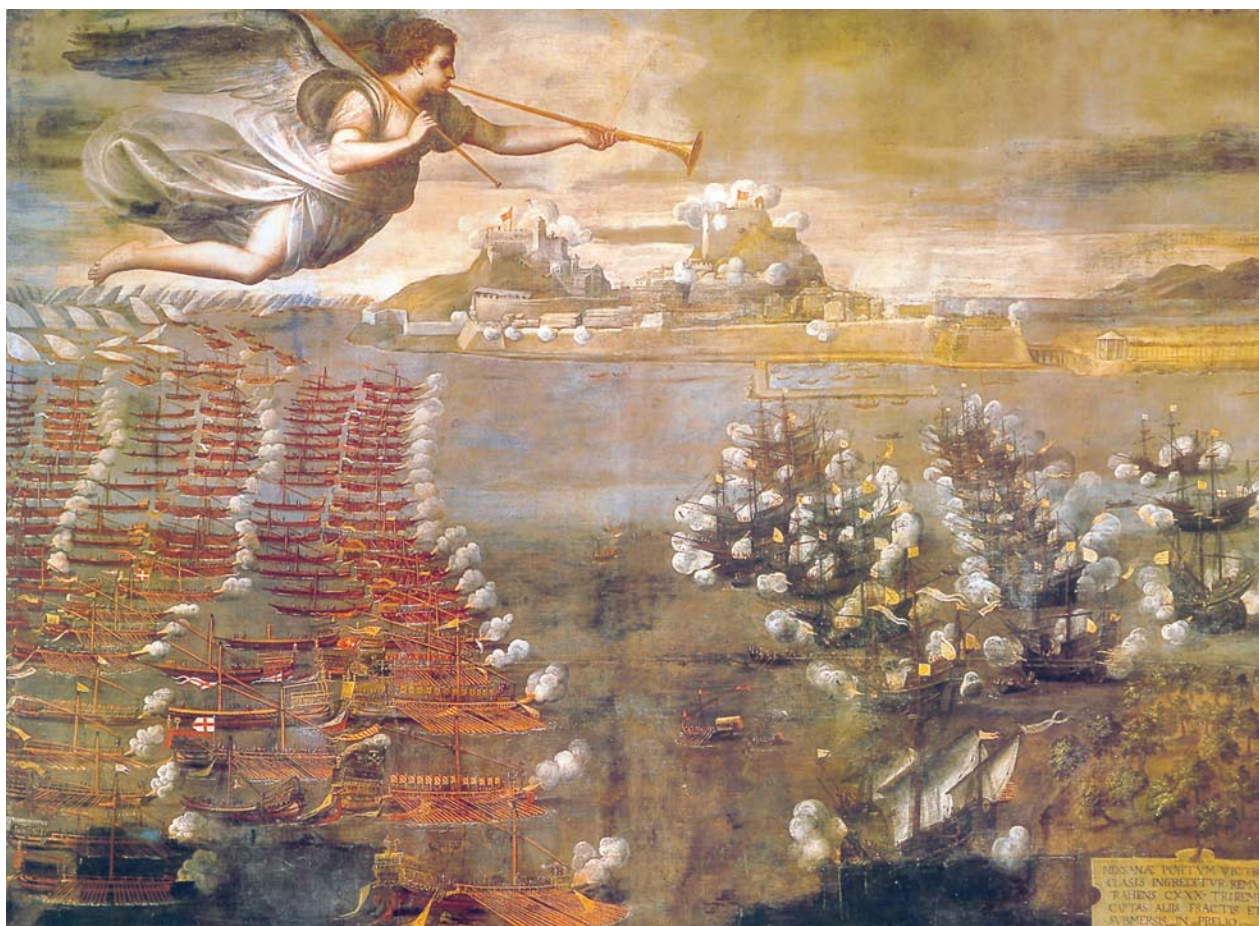


La Santa Liga y la batalla de Lepanto,

Liga Santua eta Lepantoko bataila

Abajo a la izquierda, una alegoría de la Liga formada por España (izquierda), el Papado (centro) y Venecia (derecha). A la derecha, alegoría de la derrota de los turcos y de la Muerte. En la parte superior, una representación artística de ambas flotas: a la izquierda, la Armada cristiana con las tres divisiones que formaban la línea principal de batalla (esquemáticamente representadas, con unos efectivos y un despliegue mucho menores de los reales) y la cuarta división que las seguía en retaguardia; delante de ellas (en el centro del cuadro), las seis grandes galeazas venecianas; a la derecha, la armada turca.

Behean ezkerrera, Ligaren alegoria, Espainiak (ezkerrean), aitasantutzak (erdian) eta Veneziak (eskuinean) osaturikoa. Eskuinera, turkiarren porrota eta Herioaren alegoria. Goiko zatian, bi ontzidien irudikapen artistiko bat: ezkerrera, batailako lerro nagusia eratzen zuten hiru dibisioko kristau-armada (oso modu eskematikoan agertua dago, benetan izan ziren baino efektibo eta hedapen txikiagoarekin) eta atzeguardiatik jarraitzen zion laugarren dibisioak; haien aurrean (margolanaren erdian), veneziarren sei ontzitzarrak; eskuinera, berriz, turkiarren armada.



Itsas Armada garailea Messinara iristen, Luca Cambiasok egina.

Espainiako eskudrak Messinako bere siziliar basera egindako sarrera apoteosikoa irudikatzen da margolanean –1571eko azaroaren 1ean–, aitasantutzaren eskudra lagun duela. Kristauen galera bakoitzak atzetik atoaian harrapatutako turkiarren galera bat darama, branka atzera begira duela, eta arraunik gabe. Garaipenaren beste ikur gisa, atzemandako turkiarren ontzietako banderak eta ilargi-erdi bereizgarriak popatik uraren arrasean arrastatzen ditu kristauen ontzi bakoitzak. Gogora dezagun arerioaren hiru galera harrapatzen nabarmendu zela Domingo Zavalaren *Granada* borrokan.

Regreso de la Armada vencedora a Messina

Benetako efektiboak oso murriztuak agertzen dira, ohikoa denez. Tapiz flamenkoa (XVI. m). Kristau-armada eskuinean.



El cuadro representa la apoteósica entrada de las escuadras hispanas el 1-11-1571 en su base siciliana de Messina, acompañadas de la escuadra pontificia. Cada galera cristiana lleva a remolque una galera turca capturada con la proa mirando hacia atrás, y desprovista de remos. Como otro símbolo del triunfo, cada buque cristiano arrastra por popa, a ras del agua, las banderas y las características medias lunas de las embarcaciones turcas apresadas. Recordemos que la «Granada» de Domingo de Zavala había destacado durante el combate capturando tres galeras enemigas.

—como es habitual, representadas con una gran reducción de los efectivos reales—. Tapiz flamenco (s. XVI). La Armada cristiana a la izquierda.

LEPANTOKO BATAILAREN IRUDIKAPENA



Lepanto (detalle / xehetasuna). Andrea Vicentino

Batailen Aretoko ontzizarra.
Galeaza de la Sala de las Batallas.



*Lepantoko bataila.
La batalla de Lepanto
Antonio de Brugada (1850).*



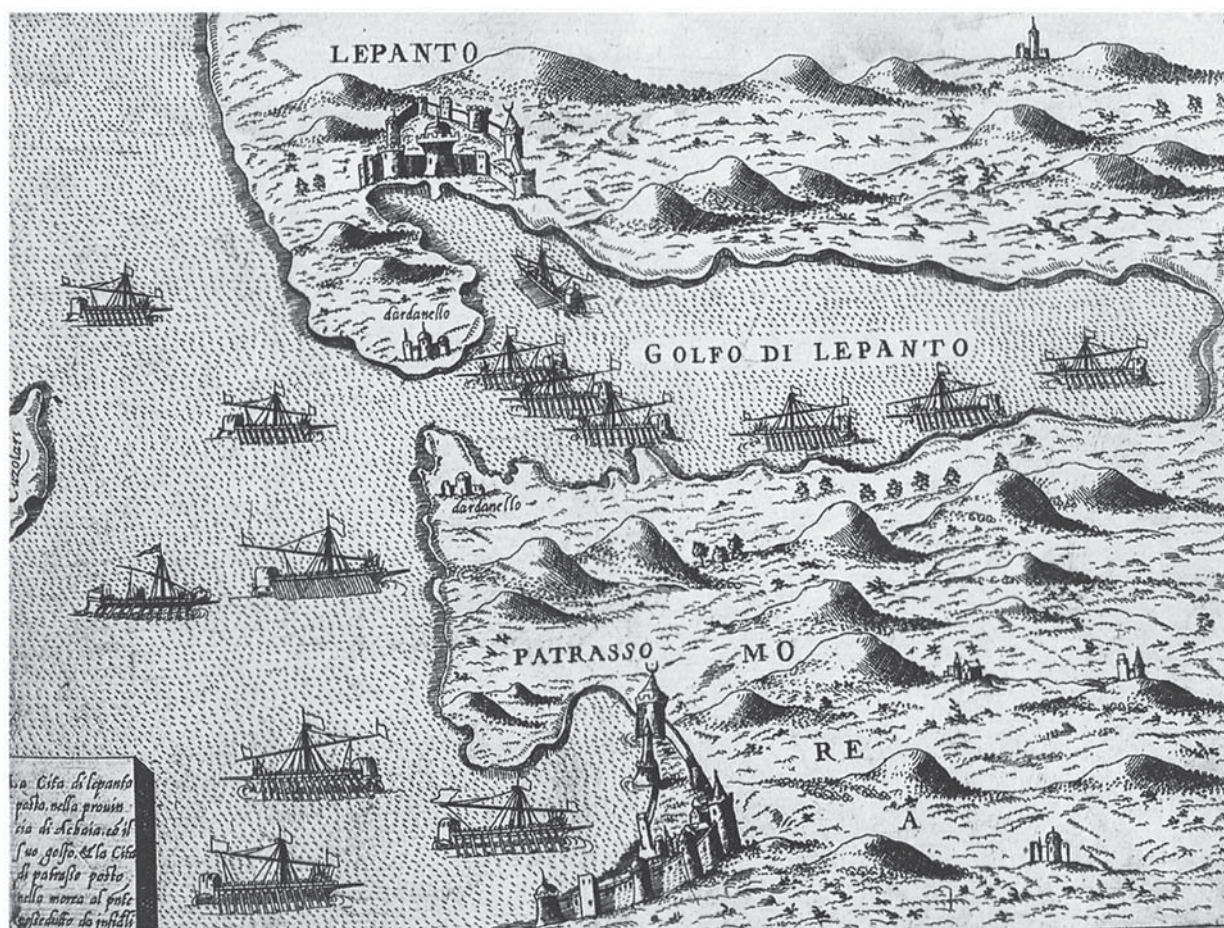


Lepantoko bataila.
 Ontzirik handienak
 (alboan kainoi lerro batez hornituak).
La batalla de Lepanto.
 Los buques más grandes
 (dotados de una fila lateral de cañones)

Lepantoko bataila Greenwich-eko Museo Nazionale.
Batalla de Lepanto. Museo Nacional de Greenwich.



LEPANTOKO BATAILAREN IRUDIKAPENAK



Grabado italiano de la época / Garaiko grabatu italiarrak.

Batalla de Lepanto / Lepantoko bataila.

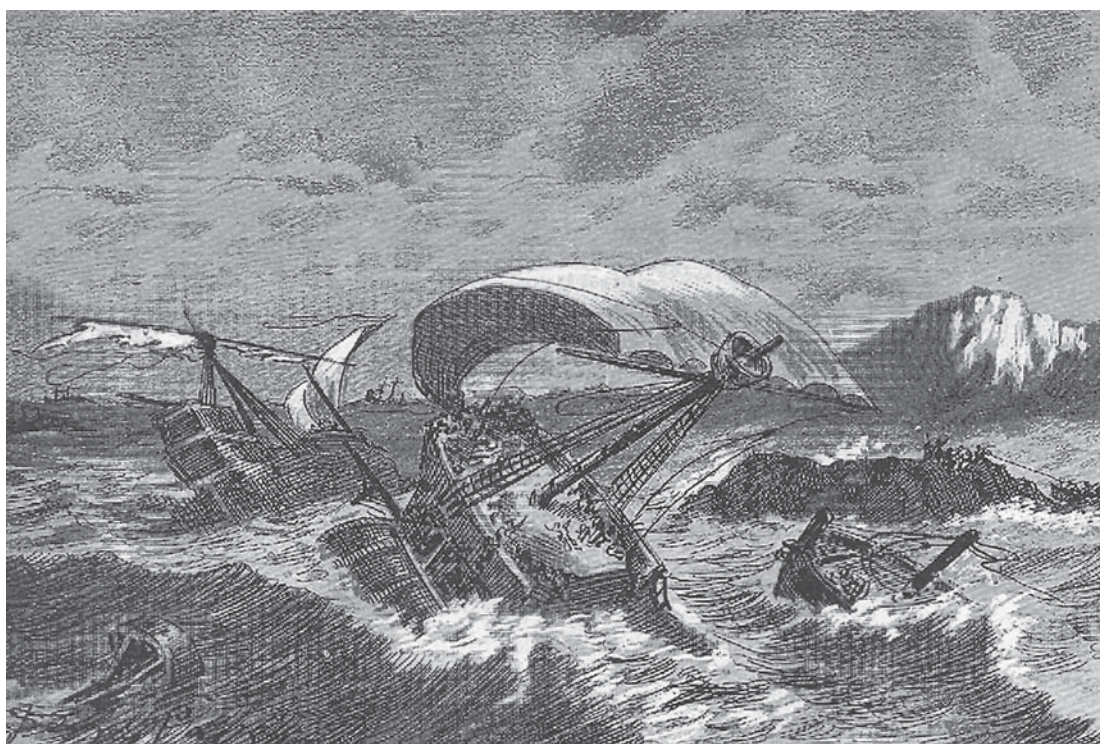




Arenga de don Juan de Austria en Lepanto / Don Juan Austriakoaren mintzaldi sutua Lepanton.

Batalla de Lepanto / Lepantoko bataila.





Invencible ontzidiko ontziek hondoa jo Mantxako kanalean.
Naufragio de buques de la *Invencible* en el canal de la Mancha.

LA ARMADA INVENCIBLE

LA DÉCADA DE LOS AÑOS OCHENTA



Otro huracán —esta vez político— que soplaban en Europa, exigiría fuertes refuerzos de efectivos navales. A partir de 1566 y durante muchos años, Flandes iba a ser foco de conflictos y de guerra sin cuartel. Padecería con ello nuestro tráfico comercial pacífico y se incrementaría la necesidad de fuerzas navales con la guerra. Anteriormente quedó constancia de las desgracias que cayeron sobre los marinos vascos con la Armada del Duque de Medinaceli.

Detrás de los Países Bajos estaba la decidida protección de Isabel de Inglaterra, que veía con buenos ojos el nuevo Estado de las Provincias Unidas que nacería de la unión de Utrecht 1579. Además Isabel, sin estar en guerra con España, favorecía y premiaba sin pudor las gestas piratescas de los famosos Hawkings, Drake, Frobisher, que amenazaban las llegadas de las Flotas de América, cuando no hacían incursiones en el mismo continente americano.

La anexión de Portugal a la Corona, que dilatava el ámbito del imperio a lo largo y ancho del mundo, obligó a un esfuerzo singular en el campo de la marina, en el que se jugaba la hegemonía marítima española.

La ocupación de Las Azores

Los resultantes de la incorporación de Portugal —escribe J. Cervera Prey— obligarán a la Armada a esfuerzos sobrehumanos, en su atención y multiplicación en diferentes espacios marítimos. Todas las posesiones de África y Asia reconocieron la soberanía de don Felipe, menos las islas Azores o Terceras, de privilegiado emplazamiento geoestratégico, de las que don Antonio, el pretendiente procuró hacer una base para la reconquista de Portugal, contando con la colaboración de Francia e Inglaterra, temerosas del auge de la Casa de Austria, que podría juntar las Indias occidentales con las orientales.

Las Azores, punto neurálgico en la carrera de América, fueron ocupadas en 1582 por el gran Álvaro de Bazán y en tal conquista se distinguieron dos vascos cuyo nombre iba a sonar fuerte en los años inmediatos:

- Juan Martínez de Recalde
- y Miguel de Oquendo.

Al año siguiente conquistaban la isla llamada la Tercera. Ambas operaciones navales contaron con una copiosa presencia guipuzcoana, que será oportuno recordar.

ITSAS ARMADA GARAIEZINA

LAUROGEIKO HAMARKADA



Beste haize erauntsi batek —oraingoa politikoa— astintzen zuen Europa, itsas soldaduak behar zituen, eta asko. Flandria gatazka-gune eta hil ala biziko gerra izango da, 1566tik hasita, urte luzez. Gure merkatari-tza baketsuak sufritu zuen hori, eta itsas armadak indarraren beharra izango du gerrarekin. Lehendik jasota geratu da nolako zoritxarrak nozitu zituzten euskal marinelek Medinaceli dukearen armadarekin.

Herbehereen atzean Ingalaterrako Isabelen babesa ausarta zegoen, hark ondo ikusten baitzuen Probintzia Batuen estatua berria, Utrecht-eko (1579) batasunetik sortzekoa zena. Gainera Isabelek, Espainiarekin inolako gerrarik ez izan arren, begi onez eta lotsarik gabe ikusten eta saritzen zituen Amerikako Ontzidiari, amerikar kontinentean bertan eraso egiten ez bazioten, etorreran bertan mehatxu egiten zieten Hawkings, Drake eta Frobisher sonatuen balentria pikareskoak. Portugal Koroari eransteak, inperioren esparrua zabaltzen zuen munduan zehar, baina itsas armadaren alorrean sekulako ahalegina eskatzen zuen horrek, eta espainiarren itsasoko hegemonia arriskuan jartzen.

Azoreetako okupazioa

Portugalekin bat egitearen ondorioek —idatzi zuen J. Cervera Prey-k— hainbat itsas esparruez arduratu eta banatu beharrak sekulako ahalegina eskatu zion itsas armadari. Afrika eta Asiako edukitza guztiek aitortu zuten Don Feliperen subiranotasuna, Azore edo Tercera uharteek izan ezik, izan ere kokamen geoestrategiko paregabearen zeuden eta Don Antonio erregegaia saiatu zen Portugalen errekonkistarako base bat han eraikitzen, Frantzia eta Ingalaterraren lankidetzan, mendebaldeko Indiak sortaldekoekin elkar zitzakeen Austria Etxeak indar hartuko zuenaren beldurrez.

Azore uharteak, Amerikako ibilian gune nagusi ziren eta 1582an Alvaro Bazan handiak okupatu zituen; konkista horretan ondorengo urteetan izen handia izango zuten bi euskaldun nabarmendu ziren:

- Juan Martínez Errekalde
- eta Miguel Okendo.

Ondorengo urtean Tercera izeneko uhartea konkistatu zuten. Itsas ekimen horietan bietan ugari izan ziren gipuzkoarrak; bidezko da gogoratzea.

En el caso de la conquista de la isla de San Miguel y de la áspera batalla mantenida con una Escuadra enemiga muy cuantiosa mandada por Felipe Strozzi, hijo del Mariscal de Francia, junto a la Escuadra de Portugal mandada por Álvaro de Bazán y a la Escuadra de Andalucía mandada por Recalde, brilló con luz propia la Escuadra Guipuzcoana, con diez magníficas naves y cientos de marinos. Rescatamos del olvido los nombres de las naves y de sus maestros.

- *Nuestra Señora de Iciar. Domingo de Olavarrieta*
- *Buenaventura. Juan Ortiz de Isasa*
- *Catalina. Juan de Labastida*
- *San Miguel. Antonio de Lajust*
- *Juana, (la de Oquendo). Pérez de Garagarza*
- *San Vicente. Domingo de Tausida*
- *San Vicente. Juan Pérez de Mutio*
- *Nuestra señora de la Peña de Francia. Juan de Segura*
- *San Buenaventura. Juan de Arriaga.*

El lezotarra Villaviciosa llevó la lucha con la nao de Brissac, mientras Garagarza con la Juana atacaba a la *Capitana* de Strozzi, con actuación decisiva de Oquendo. La Juana quedó maltratada por la batalla, pero la victoria más completa sonrió a Oquendo, quien mostraría más tarde en San Sebastián el botín arrebatado a Charles Brissac: rodela, capa francesa, jubón de terciopelo morado, un fanal grande, dos escudos de armas... y cinco banderas.

Felipe II recibió a la Escuadra victoriosa en Lisboa, en el estuario del Tajo. Álvaro de Bazán se llevó la gloria. También alcanzó a Miguel de Oquendo, que es nombrado Caballero de Santiago, y son mencionados con honor:

- Aramburu,
 - Urquiola,
 - Arizabalo,
 - Escorza,
 - Irigoyen,
 - Irún,
 - Aguirre,
 - Gamboa,
 - Isas Mutio,
 - Segura,
- y especialmente los Capitanes
- Garagarza,
 - Juanot
 - Estevan Villaviciosa,
 - Alonso Idiáquez,
 - etc.

La conquista de la Tercera

Oquendo vino a San Sebastián a celebrar su triunfo y a organizar una nueva leva de marinos. Quedaba por conquistar la isla tercera. La participación guipuzcoana fue aún

San Miguel uhartearen konkistari buruz esan behar da berezko distiraz argi egin zuela Gipuzkoako eskuadrak hamar itsasontzi bikain eta ehunka marinelekin. Latza izan zen Felipe Strozzi, Frantziako Mariskalaren semea, buru zuen eskuadra arerio handirekin izandako gudua, izan ere berekin zituen Alvaro Bazanek gidaturiko Portugaleko eskuadra eta Errekaldek gidatzen zuen Andaluziakoa. Atera ditzagun Gipuzkoako eskuadrako itsasontzi eta itsasontzi-buruak ahanzturatik:

Villaviciosa lezoarrak Brissac-en itsasontziarekin egin zuen borroka, Strozziaren *Capitana* erasotzen zuen Garagartzak *Juanarekin*, Okendoren jokaera erabakigarria lagun zuela. Kalteturik gelditu zen *Juana* guduan, baina garaipenik osoena bere alde izan zuen Okendok eta Donostian agertu zuen Charles Brissac-i atzemaniko altxorra: erredola (ezkutua), kapa frantsesa, belusezko juboi morea, itsas argi handi bat, bi armari eta bost bandera.

Felipe II.ak, Lisboan, Tajoren estuarioan hartu zuen Eskuadra garailea. Alvaro Bazanentzat izan zen loria, eta Miguel Okendo ere ukitu zuen, Santiagoren Ordenako Zaldun izendatu baitzuten. Ohorezko aipamena izan zuten honako hauek:

- Aranburu,
 - Urkiola,
 - Arizabalo,
 - Eskorza,
 - Irigoien,
 - Irun,
 - Agirre,
 - Ganboa,
 - Isas Mutio,
 - Segura,
- eta bereziki Kapitainek
- Garagartza,
 - Juanot
 - eta Esteban Villaviciosa,
 - Alonso Idiakez,
 - etab.

Tercera konkistatzea

Donostiara etorri zen Okendo bere garaipena ospatzera eta beste marinelerrekrutatze bat antolatzen. Tercera uhartea falta zen. Hemen aurreko enpresan baino handiagoa izan

mayor que en la empresa anterior: 14 naves, con más de 7.000 toneladas y más de 1.000 marinos.

El 23 de junio de 1583 zarpaban de Lisboa conjuntados con una impresionante Armada de casi cien unidades, y con quince mil hombres. A fines de Julio lograban su objetivo y a mediados de septiembre estaban de retorno en Lisboa.

Las pérdidas en hombres y barcos de Gipuzkoa fueron sensibles y se notarían en los años inmediatos. Oquendo empezaría a sentir los efectos de cierta animosidad por parte de algunos donostiarras.

Nueva estrategia político-naval

El proyecto de la gran Armada (invencible)

A raíz de esta doble victoria, Álvaro de Bazán comenzará a sugerir a Felipe II un cambio de estrategia político-naval. El favor de Inglaterra a los Países Bajos y los constantes perjuicios de la piratería inglesa al tesoro español le inducían a una acción ofensiva de gran envergadura.

«Las victorias tan cumplidas, como ha sido servido de dar a Vuestra Majestad en estas islas, suelen animar a los Príncipes a otras empresas. Y puesto que nuestro Señor hizo a Vuestra Majestad tan gran Rey, justo es que siga agora esta victoria, mandando lo necesario para que el año que viene se haga la de Inglaterra... y pues se halla tan armado y con ejército tan victorioso, no pierda Vuestra Majestad muchas dificultades, así de socorro de Francia como de falta de dinero».

Tres años más tarde enuncia en carta al Monarca un principio de alta política, refiriéndose a los saqueos de ingleses: «*Estos inconvenientes y otros suceden a los Príncipes que se empeñan en guerras defensivas*». La decisión de atacar, no sólo de defenderse, acarrearía grandes consecuencias para nuestra historia naval.

Inicialmente Felipe II no echó en saco roto la propuesta. Ya en 1583 contestaba dubitativo a Álvaro de Bazán: «*Más por sí o por no, mando hacer la provisión de bizcocho que venga de Italia y dar la prisa que se puede a la fábrica de galeones y el asiento de las naos de Vizcaya*».

Bazán proponía una vasta operación para el año 1586: proyectó una gigantesca Armada reunida en el puerto de Lisboa, cuyo costo importaría varios millones de ducados. No todos los consejeros del Rey vieron con buenos ojos la empresa. Se perdió tiempo en la decisión, luego se emplearía no poco en los arduos preparativos. Llegado el momento de iniciarla, murió su principal artífice y jefe, D. Álvaro de Bazán, que fue sustituido por el Duque de Medina Sidonia.

Los años 1582-1587

Tales preparativos afectaron muy directamente a nuestras costas, tanto por lo que respecta a barcos como a hombres. La empresa bélica entraría en colisión con otra actividad náutica, ya entonces próspera, como era la navegación a Terranova. Es verdad que venía sintiéndose la escasez de marinería desde años atrás. Ya en 1567 se quejaba Gipuzkoa de la «*pérdida y falta de marineros*», lo cual contrastaba

zen Gipuzkoarren esku-hartzea: 14 itsasontzi –7.000 tona baino gehiago– eta mila marinel baino gehiago.

Lisboatik 1583ko ekinaren 23an abiatu zen sekulako Itsas armada, ia ehun unitate eta hamabost mila gizon elkarturik. Uztailaren bukaeran iritsi ziren helmugara eta irailaren erdialdera atzera Lisboan ziren.

Galerak, gizonetan nahiz itsasontzietan, garrantzizkoak izan ziren eta ondorengo urteetan igarri egin zen. Zenbait donostiarren aldetik halakoxe ezinikusi baten ondorioak sumatzen hasi zen Okendo.

Beste itsas estrategia politiko bat

Itsas armada (garaiezina) handiaren proiektua

Bi garaipen horien ondorioz, Alvaro Bazan itsasoko estrategia politikoaren aldaketa iradokitzen hasi zitzaion Felipe II.ari. Ingalaterrak Herbehereei laguntzen ziela, eta, itsaslapurreta bidez, ingelesek Espainiako altxorrari etengabeko kaltetzeak

zekarzkola ikusirik hartu zuen gogor erasoaren erabakia.

Hiru urte beranduago goi-politikako printzipio bat adierazi zion eskutitzez Erregeri, ingelesten harrapaketei buruzkoa: «*Estos inconvenientes y otros suceden a los Príncipes que se empeñan en guerras defensivas*». Defentsa egiteaz gainera, erasotzeko erabakiak ondorio larriak izango zituen gure itsasoko historiak.

Hasiera batean, Felipe II.ak ez zuen ahaztu proposamena. Zalantzakor erantzun zion ordea, 1583an, Alvaro Bazani: «*Más por sí o por no, mando hacer la provisión de bizcocho que venga de Italia y dar la prisa que se puede a la fábrica de galeones y el asiento de las naos de Vizcaya*».

Baztanek operazio handi bat proposatu zuen 1586rako: Lisboako portuan bilduko zen Itsas armada erraldoi baten proiektua egin zuen, zenbait milioi dukaten kostua izango zuena. Erregeren kontseilari guztiek ez zuten begi onez ikusi enpresa hura. Askok kosta zen erabakia hartzen, eta gero denbora asko behar izan zen prestaketa neketsuetan. Abiatzeko garai iritsi zenean, proiektuaren egile nagusi eta burua, Alvaro Bazan jauna, hil egin zen eta Medinasidoniako dukeak ordezkatu zuen.

1582tik 1587ra bitarteko urteak

Prestaketa-lanek oso zuzeneko ondorioak izan zituzten gure kostaldearentzat, bai itsasontzietan, bai itsasgizonetan. Gerra-enpresa horrek beste itsas jarduera batekin egin zuen topo, ordurako emankorra zen Ternurako nabigazioarekin. Egia da urte batzuk lehenagotik marinel-eskasia sumatzen zela; Gipuzkoa kexu zen 1567an «*pérdida y falta de marineros*» zuelako, baina bestelakoa zen, eta gero eta handiagoa

con la creciente demanda de marinería por parte del Rey para la atención de necesidades múltiples: *«todos los más que ser pudiere»*, pedía el Rey en 1572. Se habló inclusive de *«quintar la gente de mar»*.

La actitud de García de Arce

El problema se planteó más agudamente con ocasión de las dos acciones navales, ya reseñadas, de las Azores. El Capitán General en Gipuzkoa García de Arce, urgido por el Monarca, pasaba de invitar a imponer y urgir el alistamiento en la Armada y hasta a prohibir que nadie navegase si primero no se cumplía el cupo necesario. Ofrecía doce ducados adelantados de soldada, pero no se alistó nadie, y las villas tuvieron que designar por sorteo a los alistados. Esto ocurría en 1582.

Al año siguiente se repetían la petición del Rey y los modos impositivos de Arce. Gipuzkoa acudió al Secretario real Idiáquez y envió una comisión a la Corte. Alarmados pedían *«no se destruya absolutamente la gente de los puertos de esta Provincia»*.

El conflicto, agravado por los modos de García de Arce, tenía sus ribetes políticos –uso despótico del poder, contrario a viejos usos– y además ofrecía dificultad en sí de poder responder a la invitación regia. A la leva de 1582 acudió *«la sustancia principal, toda la gente útil que había»*. Muchos murieron, otros no habían vuelto de Lisboa, muy pocos y contados volvieron enfermos e iban muriendo.

Las medidas drásticas de Arce, embargando las naves de más de 600 toneladas, alistando bajo embargo de bienes a todos los hombres útiles de la costa y prohibiéndoles cualquier otra navegación, había producido resultados desastrosos, dice la Provincia:

«absolutamente ha cesado el comercio humano y los caminos por donde tener nuestro sustento. El hacerse tanta gente en esta Provincia es imposible de toda imposibilidad, sacar toda la que hay en ella es destruirla absolutamente».

El Rey accedió a la demanda y templó los modos de García de Arce. Además dispuso nuevas normas en beneficio de la marinería: mejores salarios de marineros, pajes, grumetes y alquiler de naos; modos de pago y de alistar gente; pagos a los que muriesen, y licencia para volver a sus casas; aprovisionamiento de bastimentos, etc. Gipuzkoa, una vez más, acudió al servicio del Rey.

Volvió a repetirse la tensión de 1586. García de Albisua llevó la embajada de Gipuzkoa a Felipe II: por falta de marineros peligrosaban las pesquerías. El Rey escribió a García de Arce:

«no sería justo que por faltar de ella, se dejare la grangería de la tierra, a que es mi voluntad que se atiende y mire con el mismo cuidado que el apresto de las dichas naos».

El 29 de abril Arce reiteraba sus modos bruscos y obligaba a toda la gente mareante a alistarse en Pasaia, amenazando a los desobedientes con todo rigor. Los alcaldes le enviarían las listas de los útiles. Gipuzkoa envió nueva embaja-

zen Erregek behar anitzetan laguntzeko egiten zuen marinelen eskaria: *«todos los más que ser pudiere»*, eskatzen zuen Erregek 1572an. Horrez gain, honetaz ere hitz egin zuen: *«quintar la gente de mar»*.

Gartzia Artzeren jarrera

Arazoa zorrotzago planteatu zen, lehendik aipaturiko Azoreetako bi itsas ekimen zirela-eta. Gartzia Artze Gipuzkoako kapitain jenerala, Erregek beharturik, gonbitea egitetik inposatzera eta behartzera pasa zen eta baita debekua egitera ere, inor nabigatzera ez zedin irten, behar zen kupoa betetzen ez bazen lehenago. Hamabi dukat aurreraturen soldata eskaintzen zuen, baina inortxok ez zuen izenik eman, eta hiribilduek zozketa bidez izendatu zituzten sartuko zirenak. 1582an gertatu zen hori.

Ondorengo urtean berriro azaldu zen Erregeren eskaria eta Artzeren aginpidezko modu inposatzaileak. Gipuzkoak erret idazkari Idiakezengana jo zuen eta batzorde bat bidali zuen Gortera. Larriturik eskatzen zen *«no se destruya absolutamente la gente de los puertos de esta Provincia»*.

Gatazkak, Gartzia Artzeren moduek gaiztotuak, bazituen ertz politikoak –aginpidearen erabilera despotikoa, ohitura zaharren aurkakoa– eta bazituen zailtsunak erret-gonbiteari erantzuteko. 1582ko zerrendan aurkeztutakoa *«la sustancia principal toda la gente útil que había»* zen. Asko hil egin ziren, beste batzuk ez ziren Lisboatik itzuli, itzuli ziren bakanak, gaixorik zeuden eta hilez zihoazen.

Artzeren neurri zorrotzek zorigaiztoko ondorioak ekarri zituen, 600 tona baino gehiagoko itsasontziak bahituta, ondasun guztiak bahiturapean kostaldeko gizon baliagarri guztiak zerrendan sartuta eta beste edozein nabigazio eragotzita; honela zioen Probintziak:

Erregek entzun zuen eskabidea eta gozatu zituen Gartzia Artzeren moduak. Horrez gain, marinelen onurako arau berriak eman zituen: soldata hobeak marinelei, morroiei, txalupa-mutilei, eta itsasontzien alokairua; ordaintzeko eta jendea zerrendan sartzeko moduak; hiltzen zirenen ordainketak, eta euren etxeetara itzultzeko baimenak; itsasontzien hornidura eta abar. Beste behin ere, Erregeren zerbitzura joan zen Gipuzkoa.

Berriro azaldu ziren tentsioak 1586an. Gartzia Albisuak Gipuzkoako enbaxada eramane zion Felipe II.ari: arrantza-to-kiak arriskuan zeuden marinel gabeziagatik. Gartzia Artzek Erregeri idatzi zion:

Artzek bere modu zakarrak azaldu zituen berriro apirilaren 29an eta marinel jende guztia behartzen zuen Pasaian zerrendan sartzera, eta zorrozki mehatxatzen zituen obeditzen ez zutenak. Alkateen zeregina zen baliagarrien zerrenda

da al Rey quejándose de García de Arce. Le acusan de diversas extralimitaciones antiforales. Entre los resultados funestos de las imposiciones de Arce, se enumera la pérdida del comercio con Andalucía, la inutilización de la campaña del bacalao y probablemente la de la ballena, con una merma de doscientos mil ducados.

Las prisas y las presiones se hicieron mayores en 1587, en vísperas ya de la Jornada de Inglaterra. El Rey juega con muestras de respeto hacia Gipuzkoa y con formas de apremio y se aviene a que sólo una tercera parte de los alistados sean marineros expertos. La Provincia logró que se les diese seis pagas en vez de cinco, y deseaba que se hiciesen nuevas Ordenanzas para que hubiese cantidad de naos y de marineros.

Las brusquedades de Arce y la escasez de marinos hacían precisas tales Ordenanzas invocadas en una coyuntura muy especial. La llamada múltiple del mar, cada vez más compleja, requería un planteamiento a fondo, cuya necesidad se dejaba sentir con mayor fuerza en aquellas circunstancias. Pero al Monarca, de momento, le urgía la salida de aquella gran Armada, que iba demorándose meses y años y que en la larga espera perdió a su jefe indiscutido, D. Álvaro de Bazán, sustituido por el Duque de Medinasidonia.

LA LLAMADA «INVENCIBLE» (1588)

Al fin, pudo conjuntarse en Lisboa aquella inmensa Armada que partiría de Lisboa el 30 de mayo de 1588 con

- seis escuadras de naos y galeones,
- una escuadra de urcas y transportes,
- una escuadra de pataches y zabras,
- una división de galeazas de Nápoles
- y otra de galeras.

La Armada se componía de 130 naves, con casi 60.000 toneladas, 2.431 piezas de artillería, casi 20.000 soldados, más de 8.000 marineros. Cerca de diez millones de ducados había costado su organización.

La participación vasca

La participación vasca en ella es notable, porque junto a las escuadras de Portugal, Castilla, Andalucía, Levante – esta mandada por Bertendona – figuran con similares efectivos las escuadras de Bizkaia y de Gipuzkoa:

- la primera mandada por Recalde, que era además Almirante de toda la Armada,
- y la segunda por Oquendo.

En aquella Armada heterogénea y desigual eran pocos los buques de guerra: la mayoría eran mercantes armados, dice Martínez Moreno:

bidaltzea. Gipuzkoak beste enbaxada bat bidali zion Erregeri Artzez kexatuz. Foruen aurkako zenbait extramugaketen salaketa egiten zioten. Artzeren inposaketen zorigaiztoko ondorioen artean ziren: Andaluziarekin zuen merkataritza eta, berrehun mila dukaten murrizketa eragin zuen bakailao kanpaina, eta agian balearena, alferrik galtzea.

Are handiago bihurtu ziren presak eta presioak Ingalaterrako Jornadaren egunaren bezperetan, 1587an. Erregek errespeta eta presaz jokatzeko zuen Gipuzkoarekin eta adostasunera iritsi ere iritsi zen, alegia zerrendako herenak baizik ez zitezela marinel adituak izan. Probintziak, bere aldetik, bosten ordezi sei paga eskuratzea lortu zuen, eta Ordenantza berriak egitea nahi zuen, itsasontzi eta marinel kopurua handiago izan zedin.

Beharrezkoak jotzen ziren Ordenantzak, eta oso abagune berezian eskatzen ziren, Artzeren zakarkerien eta marinel-eskasiaren aurrean. Gero eta konplexuagoak eta ugarriagoak ziren itsasotik zetozen deiak, eta sakoneko planteamendu baten behar bizia sentitzen zen egoera hartan. Baina, Erregek presa zuen, Armadak irten egin behar zuen, hilabeteak eta urteak ari zen atzeratzen eta ontzi-buru ukaezina galdu itxarote luze hartan eta haren ordezi Medinasidoniako dukea jarria zuen.

«INVENCIBLE» ZERITZONA (1588)

Azkenik batu ahal izan zen Lisboan, 1588ko maiatzaren 30ean, egundoko Armada hura, honako hauekin:

- sei eskudra, itsasontzi eta galeoiez osatuak,
- urka eta garraioko eskudra bat,
- patatx eta zabraz osatutako eskudra bat,
- Napoliko ontzitarrez osatutako dibisioa
- eta galerez osatutako beste bat.

Armadak 130 itsasontzi zituen, 60.000 tona guztira; 2.431 artilleria-pieza, ia 20.000 soldadu eta marinelak 8.000 baino gehiago. Hamar mila dukat inguru kosta zen antolamendu hura.

Euskaldunen esku-hartzea

Euskaldunen esku-hartzea nabarmena da enbaxada horretan, Portugalgo, Gaztelako, Andaluziako eta Levanteko – azken honek Bertendona zuen buru – eskudarekin batera azaltzen dira Bizkaiko eta Gipuzkoako eskudrak, kide-kopuru bertsuekin:

- lehenak Errekalde zuen buru, Armada osoaren almirante ere bazena,
- eta bigarrenak Okendo.

Armada heterogeneo eta desberdin hartan gerraontziak gutxi ziren, «gehientsuenak merkantzia-ontzi armatuak ziren» esaten du Martínez Morenok:

«Las mejores eran las guipuzcoanas y vizcaínas de Oquendo y Recalde respectivamente».

Conocemos al detalle sus efectivos:

Bizkaia

- 14 navíos
- Toneladas: 6.567
- Piezas de artillería: 238
- Gente de guerra: 1.937
- Gente de mar: 1.863
- Total gente: 2.800

Gipuzkoa

- 14 navíos
- Toneladas: 6.991
- Piezas de artillería: 247
- Gente de guerra: 1.992
- Gente de mar: 616
- Total gente: 2.608

En porcentajes sobre el total de la Armada:

Bizkaia y Gipuzkoa

- Navíos 21,53
- Toneladas: 23,42
- Piezas de artillería: 19,95
- Gente de guerra: 20,36
- Gente de mar: 19,16
- Total gente: 19,76

Bizkaia y Gipuzkoa juntas, una mínima parte de los reinos que dan nombre a las Escuadras (Portugal, Castilla, Andalucía, Italia) cargan con una quinta parte del total, no solo en marineros, sino en barcos y piezas de artillería. El esfuerzo debió ser gigantesco.

En la Armada de Bizkaia sobresalían:

- la Capitana Santa Ana (786 t),
- la Almiranta El Gran Grin
- la Santa María de Montemayor (707 t).
- Seis naves oscilan entre 486 y 666 toneladas y cuatro pataches no llegan a las 100.

En la Armada de Gipuzkoa descuellan:

- la Capitana,
- Santa Ana también (1200 t)
- la Almiranta Nuestra Señora de la Rosa (945).

De gran porte eran también:

- la San Salvador (958 t),
- la San Esteban (756 t),
- la Santa Cruz (680 t).
- la Santa Marta
- la Santa Bárbara sobrepasaban las 500 toneladas,
- así como la urca La Doncella.
- la San Buenaventura alcanzaba 579 toneladas
- la María San Juan 291.

Dos pataches

- Asunción de 60 toneladas
- San Bernabé de 69 toneladas completaban la Escuadra mandada por Oquendo.

Xehetasunez ezagutzen ditugu bere baliabideak:

Bizkaia

- itsasontziak: 14
- tonak: 6.567
- artilleria-piezak: 238
- gerra-gizonak: 1.937
- itsasgizonak: 1.863
- jendea guztira: 2.800

Gipuzkoa

- itsasontziak: 14
- tonak: 6.991
- artilleria-piezak: 247
- gerra-gizonak: 1.992
- itsasgizonak: 616
- jendea guztira: 2.608

Itsas armada osoaren baliabideak ehunekotan:

Bizkaia eta Gipuzkoa

- itsasontziak: %21,53
- tonak: %23,42
- artilleria-piezak: %19,95
- gerra-gizonak: %20,36
- itsasgizonak: %19,16
- jendea guztira: %19,76%

Bizkaia eta Gipuzkoa biek batera, (Portugal, Gaztela, Andalusia, Italia) eskudrei izena ematen dieten erreinuen gutxiengo zatiak hartu zuten guztiaren bostetik baten ardura, ez marineletan bakarrik, baita itsasontzietan eta artilleria-piezetan ere. Izugarria izan behar zuen ahaleginak.

Bizkaiko armadan nabarmendu ziren:

- eskudra-buruaren *Santa Ana kapiataina* (786 t),
- eta *Gran Grin almiranta*,
- eta Montemayorren *Santa Maria* (707 t).
- Sei itsasontzi ziren 486 eta 666 tona inguru zituztenak eta lau patatx 100 tonara iristen ez zirenak.

Gipuzkoako armadan gailendu ziren.

- *Kapitaina*,
- baita *Santa Ana* ere (1.200 t)
- eta *Arrosaren Andre Maria* almiranta (945 t).

Beste hauek ere tamainaz handiak ziren:

- *San Salbatore* (958 t),
- *San Esteban* (756 t),
- *Santa Cruz* (680 t).
- *Santa Marta*
- eta *Santa Barbara* 500 tonatik gorakoak,
- baita *Doncella* izeneko urka ere.
- *San Buenaventurak* bazituen 579 tona
- eta *Maria San Juanek* 291.

Bi patatx:

- *Asuncion* 60 tona zituenak
- eta San Bernabe 69 tona zituenak osatzen zuten Okendo buru zuten eskudra.

Las tres naos mayores de toda la Armada eran:

- la Ragazona, Capitana de las naos de la escuadra de Levante mandada por Martín de Bertendona;
- la Santa Ana de Miguel de Oquendo
- el Gran Grin de Juan Martínez de Recalde.

Oquendo había sido nombrado Capitán General de la Escuadra de Gipuzkoa el 23 de mayo de 1587 en un documento en que se elogia su «*práctica, inteligencia y experiencia*», «*el cuidado, fidelidad y diligencia*» con que hasta entonces había servido.

El Almirante sería el pasaitarra Juan de Villaviciosa. Oquendo comunicó a la Provincia su nombramiento, cuando se disponía a organizar su Escuadra:

«Está muy confiado el Rey de que en ella se embarcará muy buena gente de mar y convenía en todo caso que así se hiciese por no perder nuestra reputación y de la de Su Majestad».

La reputación de Gipuzkoa por entonces era valor acrisolado por la historia.

Aunque en la historia figuran con sendos nombres las Escuadras de Bizkaia y de Gipuzkoa, hubo una reclamación por parte de Gipuzkoa que merece alguna atención y fue motivada por una relación impresa de la época en la que se mencionaba la Armada de Bizkaia. La reclamación de Gipuzkoa no deja lugar a dudas sobre el asunto y debiera ser verificada en su afirmación explícita para medir todo su alcance.

«La Provincia de Guipuzcoa —reza un documento— dice que por mandado de Vuestra Majestad, en ella se han hecho dos Armadas, la una de la que es General Juan Martínez de Recalde (la de Vizcaya) y de la otra Miguel de Oquendo, y las dichas dos Armadas se han juntado e incorporado en el puerto de Lisboa con la Armada que se va para Inglaterra. Y siendo esto así como es a V.M. notorio... pues las dichas dos Armadas de Juan Martínez de Recalde y Miguel de Oquendo son de la dicha Provincia».

De ser cierta esta aseveración la participación de Guipúzcoa en la invencible se aproximaría a un quinto de sus efectivos globales. Esto significa que a la hora de repartir los efectos del desastre, Gipuzkoa se vería afectada en mayores proporciones.

El desastre

He dicho desastre, no derrota. No voy a enredarme en la evaluación de la táctica y estrategia seguidas en la operación naval, de las naves perdidas, muy pocas en batalla y muchas en el catastrófico retorno por los mares de Escocia e Irlanda. Una mitad de toda la Armada no volvió más y fueron particularmente afectadas las Escuadras de Bizkaia y Gipuzkoa.

De la Escuadra de Recalde, no volvieron la Capitana que se perdió en Le Havre, la Almiranta Gran Grin, las dos Concepción, la María Juan y dos pataches.

De la Escuadra de Oquendo tampoco volvieron la San Salvador que fue incendiada en combate, la San Esteban, un patache.

Oquendo llegó a Pasaia con la Santa Ana, que a los pocos días voló por los aires tras explotar su polvorín.

Las pérdidas materiales y humanas debieron ser enormes.

Armada osoko hiru itsasontzi handienak ziren:

- *Ragazona*, Levanteko eskuadrako itsasontzien kapitaina, Martin Bertendona buru zeramana;
- *Santa Ana* Miguel Okendorena
- eta *Gran Grin* Juan Martinez Errekaldereana.

Okendo 1587ko maiatzaren 23an izendatu zuten Gipuzkoako Eskuadrako kapitain jeneral, ordura bitarteko bere zerbitzuegatik «*práctica, inteligencia y experiencia*», «*el cuidado, fidelidad y diligencia*» goraipamenez idatziriko dokumentu batean.

Juan Villaviciosa pasaitarra izan zen almirantea. Okendok Probintziari bere izendapena eskuadra antolatza zehaztean jakinarazi zion: «*Está muy confiado el Rey de que en ella se embarcará muy buena gente de mar y convenía en todo caso que así se hiciese por no perder nuestra reputación y de la de Su Majestad*».

Historiaren arragoan araztutako balioa zen garai hartan Gipuzkoaren izen ona.

Historian Bizkaiko eta Gipuzkoako eskuadrak izen banarekin azaltzen diren arren, arreta pixka bat merezi duen erreklamazio bat egin zuen Gipuzkoak orduko harreman idatzi batean, Bizkaiko armada aipatzen omen zela-eta. Gipuzkoak egindako erreklamazioan ez dago auziari buruzko zalantzarik eta baieztapen zehatz horrek azterketa beharko luke, zenbateko garrantzia duen neurtzeko.

Baieztapena egia bada, *Invencible* hartan Gipuzkoak izandako esku-hartzea haren kide guztien bostetik batera hurbilduko litzateke. Zer esan nahi du horrek? Hondamendiaren ondorioak banatzerakoan, proportzio handiagoan ukitzen zuela Gipuzkoa.

Hondamendia

Hondamendia esan dut, ez porrota. Ez naiz nahasiko itsas jardueran jarraitu ziren taktika eta estrategiaren azterketan. Ezta Eskozia eta Irlandan zehar egindako itzulera katastrofikoetan galdutako ontzien ikerketan ere, guduetan baino gehiago galdu baitziren bidaian bertan. Armada osoaren erdia ez zen etxeratu eta Bizkaiko eta Gipuzkoako eskuadrak izan ziren bereziki kaltetuenak.

Errekaldereen eskuadratik ez ziren itzuli Le Havren galdu zen kapitaina, *Gran Grin* almirantea, *Concepcion* izeneko biak, *Maria Juan* eta bi patatx.

Okendoren eskuadratik ez zen itzuli guduan kiskali zuten *San Salvatore*, ezta *San Esteban* eta patatx bat ere.

Okendo *Santa Anaren* iritsi zen Pasaia eta, handik egun gutxira, bolborategia lehertuta airean desegin zen.

Galerak izugarriak izan behar zuten gizonetan eta materialetan.

Espero publicar la lista completa de los muertos. Fueron varios cientos, de todos los pueblos costeros y aun de algunos del interior, como Hernani, Oiartzun, Tolosa, etc. Puedo, en este lugar, adelantar una primicia sensacional:

- una mitad de los muertos falleció en Lisboa, a causa de una epidemia, antes de zarpar;
- casi otra mitad falleció en el viaje de retorno e incluso después de haber llegado a puerto.

Oquendo y Recalde morirían pocos días después de su llegada, de tristeza, de rabia y de vergüenza. Dejaban tras sí, además de la humillación, un reguero de muertos, viudas, huérfanos, soldados que pagar, etc.

La reacción

Fue un terrible golpe para nuestros hombres de mar, sean capitanes, armadores, marinos. Mas contrariamente a lo que se suele suponer, no fue un hundimiento total de la marina. Ya en 1589-1590 se aprecian los primeros síntomas de reacción. La Corona dispuso fuertes cantidades para la construcción de barcos en Santander, Bilbao, San Sebastián. El 25 de noviembre de 1589 se aplicaron grandes partidas para ayuda de galeras y de la Armada: nada menos que 381 ducados, destinados a fábrica de galeones, adobo de naves, pagos de gente de mar, bastimentos. A San Sebastián, y por manos de Balencegui y de Martín de Arano, llegarían 65.000 ducados de plata.

- sueldos de gente de mar 12.000
- id. infantes 2.000
- bastimentos 38.000
- adobo de naves 13.500

Se reanudó el recuento de fuerzas y su distribución para la internada. A Pasaia correspondían diez navíos, a Portugalte tres, a Cuatro Villas ocho pataches. En una relación global de efectivos, de Portugal, Andalucía, etc. en que se contabilizan cien naves, la Escuadra de Gipuzkoa dispone de diez, con un arqueo de 5.500 toneladas y a falta de completar su artillería.

A Oquendo y Recalde sucederán otros nombres de Generales gloriosos: Uribe Apallua, Zubiaur, Urquiola, Pérez de Olazábal, los Ibarra, los Echezarreta, los Villaviciosa, Vidazabal, Alcega, Echeverri y otros muchísimos más.

La marina no terminó en 1588, sino mucho más tarde en el reinado de Felipe III, iniciando un declive que sería espantoso con el último de los Austrias.



Álvaro de Bazán.



Miguel Okendo.

Don Alonso Pérez de Guzmán,
Medinasidoniako dukea.
Duque de Medina Sidonia.



Hildako guztien izen-zerrenda argitaratzea espero dut. Ehunka izan ziren, kostaldeko herri guztietakoak, eta Hernani, Oiartzun, Tolosa, eta barnealdeko beste zenbait herrietakoak. Azken orduko berri jakingarri bat aurreratuko dut hemen:

- izurri bat zela medio, hildakoen erdiak Lisboan hil ziren, itsasoratu aurretik;
- ia beste erdia itzulerako bidaian bertan hil zen, portura iritsi baino lehen gainera.

Iritsi eta egun gutxira Okendo eta Errekalde hil ziren, tristu-raz, amorrutaz eta lotsaz. Atzean utzi zituzten, irainaz gain, hildakoen lorratza, alargunak, umezurtzak, ordaindu beharreko soldaduak, eta abar.

Erantzuna

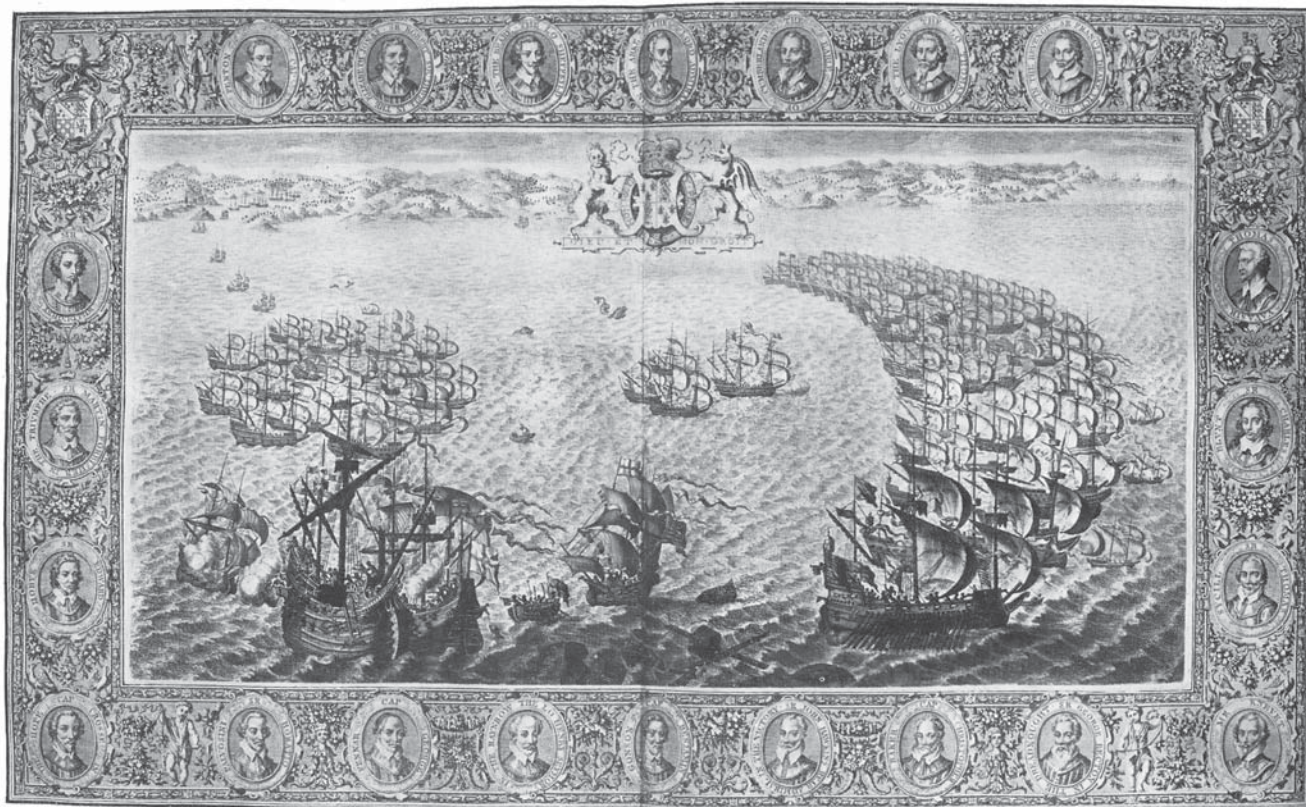
Kolpe handia izan zen gure itsasgizonentzat, dela kapitain, armadore edo marinela. Baina uste ez bezala, ez zen itsas armadaren erabateko hondamendia izan. Lehen erantzun-zantzu batzuk suma zitezkeen 1589-1590ean. Koroak dirutza handiak jarri zituen, Santanderren, Bilbon eta Donostian itsasontziak eraikitzeak. Partida handiak aplikatu ziren 1589ko azaroaren 25ean galerei eta Armadari laguntzeko: 381 dukat alajaina, galeoiak eraikitzeak, itsasontziak apailatzeko, itsas jendea ordaintzeko eta horniduretarako. Donostiara zilarrezko 65.000 dukat iritsi ziren Balenzegi eta Martín de Aranoren bitartez.

- itsas jendearen soldadak 12.000,
- infanteenak 2.000,
- hornidura 38.000,
- itsasontziak apailatzea 13.500.

Indar-kontaktetan jarraitu zen eta negutia antolatzeak banaketa egiten. Pasaia hamar itsasontzi zegozkion, Portugaleteri hiru, Lau Hiriei zortzi patatx. Ehun itsasontzi zenbaitu ziren Portugaleko, Andaluziako eta abarretako efektibo orokorren arabera, Gipuzkoako eskudrak hamar zituen, 5.500 tona zituztenak eta bere artilleria osatu gabea.

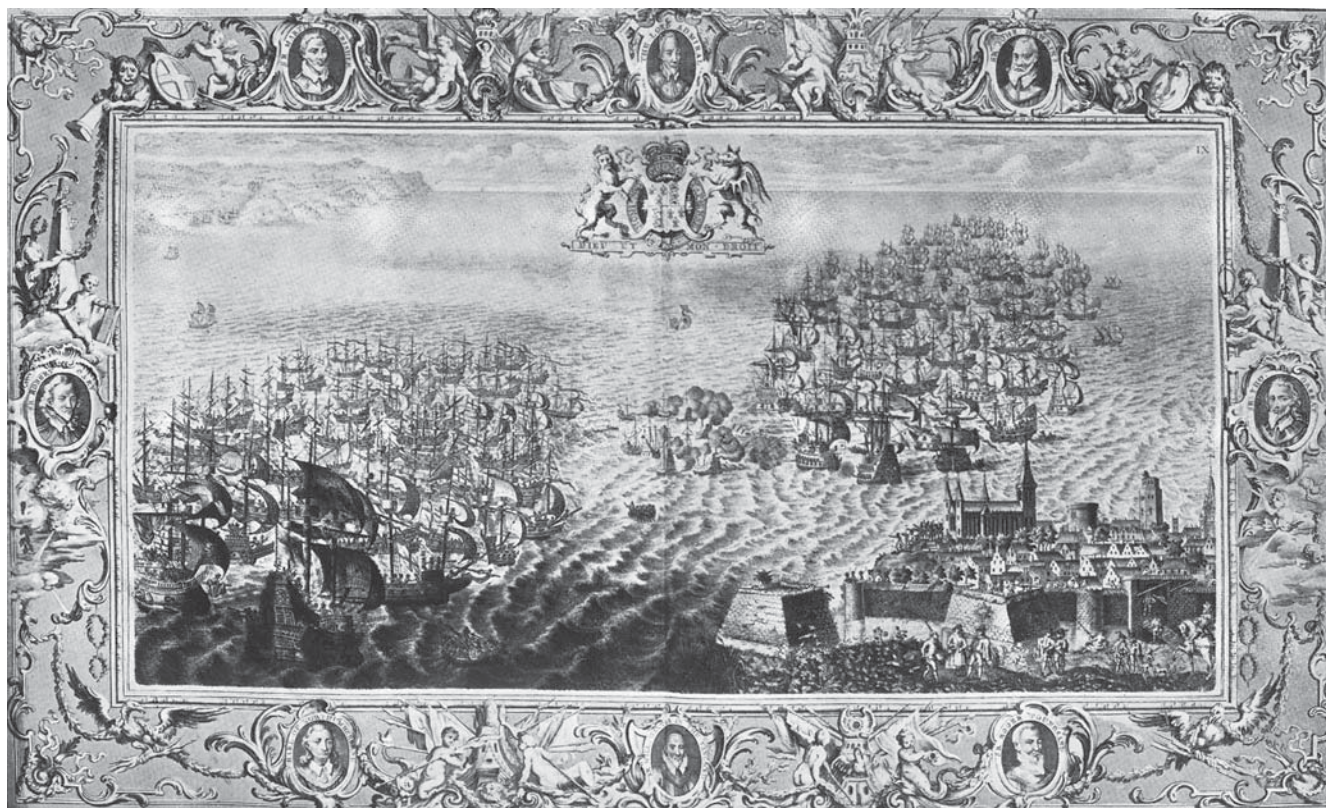
Okendoren eta Errekalderen ondoren beste jeneral loriatsu batzuen izenak etorri ziren: Uribe Apallua, Zubiaur, Urkiola, Pérez Olazabal, Ibarretarrak, Etxezarretarrak, Villaviciosa, Bidazabal, Alzega, Etxeberri eta beste asko.

Itsas armadaren bukaera ez zen 1588an izan, askoz beranduago baizik, Felipe III.aren erregealdian; gainbehera izugarri bati hasiera emanaz, Austria Etxeko azkenekoarekin.



Incendio del galeón de Vallés por Drake / Vallesen galeoia Drakek suturik.

La flota española frente a Calais / Espainiako ontzidia Calais-en aurrean.



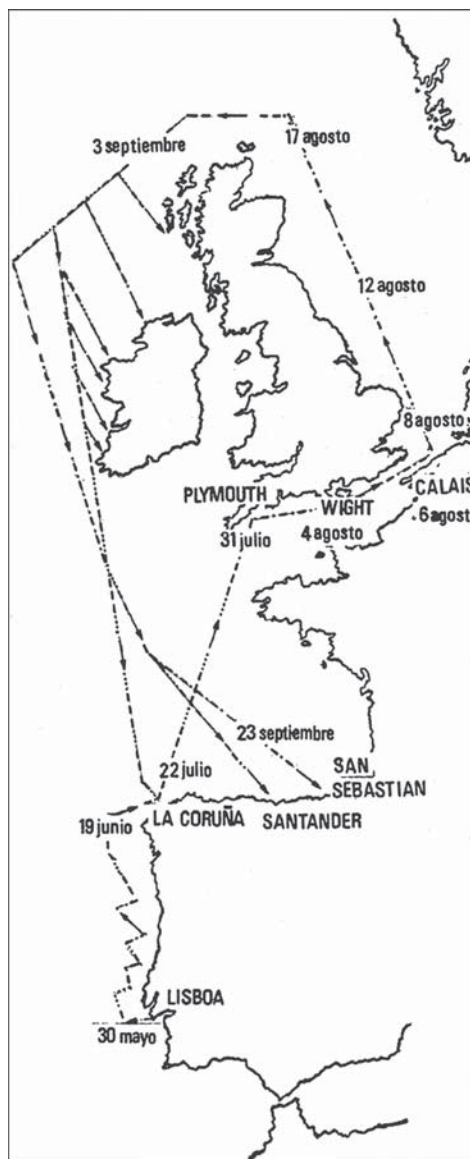


Grabado de John Dine / John Dine-ren grabatua. Greenwich-eko Museo Nazionalea

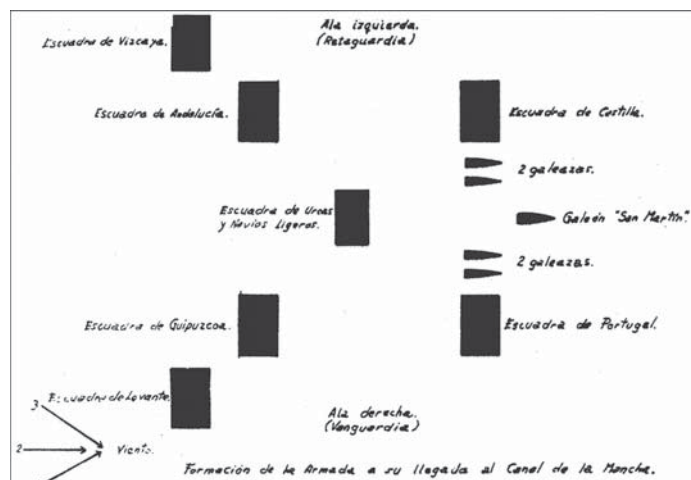


POSICIONES DE LA ARMADA INVENCIBLE

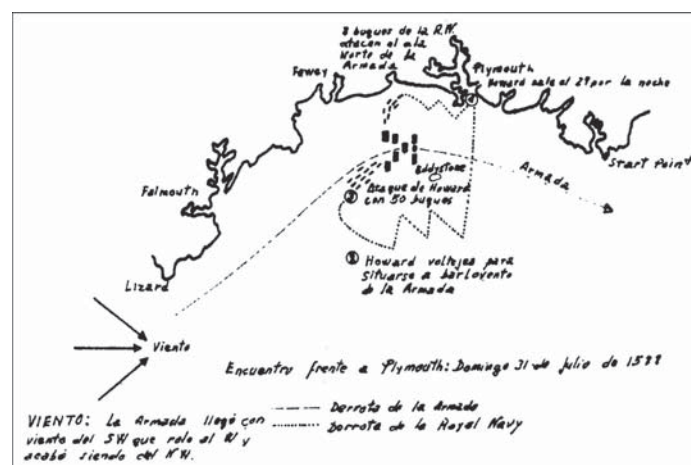
GARAIEZINA ITSAS ARMADAREN POSIZIOAK



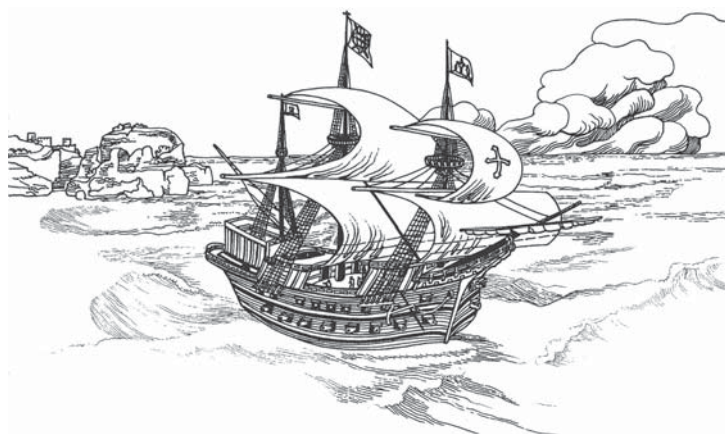
Invencible armadaren itsasbideak.
Derrotero de la Armada Invencible



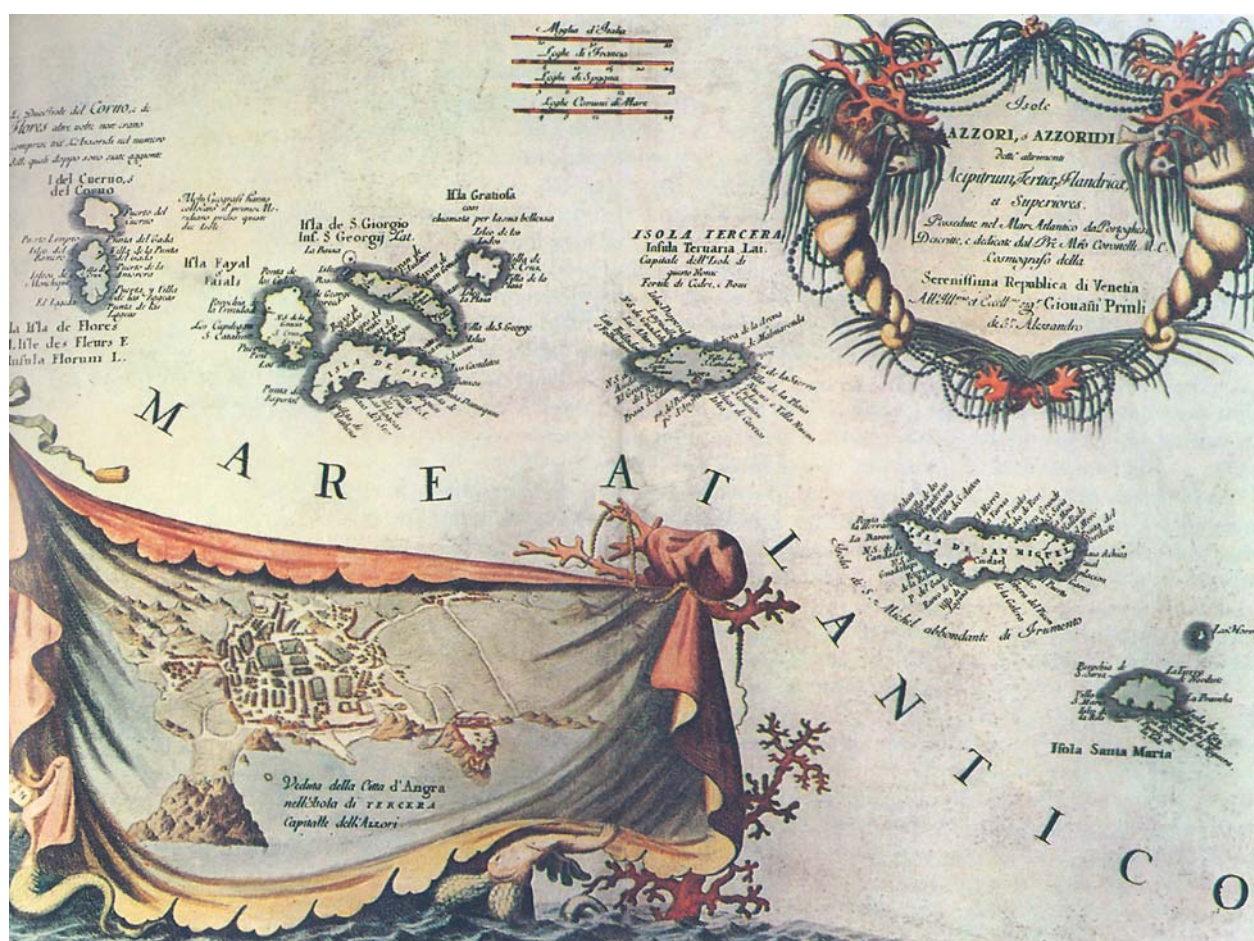
Invencible itsas armada Mantxako kanalera iristen.
La Armada Invencible a la llegada al Canal de la Mancha.



Invencible itsas armada, armada ingelesaren aurrean
1588ko ekainaren 31n.
La Armada Invencible frente a la Inglesa el 31-6-1588,



Justo Barbozaren Armada Handiko San Martín ontzitzarraren bertsioa,
gorde diren garaiko margolan ingeles eta italiarretako testigantzen arabera.
Interpretación de Justo Barboza del galeón "San Martín" de la Gran Armada,
según los testimonios que se conservan en pinturas inglesas y holandesas de la época.



Mapa de Coronelli, que representa las islas Azores / Coronelli-ren mapa, Azoreak irudikaturik dituena.

Batallas de las Terceras / Tercera uharteetako batailak.





Confiando solamente en Dios, gesto simbólico de arrojar las monedas antes de emprender el viaje.
Grabado de la escuela de Rubens, 1609.

Uste on osoa Jainkoagan jarrita, txanponak botatzeko keinu sinbolikoa bidaian abiatu aurretik.
Rubens-en eskolako grabatua, 1609.

MISIONEROS NAVEGANTES

EL FRANCISCANO FRAY MARTÍN IGNACIO DE LOYOLA

S

Su nombre suena poco entre nosotros y, sin embargo, merece una mención en este capítulo de *Vascos y mar*, porque ninguno (ni Elcano ni Urdaneta) pueden ostentar las marcas de navegación de este hijo de Eibar, hijo de Andrés Martínez de Maltea y Marina Osoa de Loyola. Era sobrino de San Ignacio y primo hermano de Martín García de Onaz, gobernador de Chile casado con una inca.

El 13 de junio de 1581 embarcaba con otros 31 misioneros franciscanos rumbo a Filipinas, vía México. Llegó a destino al año siguiente. Ese mismo año pisaba China, donde conoció grandes penalidades y peligros de muerte, de los que le libró Arias González de Miranda, Capitán mayor de la colonia portuguesa de Macao, adonde llegó nuestro fray Martín. Él fue el primer Custodio de la Provincia franciscana de Macao-Malaca.

A Malaca llegó el 31 de diciembre de 1583. Desde allí retornaría a España, vía Lisboa, pasando por Ceilán, Cabo de Comorín, Cochín, Goa, Madagascar, Cabo de Buena Esperanza, islas de Santa Elena, Santo Tomé, Cabo Verde y Canarias.

Había dado una vuelta al mundo tocando muchas más tierras que Elcano, empleando en ello tres años. Estaba en Portugal en 1584.

Después de tratar en el Consejo de Indias los problemas de las misiones franciscanas del Extremo Oriente, pasó a Roma a tratar con el P. General y obtuvo una bula de Gregorio XIII como Custodio de China.

En marzo de 1585 salía nuevamente de Lisboa con veinte misioneros, siguiendo la ruta portuguesa hasta Malaca. Por dos veces pisó tierra China con peligro de su vida.

Decidido a exponer el problema de las misiones chinas a Felipe II se dirigió a México atravesando el Pacífico en sentido contrario al de su viaje anterior, en la fragata Nuestra Señora de la Esperanza, de su paisano el General Pedro de Unamuno.

Zarpaban de Macao el 12 de julio de 1588; llegaban a Acapulco el 22 de noviembre, tras explorar las costas de Alta California, años antes de que Sebastián Vizcaíno y más tarde Iturbe recorrieran aquellos mares.

MISOLARI NABIGATZAILEAK

ANAIA MARTIN INAZIO LOIOLAKOA, FRANTZISKOTARRA

I

Izen hau ez da oso ezaguna gure artean, alabaina, merezi du aipamen bat *Euskaldunak eta itsasoa* izeneko kapitulu honetan; nabigazioan inortxok ez baitu gainditu —ez Elkanok ez Urdanetak— Eibarko herritar Andres Martinez Maltea eta Marina Osoa Loiolaren seme horren markarik. Loiolako Inazioaren iloba zen eta inka batekin ezkondua zegoen Martin Gartzia Onaz, Txileko gobernadorearen lehengusu propioa.

Filipinetako norabidean abiatu zen Mexikorantz, 1581eko ekainaren 13an, beste 31 frantziskotar misiolariarekin. Hurrengo urtean iritsi zen helmugara. Urte horretan bertan zapaldu zuen Txinako Macao izeneko portugaldarren kolonia eta bertako Kapitain nagusiak Arias Gonzalez de Mirandak libratu zuen Martin fraidea bizi zituen neke galant eta hiltzeko arriskutik. Bera izan zen Makao-Malakako frantziskotarren lehen Probintziako Kustodia.

Malakara 1583ko abenduaren 31n iritsi zen. Handik itzuli zen Espainiara, Lisboarako bidean, honako puntu hauetatik igaroz: Zeilan, Comorin lurmuturra, Cochín, Goa, Madagaskar, Esperantza Onaren lurmuturra, Santa Elena uharteak, Sao Tomé, Cabo Verde eta Kanariak.

Munduari bira eman zion eta Elkanok baino lurralde gehiago ukituz iritsi ere. Hiru urte behar izan zituen horretarako, 1584an Portugalen baitzegoen.

Indietako Kontseiluan Ekialde Urruneko frantziskotarren misioetako arazoez hitz eginda, Erromara joan zen Aita Jeneralarekin hitz egitera eta Gregorio XIII.aren bulda eskuratu zuen, Txinako Kustodia.

1585eko martxoan berriro irten zen Lisboatik, hoge misiolari berarekin zituela, portugaldarren bideari jarraituz Malakara. Bitan jarri zuen oina Txinan, bizia arriskatuz.

Ozeano Barea zeharkatuz, Mexikora abiatu zen aurreko bidaiaren kontrako zentzua hartuta, Txinako misioetako arazoa Felipe II.ari azaltzeko asmoz, herritarra zuen Pedro Unamuno jeneralaren *Esperantzaren Ama* fragatan.

Makaotik 1588ko uztailaren 12an itsasoratu ziren; Acapulcora azaroaren 22an iritsi zen, Kaliforniako kostaldea arakata, Sebastian Vizkainok eta beranduago Iturbek itsaso haiek zeharkatu baino urte batzuk lehenago.

En 1589 estaba ya en España, después de haber dado su segunda vuelta al mundo.

Perdida la esperanza de tornar a China, embarcó, en viaje sin retorno, para América del Sur en 1594.

En 1601 era nombrado Obispo de Asunción, donde dos años más tarde celebró su Sínodo en el que fomentó el aprendizaje de la lengua guaraní. Nombrado más tarde obispo de la Plata de los Charcas, murió, sin llegar a la sede, en Buenos Aires el 9 de junio de 1906.

El itinerario de Fray Martín

Este misionero, infatigable navegante, redactó un Itinerario a raíz de su primera vuelta al mundo, hoy poco conocido, pero que en su tiempo tuvo enorme éxito e influjo. El agustino fray Juan González de Mendoza lo insertó en buena parte en una amplia obra suya titulada *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran Reino de la China*. Publicada la obra en Roma en 1585, fue reeditada 38 veces en quince años. El relato de fray Martín era de lo mejor del volumen, e interesó por igual a geógrafos como a misioneros. Nada menos que fray Jerónimo Gracián, el carmelita tan querido de Santa Teresa, leyó la obra de fray Martín, y fue decisiva tal lectura para abrir a los carmelitas descalzos el horizonte misionero del Extremo Oriente.

Fray Martín Ignacio de Loyola fue un singular viajero cuyos ojos vieron infinidad de tierras remotas y extrañas y que pasó muchos meses de vida surcando los mares más variados: el Atlántico en sus dos costas lo mismo que el Pacífico, y hasta el Mar Indico. Es imposible compendiar la gran riqueza descriptiva de su relato. En su honor y en atención al espacio disponible, seleccionaremos dos trozos de su Itinerario en que nos habla del mar.

La primera isla que hay después de haber salido de la de Santo Domingo es la que ordinariamente llaman Navaza, la cual está 112 leguas de la ciudad de Santo Domingo y está en 17 grados. Es isla pequeña. Junto a ella está otra llamada Jamaica, de 50 leguas de longitud y 14 de altitud. Cerca de ellas suele haber grandes huracanes en la lengua de los propios isleños, quiero decir de los cuatro vientos principales juntos y que el uno hace fuerza contra el otro: los cuales ordinariamente soplan en esta costa los meses de agosto y septiembre y octubre, por lo cual siempre las Flotas que van a Indias procuran pasar aquella costa antes de llegar estos tres meses, o después, por tener experiencia de haberse perdido muchos navíos en aquel paraje y tiempo.

Desde esta isla se va a la Cuba, que está en 20 grados en la cual está el puerto de La Habana, que está en 23, a cuya última punta, que llaman Cabo de San Antón, se ponen 200 leguas y está a 22 grados de altura. Es grande isla y tiene 225 leguas de longitud y de latitud 37. Es habitada de españoles y convertida toda ella a la fe de Cristo y hay en ella Obispo y conventos religiosos. Cuando las naos van a la Nueva España, pasan a vista de ellas, y a la vuelta, así las que vienen de ella como las del Perú, entran siempre en el puerto dicho de la Habana, que es muy bueno y seguro, donde se hallan todos los mantenimientos que para provisión de las Flotas son necesarios, unos que produce la propia isla y otros traídos de otras, y hay en particular mucha y buena madera así para reparto de las naos como para otras muchas cosas, de la cual traen de ordinario lastradas las naos que vienen a España...

Desde esta Punta de San Antón se camina en demanda del Puerto de San Juan de Lua (que es en la tierra firme del reino de México), 250 leguas de la dicha Punta. Hay en todas ellas muy grandes pesquerías, y en especial de unos pescados que se llaman meros, que son tan fáciles de tomar, que en sólo un día pueden cargar de ellos, no sólo navíos, sino Flotas, y suele acaecer muchas veces subirlos a

Españian zegoen 1589rako, munduari bigarren bira eman ostean.

Txinara itzultzeko itzaropena galduta, itzulerarik gabeko bi-daian ontziratu zen 1594an Hego Amerika aldera.

1601ean Asuncionezko Gotzain izendatu zuten, eta bi urte beranduago Sinodoa egin eta guaranieraren irakaspena sustatu zuten. Gerora Plata de los Charcasezko gotzain izendaturik gotzain-aulkira iritsi gabe hil zen Buenos Airesen, 1906ko ekainaren 9an.

Anaia Martinen ibilbidea

Misiolari nabigatzaile nekaezin honek bere *Ibilbidea* idatzi zuen, lurrari bira lehen aldiz eman ondoren; gaur egun ez da oso ezaguna, baina bere garaian arrakasta eta eragin itzela izan zuen. Anaia Juan Gonzalez Mendoza agustindarrak *Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran Reino de la China* izeneko obran handian sartu zuen ibilbide haren zati bat. Obra 1585ean argitaratu zen Erroman eta 38 aldiz berrargitaratu zuten hamabost urtetan. Martin fraidearen kontakizuna zen liburuko idatzirik onenetakoa eta geografoei ez ezik misiolariei ere interesatu zitzaien. Santa Teresak hain maitea zuen Jeronimo Grazian anaia karmeldarrak berak irakurri zuen Martin fraidearen kontakizuna eta obra hori erabakigarria izan zitzaien karmeldar oinutsei Ekialde Urruneko misioetarako norabidea markatzeko.

Martin Inazio Loiolako fraidea bidaiari berdingabea izan zen; urruneko lurralde bitxi ugari ikusi zituen eta bere bizitzako hilabete asko igaro zituen askotariko itsasoak zeharkatzen: Atlantikoa eta Ozeano Barea beren bi kostaldeetatik eta Indiako Ozeanoa. Ezinezkoa da haren kontakizuneko deskribapen jori hura laburbiltzea. Haren ohoretan itsasoari buruz hitz egiten duen *Ibilbide*ko bi zati hautatu ditugu, beti ere, daukagun lekua kontuan hartuta:

la nao y tornarlos a echar en la mar por no tener con qué salarlos. Pásase a vista de una isla que se llama Campeche, que es una tierra muy fresca que está en el Reino de México y es muy bastecida de mantenimientos, y en particular de miel y cera, y tiene 360 leguas de contorno... A pocos días de haber pasado de esta isla, se llega al puerto de San Juan de Lua, en el cual, a causa de tener muchos bajíos, es menester entrar con mucho tiento en las naos... Es tierra muy cálida a causa de estar en 19 grados, pero es muy bastecida de mantenimientos. Solía ser malsana, y agora no se tiene por tanto. No sé si es la causa de la mudanza del cielo, o la discreción y buen regimiento de los que en ella viven. Esta ciudad de la de México, que es la metrópoli de todo aquel reino y de donde todo el se nombra, 70 leguas de camino, todo el tan poblado y lleno de pueblos, de indios y españoles y de bastimentos, que parece tierra de promisión. Es templadísimo, y tanto, que casi en todo el año no hace frío ni calor, ni los días exceden a las noches ni las noches a los días, sino muy poco, a causa de estar casi debajo de la línea equinocial.

Seleccionamos unos párrafos del viaje de Acapulco a Filipinas, tocando en varias islas del Pacífico.

Acapulcotik Filipinetara Ozeano Bareko irla batzuk ukituz egindako bidaiaren zati batzuk aukeratu ditugu.

«En la ciudad de México se van a embarcar al puerto de Acapulco, que es en la mar del Sur... 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: están puestas Norte-Sur y son habitadas de mucha gente de la manera que luego diremos. Estas islas están en 12 grados, 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. Todas estas islas están pobladas de gente blanca y de buenas facciones de rostro, semejantes en esto a las de Europa, aunque no en los cuerpos, porque son tan grandes como gigantes, y de tantas fuerzas que ha acaecido a uno de ellos tomar dos españoles de buen cuerpo y estando en el suelo asir al uno de un pie con una mano, y al otro de otra, y levantarlos con facilidad como si fueran dos niños... Pusiéronles a estas islas los españoles que por ellas pasan Isla de Ladrones, porque realmente lo son todos ellos y muy atrevidos y sutiles en el hurtar, en la cual facultad pueden leer cátedra a los gitanos que andan por Europa».

De esta guisa es todo el relato de fray Martín Ignacio de Loyola, el extraordinario navegante por mares remotos.

Honen antzekoa da Martin Inazio Loiolako fraidearen kontakizun osoa, urruneko itsasoetako nabigatzaile bikainarena:

Otros vendrían después

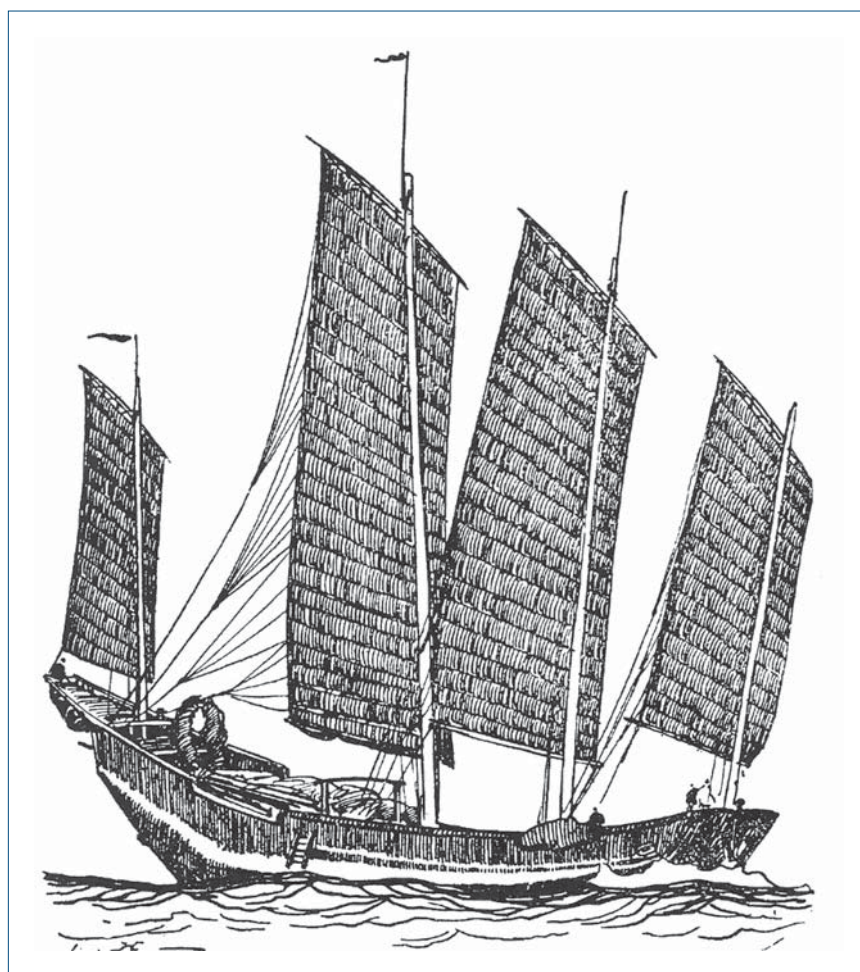
Por aquellos mares navegarían, aquellos años y en posteriores, Unamuno, Landecho, el azcoitiano Lorenzo de Zuazola y Loyola, los donostiarras Generales Tello y Aguirre y los hermanos Ugalde, los hijos de Mutriku Juan Martínez de Guilleztegui y Rodrigo de Guilleztegui, que falleció en la isla de los Ladrones.

Por estas muestras, reducidas prácticamente al siglo XVI, podemos barruntar toda la magnitud del tema Vascos y Mar. Un tema para una vida y para una enciclopedia entera.

Beste batzuk izango ziren gerora

Urte haietan nahiz gerora, itsaso haietan nabigatuko zuten Unamunok, Landetxok, Lorenzo Zuazola Loiola azkoitiarrak, Tello eta Agirre jeneral donostiarrek eta Mutrikuko Ugalde anaiak: Juan Martinez Gilleztegi eta Rodrigo Gilliztegik, Lapurren Uharteetan hil zenak.

la XVI. mendera mugaturiko erakusgai horiei esker, susmatu dezakegu Euskaldunak eta Itsasoa gaiaren handitasun guztia. Bizitza osorako ez ezik, Entziklopedia oso baterako gaia ere badena.



Junco chino de Mar / Itsasoko junks txinatarrak.

VIAJES DE SAN FRANCISCO JAVIER

«Los viajes por mar: camino de evangelización»



Cuatro grandes viajes realizó en tan sólo once años y medio de apostolado misionero, además de otros muchos menos importantes.

Primer viaje: Desde el puerto de Lisboa a la India. (1541-1542).

Segundo viaje: De la India a las islas Molucas en el Océano Pacífico: (1545-1546).

Tercer viaje: De la India al Japón. (1549-1551).

Cuarto viaje: De la India a la China. (1552).

Logros misioneros a través de los viajes

Cada vez que intentamos conocer más la historia de San Francisco Javier, más admirados nos quedamos al contemplar su dinamismo en favor del apostolado misionero. Los logros de Javier en tan corto espacio de tiempo, han sido verdaderamente formidables. Y más extraña al ver que, de estos once años y medio, ha dedicado cinco a navegar por todos los Océanos del globo con medios muy penosos de transporte.

Así es como recorrió dos veces los 7.000 kilómetros de la India a las Molucas; otras dos, los once mil que dista el Japón; una vez, los 9.000 que haya China.

Sería también interesante sumar al kilometraje de sus largas travesías, las múltiples que realizó en cada misión, de puerto en puerto, de poblado en poblado y de isla en isla.

En total más de 70.000 kilómetros de recorrido; es decir, cerca de dos vueltas enteras a la tierra.

A estos viajes por mar, hay que añadir la espera de semanas y meses en los puertos donde han de embarcar los pasajeros. Hoy esto se nos hace extraño dada la puntualidad a la hora de salida y la rapidez de las comunicaciones. De las ciento siete cartas que se conservan de Javier, 43 están fechadas en el puerto de Cochín en la India; porque de allí salía una vez al año el barco para Lisboa con la correspondencia postal. Si el Santo se hubiera retrasado en la entrega del correo, no habría podido enviar sus cartas hasta el año siguiente.

Aquellos viajes no eran ni de placer ni de descanso, como ocurre hoy con muchas travesías que se hacen por recreo. Sin embargo, han sido de una importancia singular al convertirse en los principales medios para abrir nuevos cami-

SAN FRANTZISKO XABIERKOAREN BIDAIAK

«Itsasoko bidaiak: ebanjelizaierako bidea»



Apostolutzako ministerioko hamaika urte eta erdian bakarrik, lau bidaia handi egin zituen, garrantzi txikiagoko beste batzuez gain.

Lehen bidaia: Lisboako portutik Indiara (1541-1542).

Bigarren bidaia: Indiatik Molukak Uharteetara, Ozeano Barea (1545-1546).

Hirugarren bidaia: Indiatik Japoniara (1549-1551).

Laugarren bidaia: Indiatik Txinara (1552).

Misiolaritzako lorpenak bidaietan zehar

Frantzisko Xabierkoaren historia ezagutzen zenbat eta gehiago saiatu, orduan eta harrituago gelditzen gara, haren misiolari apostolutzaren aldeko dinamismoa ikusita. Egundokoak izan dira Xabierren lorpenak halako denbora laburrean. Eta harridura are handiagoa egiten da ikustean, hamika urte eta erdi horietatik, bost urte pasa zituela munduko Ozeanoetan zehar garraibide oso eskasekin nabigatzen.

Halaxe egin zituen bi alditan Indiatik Molukak uharteetarako 7.000 kilometroak; beste bitan, Japoniara dauden hamaika mila; eta behin, Txinara dauden 9.000 kilometroak.

Horiez gain, interesgarria litzateke haren zeharkaldi luzee-tako kilometroekin batzea, misio bakoitzean, porturik portura, herrixkatik herrixkara eta uhartetik uhartera egin zituen beste kilometro asko eta asko.

Guztira 70.000 kilometro baino gehiago egin zituen bideetan, hau da, munduari ia bi bira oso emateko adina.

Itsasoko bidaia horiei erantsi behar zaizkie, bidaiariak ontziratutako behar duten portuetan zain egondako asteak eta hilabeteak. Orain hori ulergaitza egiten zaigu, gaur egungo irteera-orduen zehaztasuna eta komunikabideen azkartasuna ikusita. Xabierrek idatzitako ehun eta zazpi eskutitz haietatik, 43k Indiako Cochineko portuko data dute; izan ere itsasontzia handik irteten zen eskutitzekin urtean behin Lisboarantz. Santua posta entregatzeko garaian atzeratu izan balitz, ezin izango zituen bere eskutitzak bidali hurrengo urtera arte.

Bidaia haiek ez ziren izan ez laketerakoak ez atsedenerakoak, ez gaur egun aisiaz egiten diren zeharkaldien modukoak. Alabaina, garrantzia berezia izan zuten, Ebanjelioari bide berriak irekitzeko orduan baliabide nagusia bilaka-

nos al Evangelio y por brindar al mismo tiempo la ocasión para practicar la caridad con millares de enfermos, realizando en ellos los actos más sublimes y heroicos de su apostolado.

Los barcos de entonces

Las carracas o galeones usados por los portugueses, eran grandes y pesados buques de unas 800 toneladas, donde se apelotonaban unas 1.000 personas entre tripulantes, soldados y pasajeros, además de numerosas y pesadas mercancías. A las mujeres les estaba prohibido el viajar en estas naves.

Tres mástiles, varios puentes, rumbosos castillos tanto en la proa como en la popa, amplias velas con sus grandes cruces y 20 cañones a lo largo de la borda, daban muestra de seguridad y poderío.

Sin embargo, a pesar de su apariencia, estaban destinados a ser desguazados en los astilleros por su prematura vejez a los cuatro o cinco años de haber sido contruidos. De los cinco que componían la flota real portuguesa en su viaje a la India, uno naufragó antes de llegar a Goa; y otro, la nave Santiago -en la que iba Javier-, hizo lo mismo a los pocos meses de estar allí.

La velocidad de los barcos portugueses más ligeros era de 95 kilómetros por día.

La de las naves indígenas de las Molucas, de Japón, de la India y China, variaba entre 50 y 70. Hacía falta mucho temple de espíritu para emprender tan largas travesías.

Incomodidades de los viajes

El célebre Padre Valignano que sucedió después de unos pocos años a San Francisco Javier en su cargo de Provincial de la India, nos describe de manera exhaustiva los trabajos y sufrimientos en los barcos. Se refiere especialmente a la gente sencilla a la cual se acomodó el Santo.

La primera incomodidad, dice, es la falta de espacio. Las naves van atestadas de pasajeros, mercancías y provisiones, de manera que apenas queda sitio para moverse; la gente de condición humilde para cuya comodidad no se ha procurado cosa alguna, tiene que permanecer todo el día de pie bajo un sol abrasador y dormir allí mismo de cualquier modo, expuesta al frío de la noche y al calor del día. Por otra parte, las literas para los de clase media son tan bajas y tan estrechas de espacio, que justamente puede un hombre entrar en ella.

La segunda incomodidad es el problema de la comida y bebida. Aunque el Rey de Portugal suministra raciones diarias de galleta, pescado, carne, agua y vino en cantidad suficiente para mantener con vida a los pasajeros, la carne y el pescado son tan salados que a muchos se les hinchan las encías no pudiendo comer ni beber; la provisión de utensilios para recoger las raciones es tan insuficiente que los alimentos no se pueden guardar. Así pues, los sufrimientos ocasionados por ello, sobre todo en los soldados, no pueden ser descritos.

La tercera incomodidad entre la generalidad de los pasajeros se debe a su pobreza y poco espíritu previsor; embarcan con ropas insuficientes que comienzan a pudrirse pron-

tzean, eta, aldi berean, milaka gizonekin karitatea praktikatzeo parada eskaintzean, haiengan beren apostolutzako ekintzarik bikainenak eta heroikoenak egin baitzituzten.

Orduko itsasontziak

Portugaldarrek erabilitako galeoi edo ontzitzarrak 800 bat tonako ontzi handi astunak ziren eta hantxe pilotzen ziren 1.000 lagun inguru, tripulazio, soldadu eta bidaiariak, merkantzia astun ugariez gain. Debekatu egiten zitzairen emakumei itsasontzi horietan bidaiatzea.

Segurtasun eta indar itxura zuten: hiru masta, hainbat zubi, brankako nahiz popako gaztelu arranditsuak, gurutze handiak zituzten oihal zabalak eta 20 kanoi karelean zehar jarrita.

Hala ere, itxuraz bikainak izan arren, azkar zahartzen zirela eta, eraiki eta lauzpabost urteren buruan ontzioletan desegin behar izaten ziren. Indiarako bidai hartan, portugaldarren errege-ontzidia osatzen zuten bostetatik bat Goara iritsi baino lehen hondoratu zen, eta beste bati, *Santiago* ontziak -Xabier zermanak-, gauza bera gertatu zitzaion iritsi eta hilabete gutxira.

Portugaldarren ontzi arinagoen abiadura eguneko 95 kilometrotakoa zen.

Ontzi indigenek -Molukak, Japonia, India eta Txinakoak- hartzen zuten abiadura 50 eta 70 kilometro artekoa izaten zen. Espirituaren aldarte handia behar zen halako ibilaldi luzeetan abiatzeko.

Bidaietako deserosotasunak

Aita Valignano ospetsuak, Indiako Probiltzial karguan San Frantzisko Xabierkoaren oinorde izan zenak, xehetasunez azaltzen dizkigu itsasontzietako lanak eta neke-minak. Jende xeheari buruzkoak dira bereziki pasadizoak, haiekin bat egin baitzuen Santuak.

Lehen deserosotasuna, Probintzialak esaten duenez, lekurik eza zen. Itsasontziak lepo zihoazen, jendez, merkantziaz eta hornigaiez beteta, eta ia ez zen lekurik mugitzeko ere; maila apaleko jendearentzat ez zen erosotasunik apailatu eta egun osoan eguzki galgatan zutik egon behar zuten, eta lo ere hantxe egin behar nolanahi, gaueko hotzetan bezala eguneko berotan jarrita. Beste alde batetik, erdiko klasearen ohatzeak hain ziren baxuak eta estuak, non ezin zen haietan gizon bakar bat baizik kabit.

Bigarren deserosotasuna janaren eta edariaren arazoa zen. Nahiz eta Portugaleko Erregeak egunero bakoitzarentzat galletak, arraina, haragia, ura eta ardoa bidaiarien biziari eusteko adinako kopuruan eman, haragi eta arrain hain gaziak askori oiak hazten zizkienez ezin izaten zuten ez jan eta ez edan; bakoitzari zegokion errazioa gordetzeko tresnerietan hornidurak gutxiegi izanik, ezin izaten zuten janaririk gorde. Beraz, hala sortzen ziren sufrimenduak -soldaduegan batez ere- deskriba ezinak dira.

Hirugarren deserosotasuna bidaiari gehienek pobretasuna eta aurreikuspenetan eskasia zen; behar beste jantzi hartu gabe ontziratzen ziren eta sorbalda gainean arropa ustel-

to sobre sus espaldas, sufriendo cruelmente en latitudes más bajas, tanto por el frío como por el hedor de sus harapos.

La cuarta incomodidad es causada por las calmas chichas frente a las costas de Guinea... que pueden durar 40, 50 o 60 días. Durante todo este tiempo los pasajeros se desahacen en sudor y sufren tormentos, producidos por el calor, que mi pluma no es capaz de describir.

La quinta incomodidad y peor de todas es la falta de agua. Durante la mayor parte del viaje el agua racionada es tan mefítica y nauseabunda, que es imposible resistir su olor; los pasajeros tienen que colocarse un paño delante de la boca para filtrar la corrupción. Este líquido solamente se distribuye una vez al día y muchos ni siquiera reciben la parte que les corresponde porque no disponen de recipiente donde recogerla. Otros beben su ración de un solo trago.

De todo esto resulta que muchos mueren de sed.

La sexta incomodidad es la abundancia de enfermedades de toda clase entre los pasajeros que sufren mil molestias y miserias antes de sanar o de morir. «El Rey nombra un médico para cada nave; pero sus remedios llegan muchas veces tarde».

(A Javier en su calidad de Nuncio Apostólico se le concedió un pequeño camarote; pero lo cedió a los pobres enfermos. El mismo les servía y cuidaba como una madre y hasta les lavaba la ropa.) «Ocurre a menudo que mueren la mayoría de los pasajeros.

A veces 50, 100, 200 y hasta 400 en el mismo barco; y desgarran el corazón el ver todos los días cómo son arrojados al mar los pobres cuerpos hinchados».

Otros peligros

«Otros peligros acechan también en estos viajes; las tempestades al doblar el Cabo de Buena Esperanza, los bajíos y arrecifes, los corsarios y piratas, el fuego causado por las grandes cantidades de pólvora, resina y pez líquida almacenada en la bodega y finalmente el peligro siempre inminente de muerte».

A todas estas incomodidades y sufrimientos que presencié Javier, hay que añadir los que sufrió en naves indígenas, especialmente en los juncos chinos que empleó durante la travesía al Japón en ida y vuelta así como en su último viaje a la China.

El Padre Pérez que se unió a Javier en 1548 sufriendo del mareo desde la salida escribe así: «Pobre de mí!; pensaba morirme y ser devorado por uno de esos grandes cetáceos que llaman tiburones. El barco parece resucitar cuando se levanta sobre las olas, después de haberse antes hundido en el abismo. Aquí se aprende a conocer los misterios de Dios: se ve uno en lo más profundo del Océano y luego remonta como quien resucita».

Eran tales las fatigas en estos larguísimos trayectos, que de los que partían para la India, morían el 29%; de los que marchaban para la China y el Japón, sucumbían en la travesía el 74%.

Testu hau honako helbide honetatik hartua da:
www.sanfranciscodejavier.com

tzen hasten zitzairen eta latituderik hotzenetan gogor sufritzen, bai hotzagatik, bai jantzi zarpailen kiratsagatik.

Laugarren deserosotasuna haizerik eza izaten zen; Gi-neako kostaldearen aurrean... 40, 50 edo 60 egun ere iraun zezakeen barealdiak. Denbora horretan guztian, bidaiariak beroak urtu beharrean, izerditan, nire lumak adierazi ezin dituen oinazeak sufritzen zituzten beroarengatik.

Bosgarren deserosotasuna eta guztien artean okerrera ur falta zen. la bidaia guztian ura errazionaturik zuten eta hain zen ustel-kirasduna eta nardagarria, non ezinezkoa zen haren usaia jasatea; bidaiariak zapi bat jarri behar izaten zuten aho-sarreran ustela iragazteko. Isurkari hori ez zuten egunean behin baino banatzen eta askok ez zuten zegokien kopurua hartzen, ez baitzuten ontzirik hartarako. Beste batzuek beren anoa trago batez edaten zuten.

Honen guztiaren ondorioz, asko hiltzen ziren egarritz.

Seigarren deserosotasuna bidaiarien artean ugari ziren eta era guztietakoak gaixotasunak, sendatu edo hil bitartean hamaika egonezin eta miseria sufritu beharrekoak. Erregeak sendagile bat izendatzen zuen itsasontzi bakoitzerako; baina, haien erremedioak berandu iristen ziren sarritan.

(Xabierkoari, Nuntzio Apostoliko gisa, gela txiki bat eman zioten; baina hark gaixo behartsuentzat eskaini zuen. Berak zerbitzatzen zituen gaixok eta amak batek bezala zaintzen; arropa ere garbitzen zien). Sarritan gertatzen zen bidaiari gehienak hiltzea: ontzi berean batzuetan 50, 100, 200 edo baita 400 ere; eta bihotza urratzen zen egunero itsasora gorputz puztu gaixo haiek botatzen ikusteak.

Beste zenbait arrisku

«Zelatan zituzten bidaia horiek beste arrisku-mota batzuk: ekaitzak Esperantza Onaren lurmuturrari bira ematean; hondar-pilak eta uharriak; kortsarioak eta piratak; biltegian pilaturiko bolbora, erretxina eta bike-kopuru izugarriek eragindako suteak, eta, azkenik, beti zegoen heriotzaren arrisku hur-hurrekoa.

Xabierrek ikusitako deserosotasun eta sufrimen horiei guztiei erantsi behar zaizkie indigenen ontzietan jasan zitue-nak, batez ere, Japoniako zeharkaldian joan-etorria egiteko erabili zituen jungu ontzietan nahiz Txinara eginiko azken bidaian jasandakoak.

Honela idazten du 1548an Xabierrekin elkartu zen Aita Perezek, irteeratik beretik zorabia nozituz: «Bai gizagaixoa ni! Hiltzera nindoala uste nuen, eta balea deitzen dioten zeta-zeo handi horietako batek irentsiko ninduela. Ontziak piztu egiten zela zirudien, lehen itsas leizean hondoratu ondoren, olatuen gainera igotzen zenean. Hemen ikasten da Jainkoaren misterioak ezagutzen: batek ozeanoaren sakonean ikusten du bere burua eta piztu balitz bezala igotzen da».

Ibilbide hain luzeetan halakoak ziren nekeak, ze Indiara abiatzen zirenetatik % 29a hiltzen zen; Txinara eta Japoniara joaten zirenetatik, berriz, ibilbidean hiltzen zirenak % 74a.

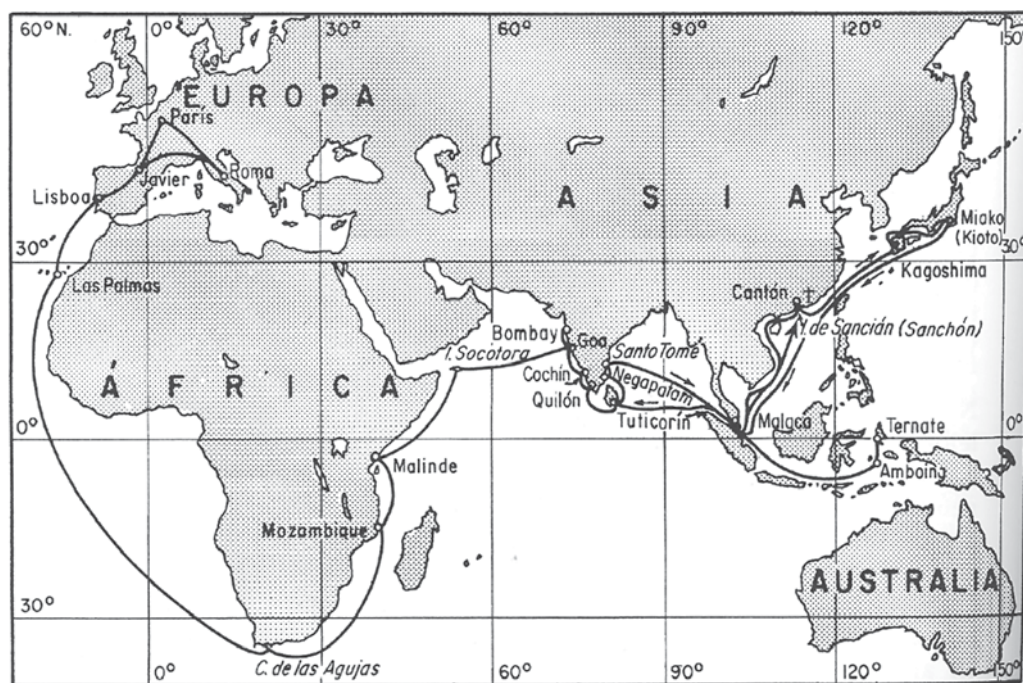
Este texto ha sido tomado de
www.sanfranciscodejavier.com

FRANCISCO XABIERKOAREN NABIGAZIOKO IBILBIDEA



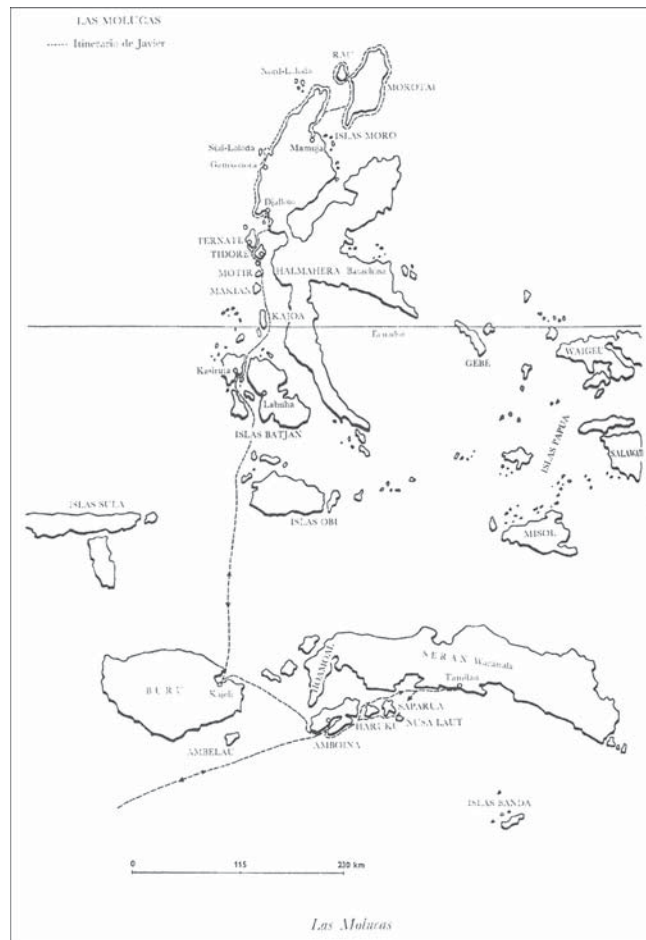
San Francisco Xabierkoa, Indietako eta Japoniako
ebanjelizatzailearen bidaietako mapa.

Mapa de los viajes de San Francisco Javier, evangelizador de las
Indias y de Japón.

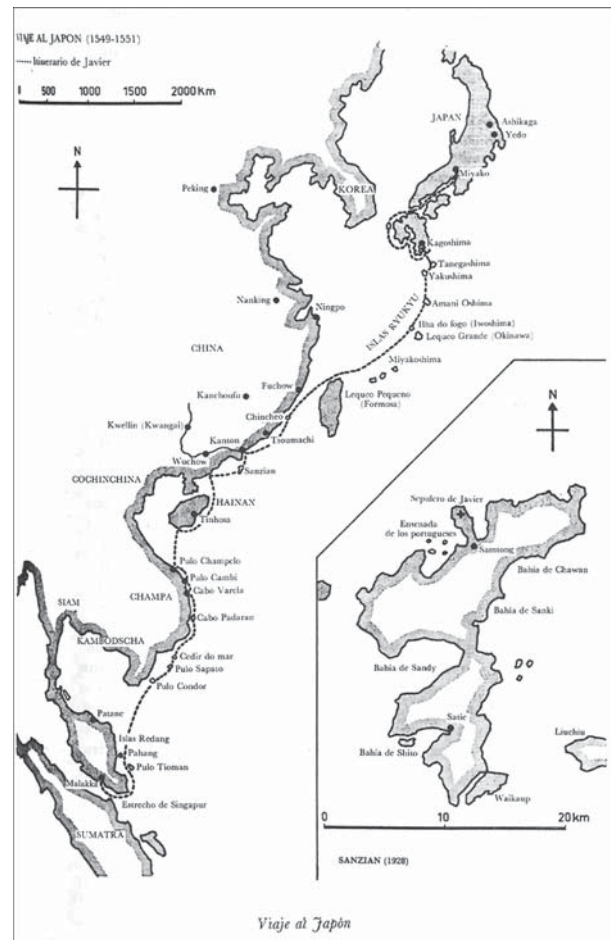


San Francisco Xabierkoaren misioak (1549-1551).

Las misiones de San Francisco Javier (1549-1551).



Japoniako ibilbidea (1549-1551).
Itinerario en Japón (1549-1551).



Moluka uharteetako ibilbidea.
Itinerario en Las Molucas.



Calicut en la India, uno de los lugares en los que San Francisco Javier desarrolló su actividad misionera.

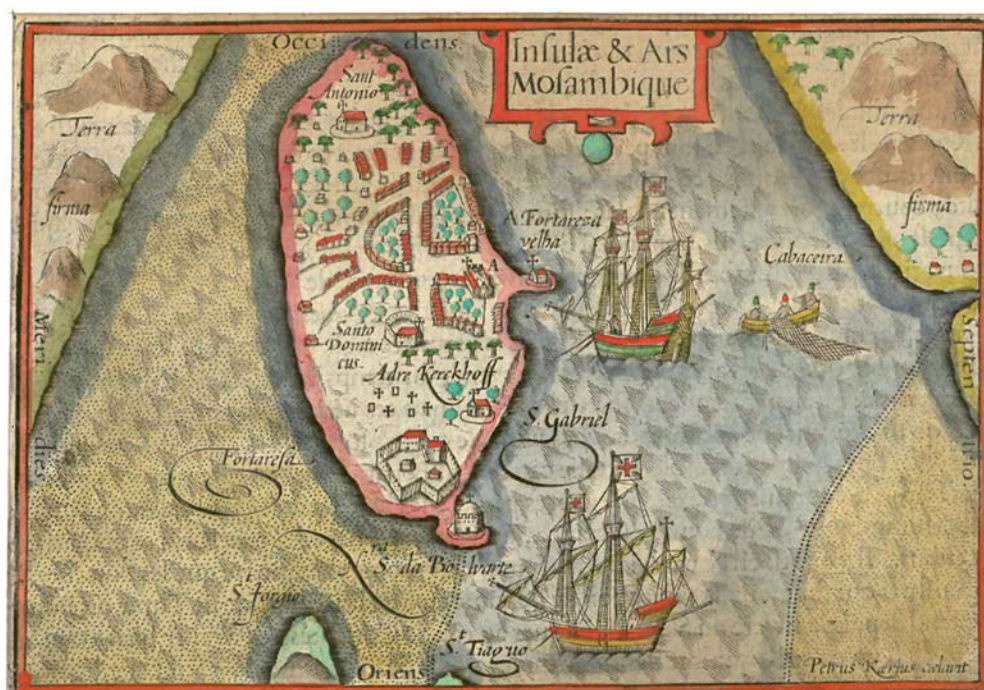


Mozambique izan zen San Francisco Xabierkoaren geltokietako bat, Ekialdera eginiko bidaian.

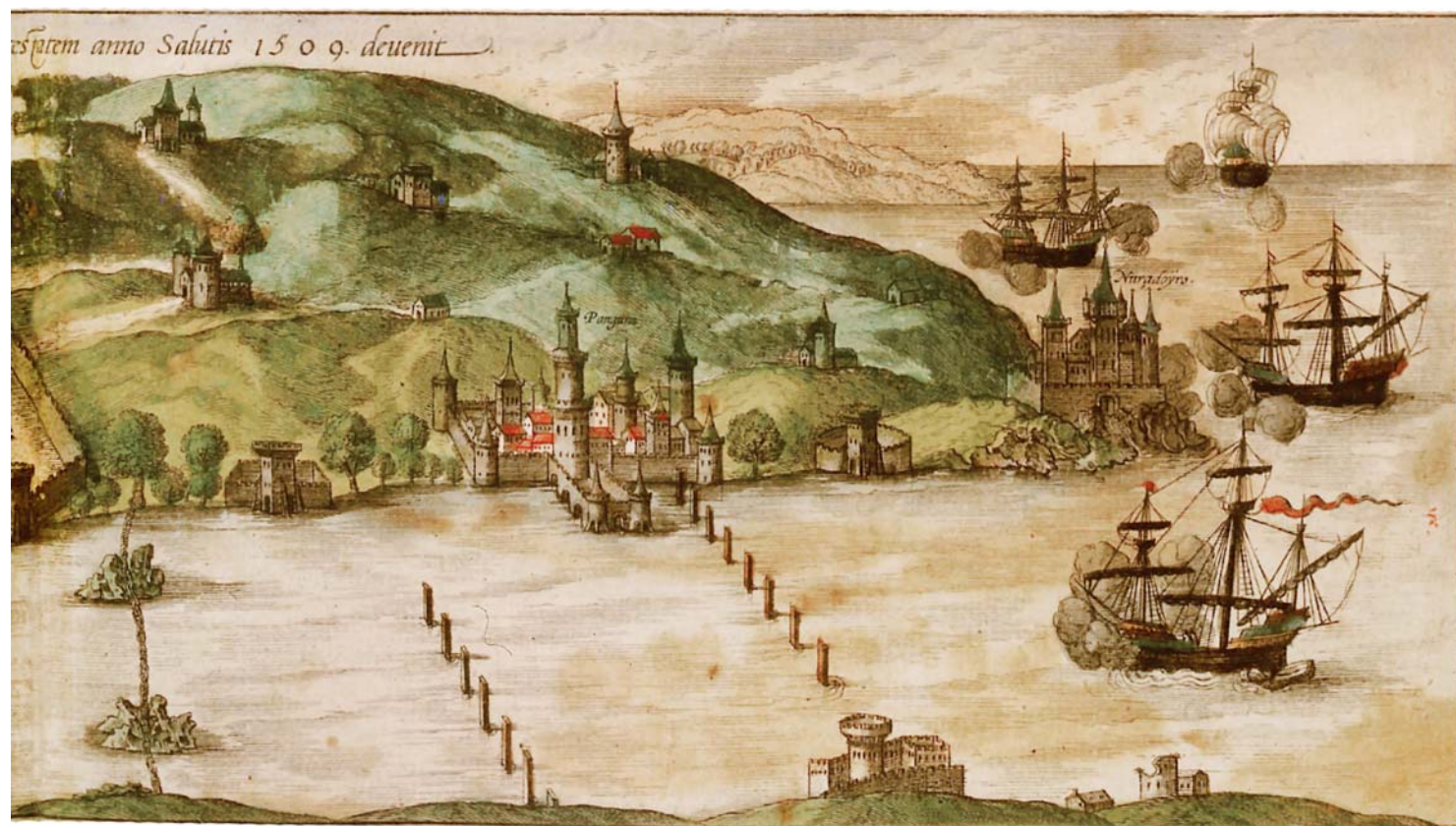
Mozambique, fue una de las escalas de San Francisco en su viaje al Oriente.



Goa (India).



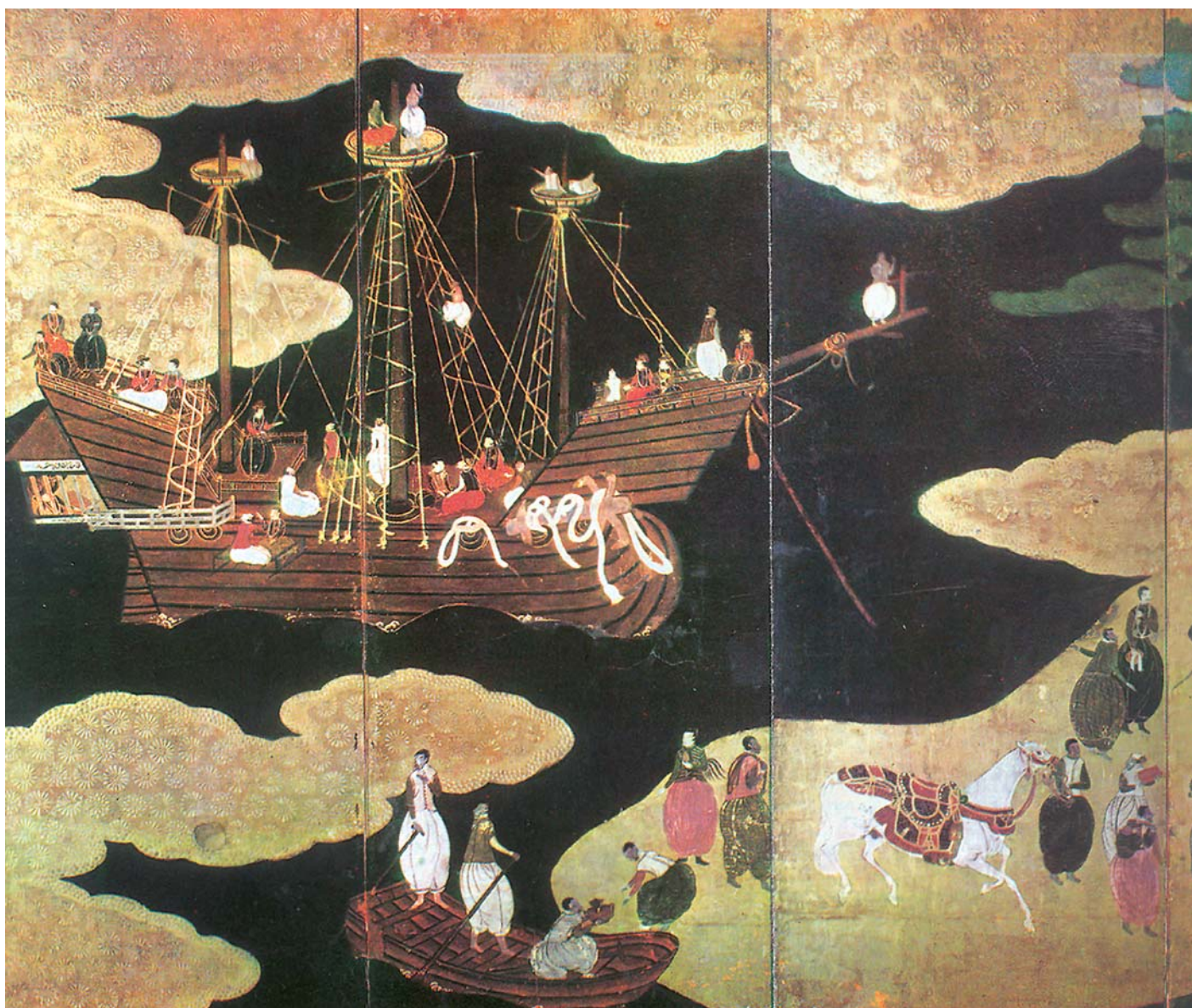
Mozambique / Mozambique.



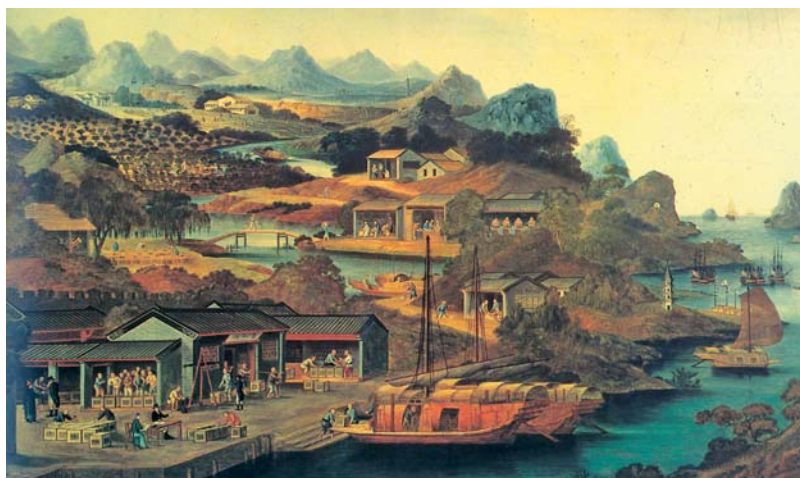
Portugaldarren ontziak Calicut-en aurrean aingurak botata, San Francisco Xabierkoaren beste geltoki bat.

Navíos portugueses fondeados frente a Calicut, otra de las escalas de San Francisco Javier.

Civitatis orbis terrarum. Georges Braum, 1582.



Biombo laqueado en oro que representa la llegada de los portugueses al Japón (siglo XVI).



Te-lantegia eta tearen merkaturatze-eszenak Txinan.
Georges Chinnery-ren margolana, XIX. mendearen hasierakoa.

Factorías de té y escenas de su comercio en China.
Pintura de Georges Chinnery, de principios del siglo XIX.

PAISAIEN ETA TIPO ETNIKOEN OROITZAPENAK



Urrez lakaturiko bionboa, portugaldarrak Japoniara iristea irudikatzen duena, XVI. mendea.



Cagayantarra, 1571.
Nativo de Cagayán, 1571.



Bikote tagaloa, 1571.
Pareja de tagalos, 1571.



Zambales-en bertako bikotea, 1571.
Pareja de nativos de Zambales, 1571.



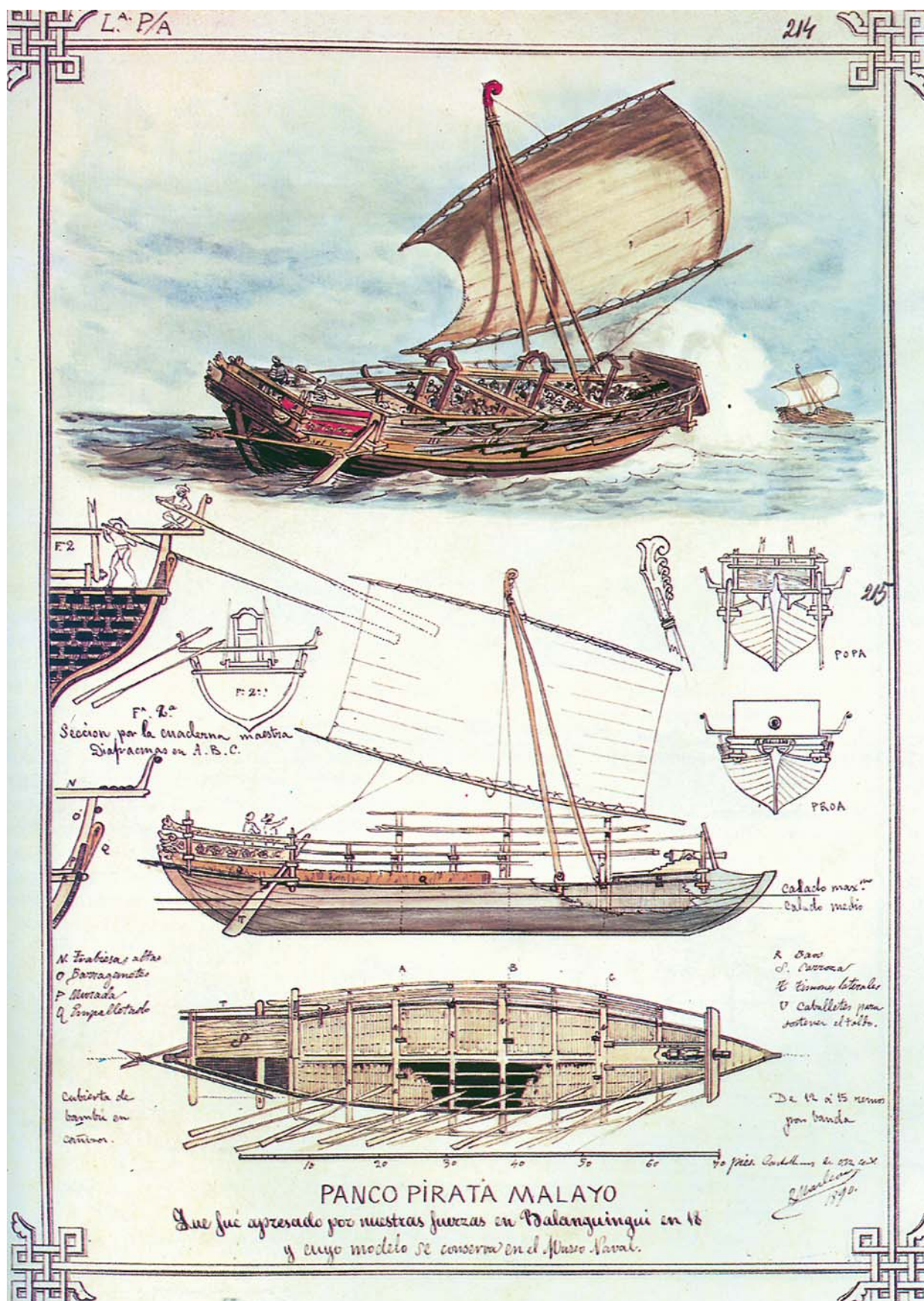
Embarcaciones japonesas / Japoniarren ontziak.



Pequeño «champan» chino / Xanpain-ontzi txiki txinatarra.



Embarcaciones chinas / Ontzi txinatarrak.





San Francisco Xabierkoak Filipinetako uharteei buruz, 1663an.

San Francisco Xavier sobre las Islas Filipinas, 1663.



Ex lris B. X. auerij, ad Ignatium ex India scriptis
 GRATIA ET CARITAS X. D. N. Mi pater in X. visceribus vnice
 Te ego pater animæ meæ, sumeq. mihi venerande positus humi ge:
 nibus (sic. n. hanc tibi eptam scribo) suppliciter oro, vt mihi a
 Deo impetres, vt dum viuam sanctissimæ voluntatis suæ mihi det
 et plane agnoscendæ, et omnino exequendæ facultatem. Vale
 Tuus minimus filius, longissimeq. exulans. FRANC. XAVERIUS. 59

Ignacio Loiolakoari idatzi zion Francisco Xabierkoak Indietatik.
 Rubens-en eskolako grabatua, 1609.

Francisco de Javier escribe a Ignacio de Loyola desde las Indias.
 Grabado de la escuela de Rubens, 1609.

VI.

Franzizco sarthu zen untziac San Migel zuen izena, eta untzi capitainac Eduard de Gama.

Sei egunen buruan dembora khambiatzen da, itsasoa samurtzen, zerua belzten; egunac ez du iguzkiric, ez gañac izarric. Tempestaren erdian, ilhumben erdian, aitzina badoha San Migel, emeki bada emeki, nekhez bada nekhez, noiz eta ere haize zirimola batec bidea hautsazten baitio eta galarazten. Chalupa ureari da hamabortz gizonekin, capitainaren iloba hamabortzgarren. Gau minean, uhin batec trencatzen diotza lokharriac, eta hosto bat bezala baderama

— 223 —

untziac urrun. Hamabortz gizonen deñadarra itzutearekin, capitainac oihu egiten du : Sokhorri !! sokhorri !! eta bera sokhorri behartan, badoha bertzer sokhorri emaiterat. Betan itsas zolatic atheratzen da ur mendoñ bat, otheretsu eta muthiri, eta orro ikharagarri atekin untziaren aldean lehertzen da. Untzia ordi bat bezala dabilalaric, ez erorico bai erorico; bertze uhin batec errailetan joiten du, eta roz gora aurthikitzen. Mariñelec, nigar marsketan, adio diote untziari, adio biziari.

« Ez lotsa, untzia ! . . . Franzizco dakharrec ! » Ordu artean ez da agertu Franzizco ; duan agertzen da, eta othoitz hau egiten du :

« Jesus, gizonen salbatzailea ! Jesus, ene arimaren amodioa ! Zure zauri adoragarrien izenean, hel zakizkigu ! »

Untzia orducotz urpe egina, goiti heldu da, eta bere gizon guziac oso. Uhinac eztatzen re, hedoiac barreatzen, zeru chaharra agertzen. Untziac badaki orai zer aurkhintzetan den, a beldurric gabe badohake bere bidean.

— 224 —

« Zer egin la chalupa ? » dio noizpait capitainac.

Mariñelac k gora igaiten dire, behatzen dute, deus nihon ageri.

Triste da ma, iloba galduric; triste jende guzia, le beren jendeac, bertze beren adichkiduric.

Franzizco lzen zaio capitainari, eta erraiten dio : « igarric egin, Eduard maitea, ethorric chalupa. »

« Oh ! ene Akhabo da, akhabo ! haren ethortzea mi liteke ! » Othoitzean hasten da Franzizi orenen burnan capitainari erraiten di

« Ageri da Eduard maitea ? »
« Ez, ene Ai da deus ageri. »

Othoitzerat itn da. Arratsalde aphalean capitainari erraiten dio : « Ageri da deus, Eduard mait

Khorder goren da capitaina; behatzen du, luzaz behau, begiac akhitsu artean behatzen du, esitu duenean, jausten da, diolaric :

— 225 —

« Ene Aita, ez da deus ageri, gainean zerua baizic, beherean itsasoa baizic. »

Arrats irian capitainari erraiten dio :

« Hea bada, ez denez deus ageri ? »

Capitaina igaiten da berriz ere, ez zerbaiten ikhusteco esperantzaz, ezic esperantza guzia galdua du, baina Franzizcori atsegin egitea gatic. Capitainarekin batean igaiten dire mariñelac; untziaren cachco cachcorat igaiten dire; nihon ez dute deus ikhusten ura baizic, eta bethi ura.

Etsituric jautsi direnean, haurtto batec oihu egiten du :

Chalupa !! . . . Chalupa !! . . .

Chalupacoec eta untzicoec elgar besarcatzen dute, nigarrez daude elgarren besoetan. Betan mintzo dire guziac, batzu bertzeac baino gorago; ezin erranezcoa da heien bozcarioa . . .

15

FRANCISCO LAPITZEN LANEKO GERTAKARIA SAN FRANCISCO XABIERKOARI BURUZ

— 226 —

Orduan capitainac erraiten diote :

« Utzazue ene iloba bakharric mintza dadin;
« eta zuc, ene iloba, erraguzu nola athera zare-
« ten biziric. »

« Nola athera garen, oseba Jauna ? Bainan
« ez dugu den gutieneco hirriscuric ukhan.
« Gurekin ginuen Zabier, eta untzirat harc
« ekharri gaitu. »

« Aiei!! Aiei!! dio capitainac, oiñu samin
« batekin; ene iloba burutic aldaratu da, tem-
« pestac burua jo dio. »

« Zer diozu, ene oseba ? Zerentzat diozu bu-
« rutic juan naizela ? »

« Bainan, ene iloba maitea, Zabier ez zen
« chalupan; untzian zen, gurekin zen. »

« Gurekin zen ! gurekin zen ! diote botz batez
« chalupan zirenec, hari zor diogu bizia ! hari
« zor dugu zuen hatzemaitea ! »

Untzian diren guziec juramentu egiten dute
Zabier heiekin zela, eta Zabiarec salbatu dituela;
chalupan ziren guziec ere juramentu egiten
dute Zabier heiekin zela, eta Zabiarec salbatu
dituela. Beren ezagutzan, guziec goستن dute
Jainco guziz botheretsua eta guziz urricalmen-

— 227 —

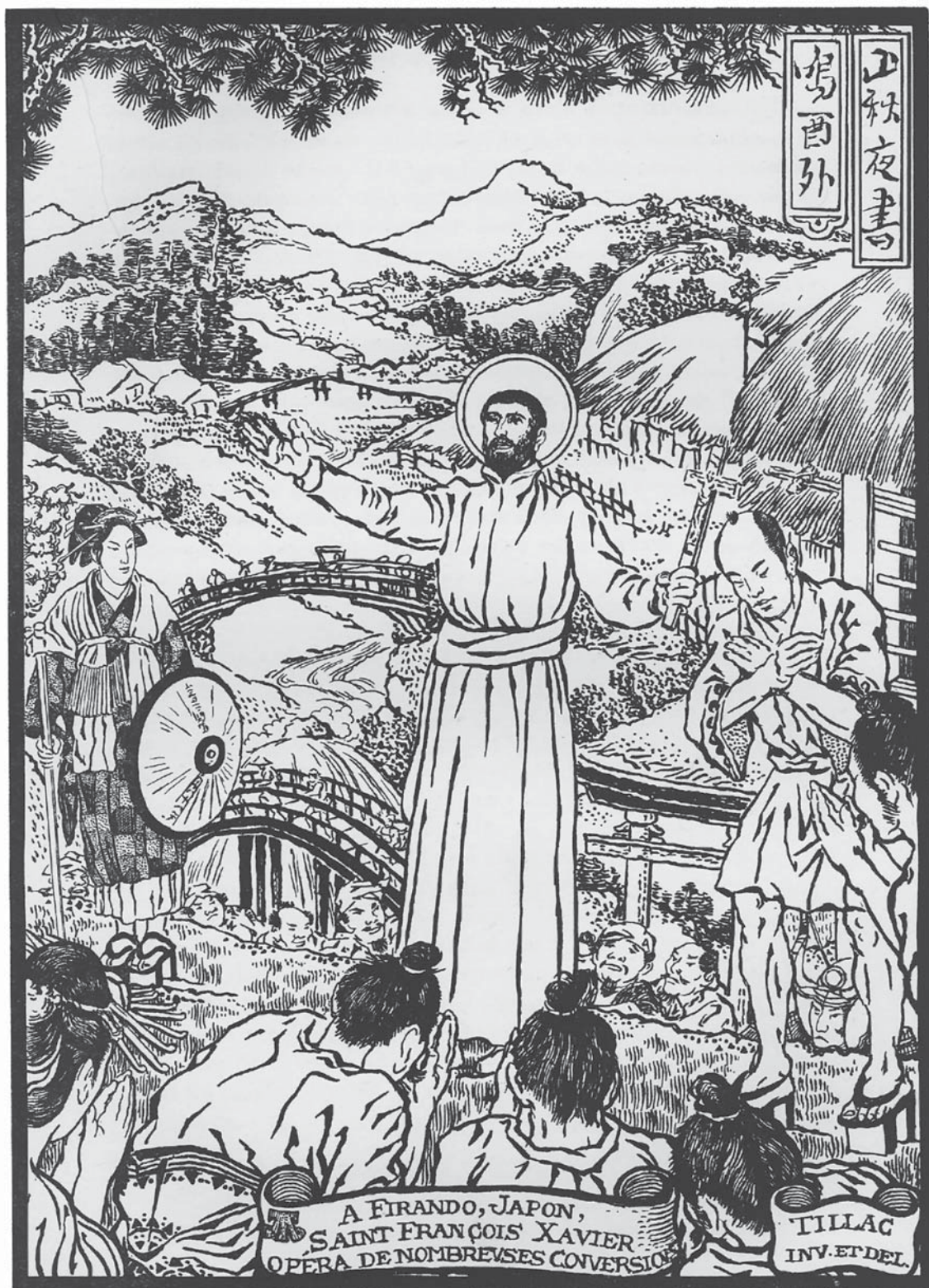
dutsua, zoñac nahi izan baitu Zabier dembora
berean aurkhi zadin chalupan eta untzian,
batean eta bertzean zirenen salbatzeco.

Arte hortan othoitzean zagon Zabier, gam-
bara gorde batean. Agertu zenean, oñetarat
erori zitzaizcon guziac, eskerric handienac bi-
hurtzen ziotzabela. Zabiarec erran zioten : « Es-
« kerrac ez eni, bainan Jaincoari, zoina baita
« bakharric ongi guzien egilea. »

San Francisco Xabierkoaren beste gertakari zoragarri bat.
Miraria Santa Cruz ontzian, Makao eta Japoniarako ibilbidean.

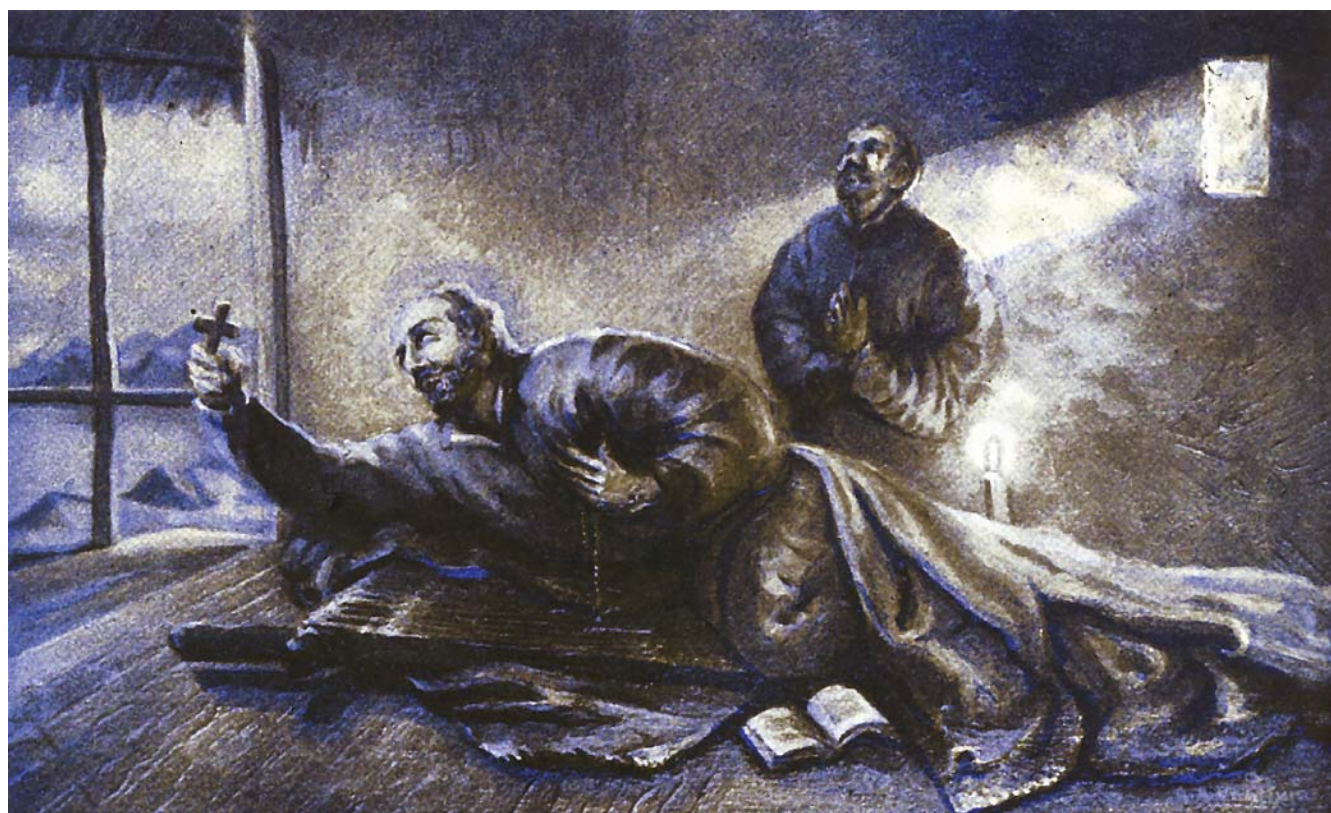
Otro episodio maravilloso de San Francisco Javier.
Milagro a bordo de la Santa Cruz, en ruta hacia Macao y Japón.







Presencia jesuitica en Japón / Jesuiten presentzia Japonian.



La muerte de San Francisco Javier / San Francisco Xabierkoaren heriotza.

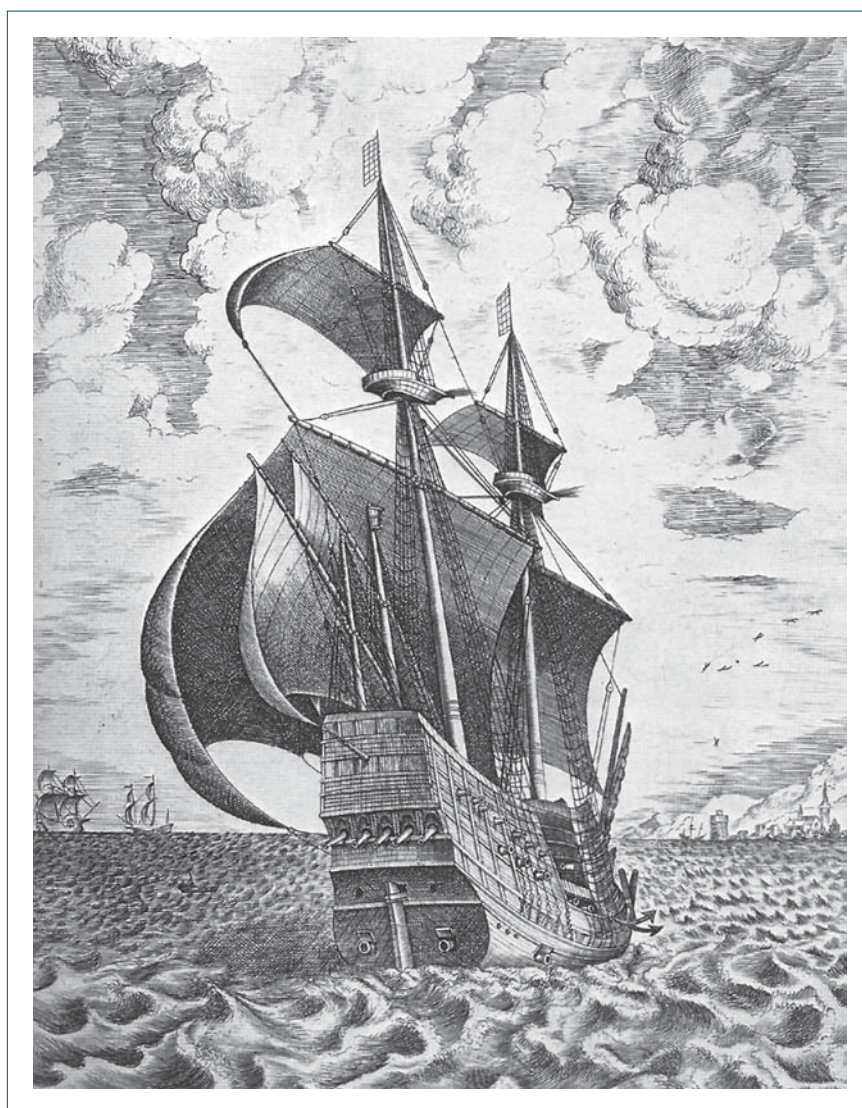
G. Hombrados Oñatibia.



San Francisco Xabierkoaren momia Goan (India).

Momia de
San Francisco Javier
en Goa (India).





Grabado de Pieter Brueghel. Pieter Brueghel-en grabatua.

EL COMERCIO AMERICANO

ALGUNAS LEYES

D

Dejemos las aventuras y pasemos a las estructuras del gran seísmo náutico que supuso América. Todos los caminos llevan a Roma, y todos los puertos podían llevar a América. No fue así. Pronto se impondría el monopolio de Sevilla, aunque un prestigioso autor como Artinado afirme:

«Ni Sevilla ni Cádiz, los mayores puertos marítimos de Andalucía, tenían las condiciones necesarias para adquirir el monopolio del comercio americano».

Al paso del tiempo las naves hubieron de acomodarse al puerto, que fue empeorando.

Real Cédula de 1529

Sin embargo, suele ser menos conocida una Real Cédula de Carlos V de 1529 por la que se permitía zarpar directamente a América desde varios puertos:

- Cartagena y Málaga, en el Mediterráneo;
- Cádiz, en el Sur;
- Coruña, Baiona de Galicia, Avilés, Laredo, Bilbao y San Sebastián, entre los norteños.

Salida libre, arribada forzosa

A la salida habían de sacar registro ante jueces de la Corona o funcionarios del municipio, que enviarían copia de los mismos al Consejo de Indias; pero a la vuelta, debían arribar forzosamente a Sevilla y dar parte de su carga a los oficiales de la Casa de Contratación. Alguna rara constancia existe de barcos salidos de Málaga o de Galicia, mas la medida aperturista de Carlos V quedó en letra muerta. Nada sabemos de barcos vascos. ¿Acaso se debió esta falta de iniciativa a la presencia siempre creciente de corsarios? La medida fue revocada en 1573.

Monopolio de Sevilla y Cádiz

Solo Sevilla y Cádiz serían puertos para el comercio con América, un comercio, en ambos sentidos, que iría creciendo extraordinariamente, y para el cual hacían falta barcos y marinos. Cada vez más y con mayor regularidad y organización.

AMERIKAKO MERKATARITZA

ZENBAIT LEGE

U

Utz ditzagun abenturak eta hel gakizkion Amerikak ekarri zuen itsas astindu handiaren egitura aztertzeari. Bide orotatik iristen da Erromara, dio esaerak, eta portu orotatik iritsi daiteke Amerikara. Baina, ez zen hala izan. Sevillaren monopolioa laster jarri zen besteen gainetik, nahiz eta Artiñado idazle sonatuak baieztatuko duen:

Denborak joan ahala, ontziek portura egokitu beharra izan zuten, eta txartu egin zen egoera.

1529ko Errege Zedula

Alabaina, ez da bestea bezain ezaguna izaten, Amerikarantz zuzenean itsasoratzeke, Karlos V.aren 1529ko Errege Zedula, bidea ematen zuena zenbait portutatik:

- Cartagenatik eta Malagatik, Mediterraneoan;
- Cadizetik, Hegoaldean;
- Coruña, Galiziako Baiona, Aviles, Laredo, Bilbo eta Donostiatik, Iparrekoen artean.

Irteera askea, nahitaezko porturatzea

Horretarako, Koroaren epaile edo udal-funtzionarioen aurrean erregistroa atera behar zen irteerakoan, eta haiek kopia bat bidaltzen zioten Indietako Kontseiluari; baina itzultzerakoan, Sevillan porturatu behar izaten zen, eta zekarten kargaren zati bat Kontratazio Etxeko ofizialei eman. Malagatik edo Galiziatik irtendako ontzi bakarren baten idatziak jaso izan dira inoiz, baina Karlos V.aren neurri aurrerazalea ez zen hizki hila besterik izan. Eta ez dakigu ezer euskal ontziez. Kortsarioen presentzia gero eta handiagoa zelako gertatu al zen agian ekimen gabezia hura? Neurria 1573an ezeztatu zen.

Sevillaren eta Cadizen monopolioa

Aparteko hazkundea izan zuen merkataritzan Amerikarekin bi norabideetan jarduteko ez ziren izendatu bi portu baizik: Sevilla eta Cádiz. Eta horretarako itsasontzi nahiz marinela gehiago behar ziren, gero eta erregulartasun eta antolamendu handiagoz.

Para ello irían haciendo leyes y pragmáticas que intentarían fomentar las construcciones de naves de gran porte, asegurar la carga a los nacionales y reprimir a los corsarios. Leyes más o menos afortunadas, mejor o peor cumplidas, pero que cuadrículaban el mundo de los hombres de mar. Podemos repasar las más importantes de ellas en las *Nuevas leyes de recopilación* (Madrid 1785), t. II, en el Título X, que trata *De los navíos*.

Otras disposiciones

Disposición de 1422

Dejemos de lado, por antigua, la disposición de Juan II (1422) en que mandaba: «*que en los nuestros reinos se fagan los más navíos que se pudieren facer en los puertos de la mar de ellos*», navíos que «*estando fechos, estarían más a punto para nuestro menester*».

Pragmática de 1500

De mayor incidencia y más próxima en nuestra realidad sería la Pragmática de los Reyes Católicos, dada en Granada en 1500 y confirmada por Carlos V en Valladolid en 1523:

«Que ninguna mercadería ni otra cosa se pueda cargar en navío extranjero, aviendo navío de natural, y la diferencia sobre los fletes y tasación dellos la determine la Justicia».

Era una medida proteccionista que ponía freno al permiso dado a los extranjeros «*a cargar en sus navíos mercaderías que nuestros súbditos han de cargar*». Ellos llevaban intereses, provechos y fletes, además en moneda de oro y plata, mientras los naturales se quedaban sin carga. Era un modo de dar preferencia a los súbditos, que hubo de ser confirmado con mayores penas por Carlos V. Contra la ley surgían los fraudes, los modos indirectos de carga y flete.

Pragmática de 1511

De no poco alcance es otra disposición o Pragmática dada por D. Fernando y Dña Juana en Sevilla el año 1511, que afectaba tanto a los constructores de barcos como a los usuarios de los mismos.

«Porque nuestra merced y voluntad es que los que tienen navíos grandes sean honrados y aprovechados porque se sustenten, y que los que no los tienen tengan gana y voluntad de los hacer, fue acordado que devía de mandar y mando que de aquí adelante en los afletamientos y cargazones de las mercaderías y otras cosas que se ovieren de cargar y llevar de nuestros Reinos y Señoríos fuera dellos, así por súbditos y naturales como por los extranjeros deltas, los navíos mayores se ayan de preferir y prefieran a los menores, de manera que la persona o personas que ovieren de fletar algún navío o navíos ayan de fletar y fleten los navíos mayores de los que estuvieren en el puerto donde la tal cargazón se oviere de hacer al tiempo que ayan de fletar, y que fleten en los puertos más cercanos donde la tal cargazón se oviere de hacer».

Legeak eta pragmatikak behar ziren garraio handiko itsasontzien eraikuntza sustatzen ahalegintzeko, itsasontzi nazionalak karga ziurtatzeko eta kortsarioak atzerarazteko. Zorioneko legeak ziren gutxi-asko, betetzen zirenak edo ez zirenak, baina itsasgizonen mundua ederki mugatzen zutenak, nolanahi ere.

Garrantzizkoenak bilatzeko *Lege Berrietan* (Madril 1785) begira diezakegu. Ontziez hitz egiten duen II. libk., X. titulu.

Beste xedapenak

1422ko xedapenak

Utz dezagun alde batera, zaharra baita, Juan II.aren xedapena (1422), honela zioena: «*que en los nuestros reinos se fagan los más navíos que se pudieren facer en los puertos de la mar de ellos*», ontzi horiek «*estando fechos, estarían más a punto para nuestro menester*».

1500. urteko pragmatika

Eragin handiagokoa eta gure errealitateari lotuagoa izango zen Errege Katolikoen Pragmatika, 1500.ean Granadan eman eta 1523an Karlos V.ak Valladoliden berretsitakoa:

Neurria babeslea zen eta atzerritarrei emandako baimenari muga jartzen zion «*a cargar en sus navíos mercaderías que nuestros súbditos han de cargar*». Haiek zeramatzaten irabazi, probetxu eta pleitak, –urre eta zilarrezko txanponetan gainera–, bertakoak aldiz, kargarik gabe gelditzen ziren. Mendekoei lehentasuna emateko modu bat izan zen, penak pena, Karlos V.ak berretsi behar izan zuena. Legearen aurka iruzurrak nahiz kargatzeko eta pleitatzeko zeharbideak sortuz joan ziren.

1511ko Pragmatika

Gorabehera handikoa zen beste xedapen edo Pragmatika bat, Fernando jaunak eta Juana andereak 1511n Sevillan emandakoa eta ontzigileei bezainbat erasaten zien ontzi-erabiltzaileei:

La pena de quien lo contrario hiciere era de cien mil maravedís.

La ventaja concedida a los navíos mayores podía estimular su construcción. Sin embargo, también podía constituir una traba para el comercio. Los navíos menores eran más útiles. Su carga más leve podía completarse en menor tiempo y agilizar el comercio.

El problema afectará más tarde a las propias Armadas. Un navío grande se consideraba más invulnerable; al mismo tiempo era más torpe de movimientos. De cara a América, los grandes tenían el inconveniente de topar con los temibles bajíos, inicialmente desconocidos, y de plantear problemas para su entrada en Sevilla y aun en Sanlúcar de Barrameda.

Confirmación de la Pragmática de 1511 en 1523

El potencial político-militar de las naves queda tempranamente puesto de relieve en la Pragmática de los Reyes Católicos el 11 de agosto de 1511, confirmada por Dña Juana y Carlos V en 1523. El tenor de la ley es suficientemente claro como para necesitar explicación alguna.

«Porque de vender las naos y galeras fustas y carabelas a extranjeros se recrescen cada día muchos inconvenientes y danos a nuestros súbditos y naturales, y por conservar el bien de todo ellos, por la presente mandamos a todas y cualesquier personas nuestros súbditos y naturales, a sí a los que a gora son como a los que serán de aquí adelante, que ellos ni alguno dellos sean osados sin nuestra Carta de licencia firmada de nuestros nombres vender ni vendan ninguna nao, ni carabela, ni galera, ni otra fusta alguna de cualquier calidad que sea, a Concejo, ni Universidad ni otra persona alguna que sea extranjero de nuestros reinos, aunque tenga carta de naturaleza, ni les den parte alguna deltas, y al tiempo que las hicieren ni después, ni resciban sobre ellas dineros prestados, antes las conserven y guarden para sus menesteres y para nos servir con ellas cuando menester fuere, pues porque tengan mejor con que sostener, avemos mandado que no se haga cargazón alguna de todos nuestros reinos y señoríos, salvo en las dichas naos y fustas de nuestros súbditos.

Y mandamos que lo susodicho se haga y cumpla so pena que el que lo contrario hiciere pierda la fusta que vendiere e empeñare o en que diere parte a cualquier extranjero; y el que la comprare, pierda el precio que por ella diere; y más cada uno dellos pierda la mitad de sus bienes, y sea la tercia parte para el acusador y para el que lo juzgare y las otras dos tercias partes para la nuestra Cámara y Fisco. Y que allende desto queden las personas a la nuestra merced, los cuales sean presos e enviados a nuestra Corte a sus costas para que mandemos hacer dellos lo que la nuestra merced fuere».

Precisamente Elcano fue uno de los que había osado vender su nave y acaso ello influyó en que se enrolara en la empresa de Magallanes. Sevilla era lugar privilegiado para la venta de naos vascas, a naturales o a extranjeros. La medida limitaba así el comercio de barcos y trataba de impedir la venta de naves a extranjeros

El favor concedido a la construcción de navíos grandes no quedó en consejo, sino que se arbitró una fórmula efectiva de fomento y ayuda, que fue el acostamiento, una especie de prima a tal fabricación, que consistía en:

- 100.000 maravedís para las naos de 1000 toneles.
- 80.000 maravedís para las naos de 800 toneles.
- 60.000 maravedís para las naos de 600 toneles.

«Por cuantos más tuvieren los dichos navíos, le mandaremos pagar el dicho acostamiento en cada un año de cuantos tuvieren los dicho navíos aparejados y fornecidos; pero si de menos de los dichos seiscientos toneles hicieren los dichos navíos, no les avemos de mandar pagar cosa alguna».

Horren aurkakoa egiten zuenarentzat, ehun mila marabeditakoa zen isuna.

Ontzigintzarentzat kitzikagarria izan zitekeen ontzi handiei ematen zitzaizen abantaila. Hala ere, merkataritzako ikuspegitik oztopo ere izan zitekeen. Erabilgarriagoak ziren ontzi txikiak. Haren karga arina denbora gutxiagoan osatu zitekeen eta merkataritza azkarrago bihur.

Arazoak Itsas armadari berari erasango dio geroago. Itsasontzi handi bat seguruagoa zen; baina aldi berean, makalagoa zen mugimenduan. Amerikara begira, hasiera batean ezezagunak ziren harea-pila ikaragarriekin topo egiteko arriskua zuten, eta arazoak zituzten Sevillan nahiz Sanlúcar de Barramedan sartzeko.

1511ko Pragmatika, 1523an berretsia

Errege Katolikoek 1511ko abuztuaren 11ko Pragmatikan nabarmendu zen itsasontzien ahalmen politiko-militarra, Juana andreak eta Karlos V.ak berretsia 1523an. Legearen edukia argia da eta ez du azalpen beharrik.

Hain zuzen ere, Elkano izan zen bere ontzia saltzeko auserdia izan zuenetako bat eta horrek engaiarazi zuen agian Magallanesen enpresan. Leku aproposa zen Sevilla euskal itsasontziak, bai bertakoei bai atzerritarrei saltzeko. Hala, neurriak ontzien merkataritza mugatzen zuen eta atzerritarrei ontzien salmenta debekatzen zieten.

Itsasontzi handiak eraikitzeke eman zen laguntza ez zen aholku hutsean gelditu, sustapen- eta laguntza-formula eraginkor bat hartu zen, eraikuntzari emandako saria izan zen, hobarri antzeko bat, proportzio honetan:

- 100.000 marabedi, 1000 tonako itsasontzientzat.
- 80.000 marabedi, 800 tonako itsasontzientzat.
- 60.000 marabedi 600 tonako itsasontzientzat.

El acostamiento se haría efectivo en las villas o lugares donde los dueños de tales navíos vivieren, siempre y cuando estuviesen los navíos fornecidos y aparejados. Además cuando fueren precisos para el servicio real, se pagaría por el flete y por la gente, al estilo que se usaba en las Armadas.

De nuevo se subvencionaban las naves grandes y se reiteraba al favor de carga a los navíos de más de mil toneles hasta seiscientos, antes que a ningún navío natural menor o extranjeros de más porte. Estas medidas obedecían a unos principios expuestos en su inicio:

«Entendiendo ser cumplidero a nuestro servicio, y gran honra y utilidad a nuestros reinos y súbditos y naturales dellos, y porque más seguramente puedan navegar...»

Disposición de 1560. Aseguramientos

Los fraudes obligaron a nuevas leyes. Así, en 1560 Felipe II disponía:

«Que las leyes susodichas que fablan que los navíos de los naturales se prefieren a los extranjeros, se guarden sin embargo de cualesquier Cédulas de naturaleza que se ayan dado a los extranjeros fuera destos reinos».

Las catástrofes marinas, pérdidas de barcos o de mercancías, estaban reguladas por leyes del siglo XIV.

Que los navíos que se quebraren en la mar, sean guardados para sus dueños, y así mismo las mercaderías que se echaren en la mar para aliviar la nao (Ley IX).

«Que lo que se echare en la mar por el peligro, que lo paguen los que vinieren en el navío».

En 1480 los Reyes Católicos dispusieron,

«que los navíos que se quebraren o anegaren en la mar, no ayan precio y sean guardados para sus dueños».

Además de las leyes, existían regulaciones de consulados y cofradías, sistema de seguros, etc. que garantizaban contra los siniestros. El mar es muy traidor y en ninguna parte es más voluble que en la caprichosa rueda de la fortuna: la esperanza empuja al pingüe negocio, siempre amenazado por el descalabro. Es la ley del mar, que gravita sobre dueños de naves, comerciantes o marineros.

Sariak ontzi-jabeak bizi ziren hiribildu edo lekuetan ematen ziren dirutan, baldin eta itsasontziak horniturik eta moldaturik bazeuden. Bestalde, errege-zerbitzurako behar zirenetan, alokairuagatik eta jendeagatik ordaintzen zen, Armadan ohiturazkoa zen moduan.

Berriro ere diru-laguntzak itsasontzi handientzat ematen ziren, mila tona baino gehiagotik seiehunerainoko itsasontzien kargaren alde egiten zen, bertako ontzi txikiago edo atzerriko handiagoen alde baino lehen. Hasieran adierazitako printzipio batzuen ondorioak ziren neurriak:

1560ko xedapenak. Aseguruak

Iruzurrek lege berriak eginararazi zituzten. Hala, xedapen hau ematen zuen 1560an Felipe II.ak:

Itsasoko hondamendiak —itsasontziak edo merkantziak gal-tzea — XIV. mendeko legeek araututakoak ziren.

Errege Katolikoek xedapen hau eman zuten 1480an.

Legeak ez ezik, ezbeharren aurkako bermeak zeuden, konsulatu eta kofradietako arautegiak, aseguru sistemak eta abar. Traidorea da itsasoa, oso, eta beste inon ez da zorian gurpila apetatsuan bezain aldabera: itxaropenak deskalabruen mehatxupeko negozio oparora bultzatzen du beti. Itsasoaren legeak dira, itsasontzien jabe, merkatari eta marinelen gain daudenak.

ARMADAS Y PIRATAS. FLOTAS Y DESCUBRIMIENTOS

Licencia de 1598

Son leyes acerca del mar.

No tendríamos que olvidar, por su incidencia en nuestra historia, la ley que da licencia para armar navíos y hace gracia a los naturales del quinto de las presas que hicieren: vieja ley que confirmaría Felipe III en 1598.

O las patentes de corso concedidas por la Corona a tenor de dificultades piratescas en el mar o de enfrentamientos contra otras naciones.

Leyes del mar

Luego están esas otras leyes del mar, sus mareas y corrientes sus bajíos y tormentas, la soledad. Unas y otras componen el marco de la vida de nuestros hombres de mar.

Las segundas, respecto a América, exigirán un esfuerzo y acumulación de observaciones y aprendizaje: conocer nuevas islas, nuevas costas, nuevos puertos naturales de refugio, nuevas gentes; ir haciendo, en suma, el nuevo mapa-mundi.

Ir señalando y descubriendo las brazas de hondura de cada costa, sus bajíos y escollos, los sargazos, las corrientes marinas, el régimen de vientos, los tiempos convenientes para la ida y la vuelta.

Adquirir pericia en la derrota americana o asiática y establecer al otro lado del Atlántico puntos neurálgicos de desembarque y embarque: las islas del Caribe, los puertos de México, América Central, la costa Norte del continente sureño.

Las primeras, las leyes políticas, se verían frustradas por una nueva amenaza que pesó muy pronto sobre las naves que volvían de Indias: la piratería. Bastaba esperar de este lado del Atlántico su retorno, cerca del Cabo San Vicente, para prometerse buenas presas, que con el tiempo se irían haciendo más tentadoras.

Más tarde, aprendido el camino de América y de la costa americana que da al Pacífico, los piratas amenazarían allí, en el mar o en tierra, obligando a dotar los puertos principales de fortalezas y castillos que los defendiesen de los ataques. A la aventura de afrontar el mar se añadía la aventura de sortear peligros añadidos por otros hombres, ávidos de botín.

Medidas defensivas

La Armada de Defensa

Muy pronto, a partir de los años veinte, tendrán que adoptarse medidas precautorias. La primera Armada de defensa se creó en 1521, repartiendo su costo entre todas las naos, metales y mercaderías que llegasen de las Indias, tanto del Rey como particulares. Esta Armada podía llegar hasta las Canarias o Azores donde a veces se detenía la Flota procedente de América por miedo a los corsarios.

ARMADAK ETA PIRATAK. ONTZIDIAK ETA AURKIKUNTZAK

1598ko lizentzia

Itsasoari buruzko legeak dira.

Gure historian duten eraginagatik ez ahazteko moduko legeak dira.

Itsasontziak armatzeko baimena eman eta bertako kintoei hartutako harrapakinen mesedea ematen dien legea: Felipe III.ak 1598an berretsitako lege zaharra.

Edo itsaslapurrekin izaten ziren zailtasunak edo beste nazioen aurkako liskarrak kontuan hartuta, nahi zena egiteko Koroak emandako baimena.

Itsasoko legeak

Ondoan badira beste lege batzuk ere, itsasoarenak: mareak eta korronteak, hondar-pilak eta ekaitzak, bakardadea. Denak dira gure itsasgizonen bizi-esparrukoak.

Bigarrenek, Amerikari dagokionez, esfortzu eta behaketa zein irakaspen metaketa bat eskatzen dute: irla berriak, kostalde berriak, babeseko portu natural berriak eta jende berria ezagutzea; azken batean, mapamundi berri bat eginez joatea.

Markatzen eta aztertzen joatea: itsasertz bakoitzean sakonerako brazak, hondar-pilak eta uharriak, sargazoak, itsas korronteak, haizearen norabideak eta joan-etorrirako behar den denbora.

Trebetasuna hartzea Amerikako eta Asiako norabideetan eta Atlantikoaren bestaldean lurreratzeko eta itsasoratzeko gu-neak finkatzea: uharte karibetarrak, portu mexikarrak, Erdialdeko Amerika, Hegoaldeko kontinentearen lpar kostaldea.

Lehenengoek, lege politikoez, huts egingo dute, Indietatik zetozen ontzientzat laster zama bilakatu zen mehatxu berri baten aurrean; itsaslapurreta zen. Aski zen ontziak etorri zain egotea Atlantikoaren alde honetan, San Bizente lurmuturretik gertu, harrapakin onak eskuratzeko; denborarekin tentagarriagoak izango ziren.

Gerora, Amerikara eta Ozeano Barera ematen duen amerikar kostaldeko bidea ikasita, han erasotzen zuten itsaslapurrek, lurreen nahiz uretan, erasoetatik babesteko portu nagusienetan gotorleku eta gazteluak egitera behartuz. Itsasoari aurre egiteko abenturak gehigarri bat zuen, gizon batzuen harrapakin goseak sortutako arriskuak saihestu beharra.

Defentsazko neurriak

Defentsarako Armada

Bigarren hamarkadatik aurrera, badaezpadako neurriak hartu behar izan ziren. Defentsarako lehen Armada 1521an sortu zen, eta guztien artean banatu ziren kostuak, Indiatik zetozen itsasontziko metal eta merkantziak, Erregerenak nahiz partikularrenak. Armada hori Kanariak edo Azore uharteetara iritsi zitekeen, eta batzuetan hantxe gelditzen zen Amerikatik zetorren Ontzidia kortsarioen beldurrez.

La Armada de Haverías

En 1525, cuando iba a partir una flota de veintidós navíos, se tuvo noticia de corsarios y nació la llamada Armada de Haverías, nombre que aludía al reparto de su costo entre quienes cargaban la flota mercante: el cargo era del 1 por ciento. La amenaza de corsarios se hacía endémica.

Otras medidas defensivas

En 1526 se dispuso que los barcos que viniesen de América estuviesen bien proveídos de armas y navegasen juntos o *en conserva*. Era un modo de regular la navegación impuesto por las circunstancias. Navegar en solitario era peligroso y arriesgado. Los propios comerciantes interesados fijarían tiempo de partida y de regreso, número de naves, etc.

En 1554 se ordenó que no saliesen menos de ocho; más tarde se rebajó tal número a seis. Se redujo en cien toneladas la carga, sustituida por el armamento y 50 soldados.

Militarización de buques mercantes

La ley sobre Flotas (1561)

Un paso más, dictado por la experiencia adquirida, será la reglamentación más precisa, que completará las ordenanzas de 1552 sobre cánones, armas, tripulación... para cada nave según su tonelaje. Fue de gran importancia y perduró durante siglos. Según la citada ley, no debía salir nave alguna de Cádiz o Sanlúcar sino en flota, so pena de perder la nave y su mercancía.

Cada año se formarían dos flotas y una Armada Real. El viaje sería a Tierra Firme y a Nueva España (México). Una flota saldría por enero, otra por agosto. Una Capitana y una Almiranta acompañarían a las flotas. Estas tocaban puerto en la isla Dominica y desde allí se bifurcaban, yendo unas naves hacia México con el General y a la llamada tierra firme la otra con el Almirante. Todas las Flotas habían de regresar obligatoriamente a Sanlúcar.

Con esta medida desaparecían las escuadras que antes acompañaban a las naos al final de su camino de retorno o ida, y se iban armando en guerra algunas naos de las de la Flota, y llegaban hasta América porque ya allí comenzaban a aparecer los corsarios.

G. Artiñano subraya esta «militarización de buques mercantes», hecho que perdurará durante largo tiempo. Hoy distinguimos con facilidad la Marina de guerra, de la mercante. Entonces no. Las Capitanas y Almirantas, tantas veces regidas por vascos, eran naves mercantes armadas. La parte de carga que por ello habían de sacrificar era compensada de varias maneras.

Potencia naval y mercante

Por ello la potencia naval coincidía con la potencia mercante. Su ascenso o declive estaba estrechamente unido, así como su incidencia sobre el comercio.

Haverías Armada

1525ean hogeita bi itsasontziko ontzidia abiatzera zihoala, kortsarioak zirela-eta Haverías Armada zeritzona sortu zen, horrela deitzen zen merkataritza-ontzidiaren kargua zutenen artean banatzen zirelako kostuak: % 1a zen kargua. Kortsarioen mehatxua endemikoa bilakatzen ari zen.

Defentsazko beste neurriak

1526ko xedapenaren arabera, Amerikatik zetozen itsasontziak armaz ongi horniturik eta elkarrekin eta zaintzan nabigatu behar izaten zuten. Nabigazioa erregulatzeko modu bat zen, egoerak inposaturikoa. Arriskutsua zen bakarrik nabigatzea. Interesaturik zeuden merkatariek ezarriko zituzten irteerako eta itzulerako denborak, itsasontzi-kopurua, etab.

Zortzi baino ez irteteko agindua eman zen 1554ean; beranduago zenbaki hori seira jaitzi zen. Ehun tonara murriztu zen karga, armek eta 50 soldaduk ordezkatzeko.

Merkataritza ontzien militarizazioa

Ontzidiei buruzko legea (1561)

Urrats bat gehiago izan zen, hartutako esperientziak markaturiko araudi zehatzago bat egitea, eta ontzi bakoitzaren tonajearen arabera, kanoi, arma, tripulazio eta abarri buruzko 1552ko ordenantzak finkatu zituen. Oso garrantzizkoa izan zen eta mende luzeetan iraun zuen. Lege horren arabera, ez zen Cadizetik edo Sanlucarretik itsasontzirik irtengo, ontzidi gisa ez bazen, non eta ez zen itsasontzia eta merkantzia galdu nahi.

Urtero bi ontzidi eta Erregeren Armada eratzen ziren eta bidaiak Tierra Firme eta Nuevo Mexikora izango ziren. Ontzidi bat urtarrilean irteten zen, bestea abuztuan. Ontzidiak lagun eramaten zituen *Capitana* eta *Almiranta*. Horiek Dominika uhartean ukitzen zuten lurra eta handik, bitan banatuta, itsasontzi batzuk Mexiko aldera jotzen zuten jeneralarekin eta besteak lur irmoa deiturikora almirantearekin. Ontzidi guztiak derrigorrez Sanlucarrera itzuli behar zuten.

Neurri hori zela-eta, desagertu egin ziren lehen abiatzerakoan eta itzulerakoan lagun egiten zieten eskudrak, eta Ontzidikoak ziren ontzi batzuk gerrarako prestatzen hasi ziren, Amerikaraino ere joanez, kortsarioak agertzen hasiak baitziren paraje haietan.

Azpimarragarria deritzo G. Artiñanok, denbora luzez iraun zuen «militarización de buques mercantes» delakoa. Gaur egun erraz bereizten ditugu gerrako itsas armada eta merkataritzako ontzidia. Baina, orduan ez. *Capitanak* eta *Almiranteak*, hainbeste alditan euskaldunek gidatu zituztenak, merkataritzako ontzidi armatuak ziren. Eta horregatik sakrifikatu behar izaten zuten kargaren zatia, modu batera nahiz bestera, konpentsatzen zitzairen.

Itsas potentzia eta merkataritzaren potentzia

Hargatik, itsas potentzia bat zetorren merkataritzaren potentziarekin. Estuki elkartuak zeuden haien gorakada edo beherakada, nahiz merkataritzan zuten eragina.

El viaje de ida o vuelta queda fijado por la ley. Cerca de un mes costaba llegar a las Antillas.

El de ida seguía la ruta de las Canarias, con largo viaje hasta la Dominica, la Guadalupe o la Deseada (islas del Caribe).

A partir de allí,

- parte de la Flota, con el Capitán, tocaba en Santo Domingo, para seguir al puerto de Ocoa, Cabo Tiburón, Jamaica, Santiago de Cuba, Honduras, Yucatán, San Juan de Ulua en México;
- la otra parte iba a Venezuela, isla Margarita, Santa Marta, Cartagena de Indias, rindiendo viaje en Portobelo.

A la vuelta, al Río de la Plata se tardaba más de tres meses, se salía de Portobelo y San Juan de Ulúa para concentrarse todos en La Habana, desde donde se emprendía el retorno con tal de poder hacerlo antes del 10 de octubre; pasada tal fecha se imponía la invernada en La Habana con los consiguientes gastos allí... y la frustración de quienes esperaban el retorno de la Flota. También entonces se temía el paso por las Bahamas y Las Bermudas.

Joateko eta etortzeko bidaia Legeak ezarrita bezala gelditzen da. Hilabete inguru kostatzen zen Antilletara iristea.

Harantzako bidaiak Kanarietako ibilbidea jarraitzen zuen, Dominika, Guadalupe edo Deseadaraino (Karibeko uharte).

Handik aurrera.

- Ontzidi zati batek, *Capitanekin*, Santo Domingo ukitzen zuen eta Mexikon beste portu hauetara jarraitzen, Ocoa, Tiburón lurmuturra, Jamaika, Kubako Santiago, Honduras, Yucatán eta San Juan de Ulua;
- beste zatia Venezuelara joaten zen, Margarita uhartea, Santa Marta, Cartagena de Indias, eta Portobelon amaitzen zuen bidaia.

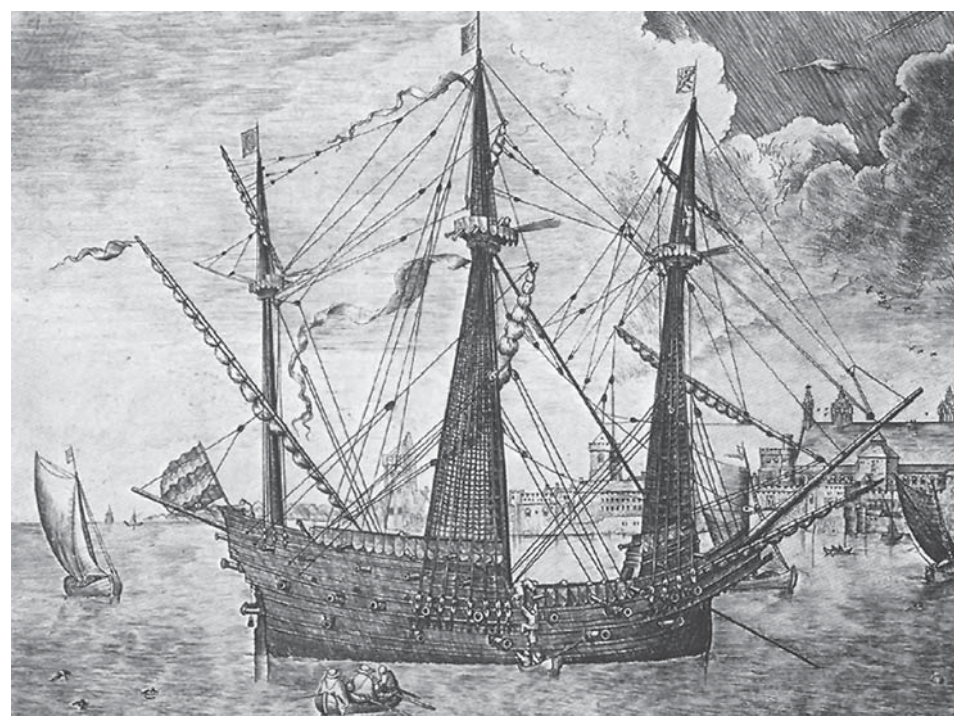
Honantzakoan, Río de la Platara iristeko, hiru hilabete behar ziren, gutxienez. Portobelo eta San Juan de Uluatik irten zen, denak Habanan elkartzeko eta handik hasten zen itzulera, urriaren 10a baino lehen egitekotan; data hori pasatuz gero Habanan egin behar zen negualdia, horrek zekarzkie gastuekin eta Ontzidiaren itzulera espero zutenen frustrazioarekin. Bahamak eta Bermudak igarotzea beldurgarria izaten zen orduan ere.

Enseñas de mercantes de diferentes nacionalidades. La del consulado de Bilbao aparece con el número 33, de fondo azul y aspa roja sobre el primer mástil a la derecha.

Merkataritzako banderak, hainbat nazioetakoak.

Bilboko kontsuletzekoa 33 zenbakiaz azaltzen da, eskuineko lehen masta gainean; hondoa urdina du eta gurutzea gorria.









Brankako irudi zaharra gure portu bateko fatxadan.
Antiguo mascarón de proa en una fachada de uno de nuestros puertos.

BARCOS Y HOMBRES ASTILLEROS VASCOS

BARCOS



Para toda esta organización naval hacían falta barcos y hombres.

dice G. Artiñano.

Ya en el siglo XV se hicieron famosos los astilleros de la ría de Bilbao, donde se llegaron a construir naos de hasta 700 toneladas. La clásica obra de Guiard, *Historia del Consulado de Bilbao*, describe las condiciones favorables de tal empresa.

La demanda creciente de naves para el comercio y para las Armadas reales no harían sino incrementar a lo largo del siglo XVI la pujanza de la fabricación de naos. Fue preciso ampliar y acondicionar el puerto. Al iniciar el último cuarto del siglo Guiard nos dice que entre Bilbao y Portugalete se juntaban doscientas velas, cifra que es señalada por Thomé Cano en aquel tiempo.

También existían activos astilleros en la costa guipuzcoana, que no han tenido el Guiard que haga su historia: Zumaia, Zarautz, Usurbil, Pasaia-Lezo-Renteria... Englobadas, desde lejos, en la denominación genérica de Vizcaya-Vizcaínos —equivalente al moderno vascos— han quedado en la penumbra. Así ocurre cuando se dice que las naos vizcaínas llegaron a tener preferencia por la solidez de sus materiales y por su construcción, y vendría Ley que prohibiría el paso a Indias de naves fabricadas en Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, Puerto de Santa María, Gibralfón y Ayamonte, lo cual favorecía la construcción norteña.

Con el tiempo, y bastante pronto, surgió la fabricación de naos en América. La Habana, Panamá, Campeche, Santo Domingo, Maracaibo... A comienzos del siglo XVII ha-

ITSASONTZIAK ETA ITSASGIZONAK EUSKAL ONTZIOLAK

ITSASONTZIAK



Itsasontziak eta gizonak behar zituen itsas antolamendu horrek guztiak.

esaten du G. Artiñanok.

XV. menderako Bilboko itsasadarreko ontziolak sona handikoak ziren, izan ere, 700 tonako ontziak egitera ere iritsi ziren. Guiard-ek *Historia del Consulado de Bilbao* obra klasikoan ontziola horien aldeko baldintzak deskribatzen ditu:

Gero eta gehiago ziren merkataritzak eta Errege Armadak behar zituzten itsasontziak eta eske horrek eraginda, ontzigtzari bultzada berri bat eman zitzaion XVI. mendean; beharrezkoa zen portua handitzea eta egokitzea. Guiardek dioenez, Bilbo eta Portugalete artean berrehun belaontzi elkartzen ziren mendearen azken laurdenaren hasieran, garai hartan Thomé Canok adierazten duen zifra da, bestalde.

Gipuzkoako kostaldean ere baziren ontziolak, haien historia kontatzeko Guiard-ik izan ez badute ere, Zumaia, Zarautz, Usurbil, Pasaia-Lezo-Errenteria... Urrunetik Bizkaia-Bizkaitar jatorrizko deiturapean —gaur egungo 'euskaldun' en balio-kidea— bildu izan badira ere, ezkutuan gelditu dira. Hala gertatzen da materialen sendotasunagatik eta eraikuntza-moduagatik bizkaitarren itsasontziak lehentasuna izan zutela esatean, eta Legea atera zenean Indietara pasabidea eragotziz Sevilla, Sanlúcar, Cádiz, Puerto Santa María, Gibralfón eta Ayamonten eraikitako itsasontziei; horrekin ipartarren eraikuntza bultzatuz.

Denborarekin, eta nahiko azkar, Amerikan sortu zen ontzigtza: Habana, Panamá, Campeche, Santo Domingo, Maracaibo... XVII. mendearen hasieran halako aurrerapena iri-

bían llegado a tal perfección, que quisieron obtener para sus naves las

. (Por una vez se distinguen Bizkaia y Gipuzkoa, porque los Provincianos —únicos así llamados— eran los guipuzcoanos). Sería interesante seguir el rastro vasco en esta industria naval nacida al otro lado del Atlántico.

Naos guipuzcoanas en 1534

Perdida en la Historia general de Vizcaya de E. Labairu hallamos una relación hecha por el Corregidor de Gipuzkoa por orden del Rey de las naos que había o se estaban haciendo en las costas de Gipuzkoa. Es un informe puntual hecho en los puertos de mar, extraordinariamente rico en noticias que vamos a extractar.

En Gipuzkoa existían por entonces:

- seis galeones, uno de ellos de 900 toneles.
- treinta y cinco naos, de 900, 500, 350 toneles.
- veintitrés carabelas de 180 a 40 toneles.
- ocho azafra (¿zabras?), entre 90 y 25 toneles.

Se hacían algunos navíos que pronto serían botados y otros navegaban por Flandes y Andalucía. Los capitanes renterianos de mar, Miguel de Noblecia, Martín de Irizar y Gregorio de Rentería, aseguraban que

tsia zuten, non beren itsasontzientzat nahi izan zituzten «*mismas preeminencias que tenían los vizcaínos y Provincianos*» —Behingoan, Bizkaia eta Gipuzkoa gailendu ziren, zeren eta 'Provinciano' haiek (hala deitzen zitzairen baka-rrak) gipuzkoarrak ziren—. Interesgarria litzateke Atlantikoaren beste aldean sortutako ontzigintza haren euskal aztarnak jarraitzea.

Itsasontzi gipuzkoarrak 1534an

E. Labairuren *Historia General de Vizcaya* obran galdurik zen Gipuzkoako Korrejidoreak, Erregeren aginduz, egin zuen zerrenda aurkitu dugu, Gipuzkoako kostaldean egiten ari ziren itsasontziena. Itsas portuetan egindako txosten jakin bat da, aterako ditugun jakingarrietan aberastasun aparta du, hona hemen:

Garai hartan Gipuzkoan ziren,

- sei galeoi, haietako bat 900 tonakoa zen;
- hogeita hamar itsasontzi, 900, 500 eta 350 tonakoak;
- hogeita hiru karabela, 180 tonatik 40ra bitartekoak;
- zortzi azafra (zabra?), 90 eta 25 tona bitartekoak.

Egiten ziren zenbait itsasontzi laster uretaratzekoak ziren, beste batzuk Flandria eta Andaluzian zehar zebiltzan. Errenteriako itsas kapitainek, Miguel Noblezia, Martín Irizar eta Gregorio Errenteriakoak, honela zioten

La información se hizo escrupulosamente en las distintas villas.

Lista de San Sebastián

El alcalde donostiarra hizo llamar a los capitanes Juan de Bunita, Pedro de Laborda y Bartolomé de Azcarate, maestros de naos. Con ellos pudo recomponer esta lista de San Sebastián.

- Galeón de Juanes de Bunita (300 toneles) en Pasaia, presto para Andalucía.
- Nao de Bartolomé de Azcarate, nueva (300 toneles) en Donostia, para Valencia.
- Galeón de Domingo de Noblecia (140 toneles) en Donostia, para Andalucía.
- Dos carabelas de Nicolás de Gamboa (120 y 90 toneles), una para Flandes y otra para la pesca de ballena en Galicia.
- Carabela de Juan López de Berástegui (90 toneles), en Donostia, para pesca de ballenas.
- Carabela de Domingo de Albistur, nueva de primer viaje (60 toneles), cargada de lanas para Flandes.
- Carabela de Juan Pérez de Quexo (60 toneles), en Donostia, cargada de lanas para Flandes.
- Carabela de Juan de Nuncibay (60 toneles), cargada de lanas para Flandes.

Informazioa hori hainbat hiritan eta kontu handiz bildua zen.

Donostiako zerrenda

Donostiako alkateak Juanes Bunita, Pedro Laborde eta Bartolome Azkarate itsasontzi-buruak bildu, eta haiekin osatu ahal izan zuen Donostiako zerrenda hau.

- Juanes Bunitaren 300 tonako galeoia Pasaian zen, Andaluziara joateko prest.
- Bartolome Azkarateren 300 tonako itsasontzi berria Donostian zen, Valentziarako.
- Domingo Nobleziaren 140 tonako galeoia Donostian zen Andaluziara joateko.
- Nikolas Ganboaren bi karabela, 120 eta 90 tonakoak, bata Flandriara eta bestea Galiziara zihoazen balea-harrapatzerara.
- Juan Lopez Berastegikoaren 90 tonako karabela Donostian zen, baleak harrapatzeko.
- Domingo Albisturkoaren 60 tonako karabela berriak lehen bidaia zuen, Flandriara zihoan artilez kargaturik.
- Juan Perez Quexoren 60 tonako karabela Donostian zen, Flandriara zihoan artilez kargaturik.
- Juan Nuncibairen 60 tonako karabela Flandriara zihoan artilez kargaturik.

Naos ausentes

- Nao nueva de Antonio Achega (150 toneles), en Andalucía.
- Nao de Juan López de Aguirre (180 toneles), en Andalucía.
- Nao de Antón de Luscando (180 toneles), en Andalucía.
- Galeón de Pedro de Laborda (100 toneles), en Andalucía.
- Otras muchas naves se hallaban ausentes en otros parajes.

En Levante:

- Naos de Juan Bono de Tolosa (350 toneles),
- id. de Juan de Lazón (120 toneles),
- id. de Luis Cruzar (130 toneles).

En Flandes:

- Nao de Juan López de San Juan (250 toneles), iba a Andalucía.
- id. de Pedro de Quinigo (170 toneles) iba a Andalucía.
- Carabela de Domingo de Portes (70 toneles).
- Carabela de Esteban de Aguirre (60 toneles) estaba en Andalucía.

En la pesca de Irlanda:

Las naos volvían de Irlanda a mediados de noviembre:

- Carabela de Domingo de Quexo (120 toneles);
- Nao de Juanes de Arbelaiz (100 toneles);
- Carabelas de Martín Hernando (60 toneles) y de Juan Destirón (120 toneles) nueva y de primer viaje;
- Nao nueva de Francisco de Illarreta (170 toneles);
- Carabelas de María Vélez de Achega (40 toneles).
- Carabela de Juanes de Arbelaiz estaba en Levante (180 toneles).

Estaban en fabricación una nao de Juanes de Bunita y de Pedro de Laborda de 130 toneles, y dos carabelas del maestro Miguel de Arizmendi y de su hijo.

Lista de Rentería

Rentería nos ofrece una flota considerable, en Pasaia o de viaje.

- Galeón del Capitán Rentería (900 toneles) en Pasaia.
- Galeón del mismo Capitán se hallaba en Levante (630 toneles), así como otro de 450 toneles.
- Nao de Domingo de Zurubiz (200 toneles), en Andalucía.

En Flandes:

- Nao de Onofre de Isasti (165 toneles) y otra más del mismo (165 toneles);
- Nao de Miguel de Goizueta (80 toneles);
- Nao de Juan de Linart (90 toneles).

En Inglaterra:

- Nao de Pierres Gaino (160 toneles);
- Nao de Domingo de Zubieta (130 toneles).

En Galicia:

- Nao de Juan Zuri de Zubieta (125 toneles);
- Nao de Gregorio de Acorda (100 toneles).

Kanpoan ziren itsasontziak

- Antonio Atxegaren itsasontzi berria (150 tona) Andaluzian.
- Juan Lopez Agirreren itsasontzia (189 tona) Andaluzian.
- Anton Luskandoren itsasontzia (180 tona) Andaluzian.
- Pedro Labordaren galeoia (100 tona) Andaluzian.
- Beste itsasontzi asko ziren kanpoan, beste parajeetan.

Levanten:

- Juan Bono Tolosakoaren itsasontzia (350 tona),
- Juan Lazonen itsasontzia (120 tona),
- Luis Cruzarren itsasontzia (130 tona).

Flandrian:

- Juan Lopez San Juangoaren itsasontzia (250 tona) Andaluziara zihoan;
- Pedro Quinigoren itsasontzia (170 tona) Andaluziara zihoan;
- Domingo Portesen karabela (70 tona).
- Esteban Agirreren karabela (60 tona) Andaluzian zegoen.

Irlandan arrantzan.

Irlandatik azaroaren erdialdera itzultzekoak ziren itsasontziak:

- Domingo Kexoren karabela (120 tona);
- Juanes Arbelaizen itsasontzia (100 tona);
- Martin Hernandoren karabela (60 tona) eta Juan Destirone-na (120 tona), berria zen eta lehen bidaia egitera zihoan;
- Francisco Ilarretaren itsasontzi berria (170 tona);
- Maria Belez Atxegaren karabelak (40 tona).
- Juanes Arbelaizen karabela bat Levanten zegoen (180 tona).

Eraikitze prozesuan Juanes Bunita eta Pedro Labordaren itsasontzi bat 130 tona zituen, eta Miguel Arizmendi maisuaren eta bere semearen bi karabela.

Errenteriako zerrenda

Errenteriak ontzidi handi samar bat du, Pasaian edo bidaian.

- Errenteria kapitainaren galeoia (900 tona) Pasaian.
- Kapitain beraren beste itsasontzi bat Levanten zegoen (630 tona), baita 450 tonako beste bat ere.
- Domingo Zurubizen beste itsasontzi bat (200 tona) Andaluzian.

Flandrian:

- Onofre Isastiren itsasontzia (165 tona) eta jabe beraren beste bat (165 tona);
- Miguel Goizuetakoaren itsasontzia (80 tona);
- Juan Linarten itsasontzia (90 tona).

Ingalaterran:

- Pierres Gainoren itsasontzia (160 tona);
- Domingo Zubietakoaren itsasontzia (130 tona).

Galizian:

- Juan Zuri Zubietakoaren itsasontzia (125 tona);
- Gregorio Akordaren itsasontzia (100 tona).

En Pasaia:

- Nao de Juanes de Zubieta (165 toneles);
- Nao de Rechart de Sarasti (130 toneles);
- Nao de Juan Núñez (10 toneles).

Lista de Hondarribia

En Hondarribia la lista es más corta.

- Nao de Juan de Casanova (260 toneles), está en Inglaterra procedente de Levante.
- Nao de Esteban de Arano (240 toneles), está en Messina y va a Flandes.
- Carabela de Esteban de Echeverri (50 toneles), vuelve de La Rochela.

Lista de Lezo

Más amplia es la lista del Pasaje de Lezo.

En Pasaia:

- Dos naos de Martín Sánchez de Villaviciosa (120 y 80 toneles); la primera va a Flandes, la segunda está en Irlanda.
- Nao de Juan de Evora (140 toneles), nueva, está en Andalucía.

En Levante:

- Nao de Martín de Villaviciosa (20 toneles), en Levante, donde estaba también la nao de Martín de Asteasu (90 toneles).

En Irlanda estaban a la pesca

- Naos de Miguel de la Lana (70 toneles),
- id. de Esteban de Santa Clara (70 toneles)
- Munjun de Santa Clara (40 toneles).

En Andalucía

- Naos de Diego de la Torre
- Nao de Juan Núñez de Gaviria (90 toneles). Desde Flandes a Andalucía.
- Carabela del lezotarra Sancho de Darieta (40 toneles).

En Pasaia

- Carabela de Juango de Vizcaya (80 toneles).

Lista de Deba

En el canal de Deba no había en el momento nave alguna; todas estaban de viaje hacia Sicilia, Levante, Andalucía, Portugal.

- Estaba aparejándose para el viaje una carabela en Mutriku de 100 toneles
- Estaba a punto de botarse la nao del azcoitano Juan Sánchez de Aramburu.

Había que añadir tres zabras;

- una a punto de partir, de Antón Arzuriaga,
- otra de Juan Sebastián de Soreasu que iba a Galicia;
- una tercera, que estaba en Ondarroa, para salir hacia Irlanda.

Pasaian:

- Juanes Zubietakoaren itsasontzia (165 tona);
- Retxart Sarastiren itsasontzia (130 tona);
- Juan Nuñezen itsasontzia (10 tona).

Hondarribiko zerrenda

Zerrenda laburragoa da Hondarribian.

- Juan Casanobaren itsasontzia (260 tona) Ingalaterran dago, Levantetik iritsita.
- Esteban Aranokoaren itsasontzia (240 tona), Messinan zegoen eta Flandriara joatekoa da.
- Esteban Txeberrikoaren karabela (50 tona) Arroxelatik itzuli zen.

Lezoko zerrenda

Luzeagoa da Lezoko zerrenda.

Pasaian:

- Martin Sanchez de Villaviciosaren bi itsasontzi (120 eta 80 tona); lehena Flandriara zihoan, bigarrena Irlandan zegoen.
- Juan Evoraren itsasontzia (140 tona), berria, Andaluzian zegoen.

Levanten:

- Martin de Villaviciosaren itsasontzia (20 tona), Levanten zegoen, eta baita Martin Asteasukoaren itsasontzia ere (90 tona).

Irlandan arrantzan zebiltzan

- Miguel Lanaren itsasontziak (70 tona),
- Esteban Santa Klararen itsasontzia (70 tona)
- eta Munjun Santa Klararena (40 tona).

Andaluzian zeuden

- Diego Torreren itsasontziak
- eta Flandriatik Andaluziara zihoan Juan Nuñez Gabirikoaren itsasontzia (90 tona).
- Sancho Darieta lezotarrak Andaluzian zehar zuen 40 tonako karabela bat.

Pasaian zegoen

- Juango Bizkaikoaren karabela (80 tona).

Debako zerrenda

Debako ubidean ez zegoen orduantxe itsasontzirik, denak bidaian ziren: Sizilia, Levante, Andaluzia, Portugal.

- Bidaiarako aparailuak prestatzen ari zen 100 tonako karabela bat Mutrikun.
- eta itsasoratzeko puntuan zegoen Juan Sanchez Aranburu azkoitiarraren itsasontzia.

Hiru zabra erantsi behar ziren:

- abiatzeko puntuan zegoen Anton Arzuriagaren bat,
- Juan Sebastian Soreasuren beste bat, Galiziara zihoana;
- eta Ondarroan zegoen hirugarren bat, Irlandarantz irteteko.

Mutriku

En Mutriku estaban presentes:

- Galeón de 150 toneles de Juan de Icar (¿será de Iciar?) recién botado y a falta de aparejo,
- Carabela en construcción en los astilleros de Astigarribia, de unos azcoitianos.

Zarautz

Tampoco en Zarautz había presente nao alguna, fuera de la de Lope de Irure en compañía del donostiarra Domingo de Albiztur, de 60 toneles, que había ido a Flandes cargada de lanas

Getaria

En la

- sólo había una nao grande nueva aparejándose, propiedad de Pedro Ibáñez de Aldamar, de 900 toneles;
- el mismo dueño tenía otras dos naos, una de 500 toneles en Levante
- otra de 80 toneles en Andalucía.

Orio

Poco más había en Orio:

- una carabela (140 toneles) de Juan de Aguirre, en Pasaia;
- un galeón de Juan de Echave (100 toneles), que volvía de Flandes;
- una nao nueva del guerniqués Ortuño Martínez de Zarra de 250 toneles, presta para el viaje. Ninguna había en construcción.

La armada de Martín de Rentería (1534)

Ese mismo año 1534, el Emperador encomendaba al Capitán Martín de Rentería tomase a sueldo veinte pataches y zabras para aderezarlos

, ante la amenaza del turco Barbarroja.

Esta improvisada y alquilada Armada se había de juntar con otros efectivos. Martín de Rentería recibía el encargo de aprestar las naves con gente y pertrechos de toda clase.

Los veinte pataches constituían una parte menor de toda la marina guipuzcoana, que engrosaban unos setenta barcos. Barcos que, sorprendentemente se movían en áreas europeas, mediterráneas (Levante) o atlánticas (Sevilla, Andalucía; Flandes, con lanas, e Irlanda, en labores de pesca).

Las sugerencias del Capitán portugués Gregorio Vizcaino

Tres lustros más tarde acaso habían empezado a cambiar las cosas. Un Capitán vecino de Portugalete, Gregorio Vizcaino, dirige un Memorial al Emperador, que comienza

Mutriku

Mutrikun zeuden

- Juan Ikarren (Itziar ote da?) galeoi bat 150 tonakoa, itsasoratu berria zen eta aparailuak falta zitzaizkion;
- eta Astigarribiako ontzian eraikitzen ari ziren azkoitiar batzuen karabela.

Zarautz

Zarautzen ere ez zegoen bertan itsasontzirik, Domingo Albizturko donostiarraren laguntzarekin Lope Irurekoak egin zuen 60 tonako itsasontzia izan ezik, artilez kargaturik Flandriara joan zena «y que en esta dicha villa ni su jurisdicción no abía otra persona ninguna que tobiese ninguna nao ni quien la esperase haser en todo este año».

Getaria

«Concha de Guetaria» hartan

- ez zegoen aparailua prestatzen ari zen itsasontzi handi berri bat besterik, Pedro Ibáñez Aldamarrena, eta 900 tona zituen;
- eta jabe berak bazituen beste bi itsasontzi, 500 tonako bat Levanten,
- eta 80koa Andaluzian.

Orio

Askos gehiago ez zeuden Orion:

- Juan Agirreren karabela bat (140 t), Pasaian;
- Juan Etxaberen galeoi bat (100 t), Flandriatik zetorrena;
- Ortuño Martínez Zarra gernikarraren itsasontzi berri bat, 250 tona zituen, prest zegoen bidaiarako. Bakar bat ere ez zegoen eraikuntzan.

Martin Erreterriakoaren armada (1534)

1534ko urtean bertan, Enperadoreak gomendatzen zion Martin Erreterriako kapitainari alokairuz hogeita hamar patatx eta zabra hartu eta presta zitzala «de buena gente, artillería, municiones y bastimentos», Bizargorri turkiarraren mehatxuei aurre egiteko.

Alokairuz inprobisatutako Armada horrek beste efektiboekin elkartu behar zuen. Mandatu bat jaso zuen Martin Erreterriakoak, mota guztietako hornigailuz eta jendez itsasontziak apailatzekoa.

Hogeita hamar patatx haiek gutxiengoa ziren hirurogeita hamar bat itsasontzi zituen gipuzkoar armada hartan. Harrigarria bada ere, Europako, Mediterraneoko (Levante) edo Atlantikoko eremuetan mugitzen ziren itsasontzi haiek: Sevilla, Andaluzia; Flandriara artileekin eta Irlanda arrantzako tresneriekin.

Gregorio Vizcaino, Portugaleteko kapitainaren iradokizunak

Bosturteko batzuk geroago beharbada aldatzen hasiak ziren gauzak. Portugaleteko kapitain batek, Gregorio Vizcainok, Memoria bat bidali zion Enperadoreari, protokolozko

por el protocolario . En él, anticipándose a los arbitristas de los siglos siguientes, propone al Emperador una serie de medidas prácticas para la mejora de la Flota, partiendo del doble supuesto de

y que a las rentas reales conviene que las haya en abundancia. Tras esta introducción poco retórica, va directamente al grano.

La ya citada Pragmática –Plemática, la llama Gregorio– que favorecía la carga de naos de mayor porte debió acarrear contratiempos serios.

Por ello propone que las lanas que se carguen en Cuatro Villas (Santander), Bizkaia y Gipuzkoa vayan por mitad en naos de 200 toneles y de 300, y que ninguna nao de más tonelaje pueda quitarles la carga a título de la Pragmática.

También quiere imponer a las naos nuevas dos viajes solamente a Flandes con lanas, en beneficio de la navegación a Sevilla o Levante.

Igualmente quiere impedir que los mercaderes hagan naos para llevar sus lanas, porque con las que ellas hicieran cesaría la fábrica de naos.

Otros remedios tratan de regular la cuantía de los seguros de afletamiento, la importación de mástiles, alquitrán y pelotas de artillería a precio de costo, la facilitación de pólvora, la obligación de que los dueños de las naos armen a sus marinos para evitar que caigan presas del enemigo (son los años de las guerras con Francia).

Propone algunas medidas sobre los empréstitos para la fabricación de naos y sobre los maravedís que se daban para entretenimiento por tonelaje. En el caso de que el Emperador , solicita que con brevedad y rapidez se les tome cuenta, se entreguen los bastimentos y haya persona oficial que agilice tales trámites, para evitar así que los dueños de las naos las vendan o saquen a tierra.

Algunas restas de ración debían existir a cuenta de los soldados a cuenta de capitanes y dueños de naos.

, sentencia Gregorio Vizcaino, quien sabe muy bien que tales desórdenes y retrasos en la puesta a punto de las Armadas hacían inútiles los esfuerzos y perjudicaban a los comprometidos.

Los pagos estatales, a tiempo, comienzan a ser cruz de los hombres de mar. Los retrasos hacían incierta la paga, obligaban a cambios; los libramientos sin fondos eran papel mojado y se vendían a mitad o tercera parte de su precio... y al que los compraba, luego se lo pagaban.

¿Naos grandes o pequeñas?

Gregorio Vizcaino cierra su Memorial con un razonamiento en favor de la construcción de navíos de menor porte.

«*Sacra Real Majestad*» batekin hasten zena. Txosten hartan, ondorengo mendeetako arbitristei aurrea hartuta, Ontzidiaren onerako hainbat neurri praktikoko proposatzen zizkion Enperadoreari, abiapuntutzat bi uste hartuta: bata, «*en la costa de Vizcaya hay gran falta de naos*», eta bestea, erret-errentei kopuru handitan izatea komeni zitzaizela. Erretorika gutxiko sarreraren ondoren, zuzenean sartzen da gaian.

Aipaturiko Pragmatika horrek –Prematika, deitzen dio Gregoriok– eragozpen larriak ekarri behar izan zituen, tamaina handiko itsasontzien kargaren aldeko baitzen.

Horregatik proposatzen du Lau Hirietan (Santander), Bizkaian eta Gipuzkoan kargatzen ziren artileak 200 eta 300 tonako itsasontzietan erdibana daitezela, eta tonaje gehiagoko itsasontziek ez diezaietela kargarik ken, Pragmatikaren izenean.

Itsasontzi berriei artilerekin Flandriara joateko bi bidaia besterik ez zizkien ezarri nahi, Sevilla eta Levanteko nabigazioaren mesedetan.

Era berean merkatariei ere eragotzi nahi zien beren artilea eramateko itsasontziak eraikitzea, haiek egindakoekin ontzigintzaren amaiera izango zelako.

Beste irtenbide batzuk saiatu ziren arautzen: pleitamendu-aseguruen kopurua; kostu-prezioan masten, brearen eta artilleriako piloten inportazioa; bolbora erraztea; itsasontzi-jabeek beren marinela armatzeko eskubidea, etsaien eskuetan eror ez zitezen (Frantziarekin gerrak ziren, garai hartan).

Neurri batzuk proposatzen zituen itsasontziak eraikitzeke jesapenen gain eta mantentze aldera tonajeko ematen ziztuzten marabedien gain. Enperadoreak baldin eta «*tome nao o naos de Armada*», eskatzen du berehala eta denbora pasa gabe kontuan hartzeko, itsasontziak entregatzeko eta tramite horiek arintzeko eta hala itsasontzi-jabeek saldu edo lehorrera ateratzea eragotziko dien pertsona ofizialen bat jartzeko.

Anoatik kenketaren bat egin behar zen soldaduen kontura, kapitainen kontura eta itsasontzi-jabeen kontura. «*El Capitán sin gente no es más que uno*», botako du Gregorio Vizcainok, ongi baitzekien Armadaren prestaketan halako desordene eta atzerapenek alferrikako bilakatzen zituela ahaleginak, eta konprometituak kaltetzen.

Estatuak garaiz egin beharreko ordainketak gurutze izaten hasi ziren itsasgizonentzat. Atzerapenak zirela eta ordainketa ez zen ziurra, aldaketak zekarzkien; fondorik gabeko ordain-aginduak paper huts ziren eta balioaren erdira edo herenera saltzen ziren... eta erosleari gerora ordaintzen zitzaion.

Itsasontzi handiak ala txikiak?

Gregorio Vizcainok tamaina txikiko itsasontzien eraikuntzaren aldeko arrazoiak emanaz ixten du bere Memoria.

Es la voz de la razón y del sentido común. Frenar el comercio era como matar la gallina de los huevos de oro. Más, inclusive en el terreno bélico o de Armadas, Gregorio Vizcaíno plantea con claridad una cuestión que será debatida en los años siguientes: ¿Era conveniente que hubiese naos grandes o pequeñas? ¿Era válida la misma fórmula o tonelaje para Levante o para las Indias? El Capitán piensa así.

Arrazoiaren eta zentzuaren mintzaira da. Merkataritza geldiaraztea urrezko pipiten oiloa hiltzearen antzekoa zen. Are gehiago, gerra-alorrean edo Armadan. Gregorio Vizcainok hurrengo urteetan eztabaidatua izango den auzi bat planteatzen du argiro: zer zen komenigarriago itsasontzi handiak ala txikiak edukitzea? Berdin balio al zuen Levanterako edo Indietarako formulak edo tonajeak? Hauxe da kapitainaren iritzia.

Gregorio Vizcaíno, que parece un hombre experimentado y responsable, cierra su Memorial con un gran consejo que se repetiría, a veces inútilmente, durante siglos:

Gizon eskarmentuduna eta arduratsua dirudien Gregorio Vizcainok, bere Memoria aholku handi batez ixten du, zenbaitetan alferrik, baina mendeetan errepikatu zena:

Gran verdad, digna de la más alta política, que se haría sangrante siglo y medio después.

Egia biribila da, goi mailako politikaren adierazle, mende eta erdi beranduago mingarri bihurtua.

Las sugerencias de Gregorio de Ugarte

Los proyectos del Capitán portugués Gregorio de Ugarte ¿Será el mismo que el anterior, en el primer caso con denominación de origen y en el segundo con su apellido? El primero presentó un proyecto de alta política naval; el segundo uno de menos vuelos, más interesado y tentador. Nada menos que tres Memoriales llegó a presentar al Rey para la conquista de la isla Dominica. Es un plan, que parece utópico y fantasioso, pero Ugarte pisa tierra —o mar— a la hora de dar forma a su proyecto.

Arranca diciendo que cumple al servicio de Dios y del Rey que las Indias no se pueblen de luteranos (!) y que para conservación de las Indias convenía que en la Dominica hubiese cuatro navíos de a 50 toneles y 2 zabras. Todos los

Gregorio Ugarteren iradokizunak

Gregorio Ugarte Portugaleteko kapitainaren proiektuak

Aurreko Gregorio bera ote da, lehenean jatorrizko izenarekin eta bigarreanean bere abizenarekin? Lehenak goi-politikako ontzigintzaren proiektu bat aurkeztu zuen; bigarrenak, maila apalagoan, proiektu interesgarri eta tentagarriago bat. Erregeri hiru *Memorial* aurkeztera ere iritsi zen, Dominika uhartea konkistatzeko. Utopia edo fantasiatzkoa dirudi, baina Ugartek oinak lurtean zituen —edo itsasoan— egitasmoari forma ematerakoan.

Hasten da esanaz Jainkoaren eta Erregeren zerbitzuan diharduela, Indiak ez daitezen luteranoz bete, eta Indiei eusteko komenigarria zela Dominikan 50 tonako lau itsasontzi eta 2 zabra egotea. Itsasontzi guztiek lehen lurak ikustean

navíos veían como primera tierra de Indias la islas: Martinica, Dominica, Deseada, Mari Galante, Guadalupe, la Antigua...

La flota de cuatro navíos

La flota proyectada reconocería a las naves que llegasen y harían labor de reconocimiento y limpieza de los mares del Caribe hasta Cartagena, ayudarían a la Flota que viniese de España y capturarían las naves enemigas.

Los cuatro navíos, con cascos aparejados de a cada veinte quintales, pólvora y pelotas de artillería.

La dotación sería de 150 personas: 130 entre soldados y marineros, 20 entre grumetes y pajes.

La manutención y sueldo al mes 10.800 ducados, más 1.200 ducados anuales para ventaja de capitán, otros capitanes y oficiales.

Para calafatear y sustentar de aparejos estos cuatro navíos en la Dominica o en Indias serían precisos otros 1.500 ducados.

Un navío para relacionarse

Junto a los costes, Ugarte pide ventajas o favores: licencia para que cada año viniese un navío cargado de las islas y Puerto Rico y llevase de España para los navíos, pan, aceite, vinagre, brea, cordaje, antenas, clavazón, poleas, alquitrán, betún, remos y otras cosas.

Esta nao, de 60 toneles, iría fuera de Flota a la Dominica y estaría libre de derecho. Las naos de esta flotilla irían sin registro y se reservarían un tercio del botín que tomasen al enemigo.

Avituallamiento de los cuatro navíos

Para sacar estos navíos de Bizkaia a punto de pelea, navegar a América y pagar a su gente tres meses de sueldo y avituallamiento de la navegación harían falta.

Se añaden tres partidas: el sustento de la gente en Indias por un año, costaría 10.800 ducados, las ventajas del Ca-

Indietako uharteak ikusten zituztela: Martinika, Dominika, Deseada, Mari Galante, Guadalupe, Antigua eta abar.

Lau itsasontziko ontzidia

Proiektuan zegoen ontzidiak Karibetik Cartagena bitartean iristen ziren itsasontziak ezagut zitzakeen eta miatze eta garbitze lanetan jardun, eta Espainiatik zetorkeen Ontzidiari lagundu eta itsasontzi arerioak harrapa zitzaketen.

Lau itsasontziek hogeik kintaleko krosko armatuak, bolbora eta artilleriako pilotak izango zituzten.

Tripulazioa 150 pertsonen osatua izan behar zuen: 130 soldadu eta marinelen artean eta 20 txalupa-mutil eta morroi.

Hileko mantenua eta soldata 10.800 dukatekoa, eta 1.200 dukat gehiago kapitainaren, beste kapitainen eta ofizialen alde urtean.

Lau itsasontzi horiek Dominikan edo Indietan istinkatzeko eta aparailuak mantentzeko beste 1.500 dukat beharko ziren.

Harremanetarako itsasontzia

Ugartek kostuekin batera abantailak edo mesedeak eskatzen ditu: lizentzia, uharteetatik eta Puerto Ricotik urtero itsasontzi bat kargaturik etor zedin eta Espainiatik itsasontzientzat eraman zitzaizkion ogia, olioia, ospina, brea, sokateria, antenak, iltzeteria, poleak, galipota, betuna, arraunak eta beste gauzak.

Dominikara 60 tonako itsasontzi horrek ontziditik aparte joan beharko zukeen eta eskubiderik gabekoa izan. Erregistrorik gabe joango ziren ontziditxoko itsasontziak, eta arerioei hartutako botinetik heren bat jasoko.

Lau ontzietakoen elikagaiak

Bizkaitik ontzi horiek borrokarako prest ateratzeko, Amerikara nabigatzeko eta bertako jendea hiru hilabeteetako soldata ordaintzeko nahiz nabigatzaileen elikagaietarako beharrezko ziren:

Hiru partida eransten ziren: Indietan jendearen mantendua urtebetez 10.800 dukat kostako zen, kapitainaren eta beste

pitán y otros oficiales, 1.200 ducados; aderezar los navíos de todos sus aparejos en un año, 1.500 ducados. Toda la empresa suponía 13.500 ducados.

Ugarte era un hombre práctico, dispuesto a todo y no necesitaba contadores o pagadores que encarecerían el costo. Termina así:

ofizialen gehigarriak 1.200 dukat; itsasontziak urtebetez bere aparailu guztietan prestatzea 1.500 dukat. Egitasmo osoa guztira 13.500 dukat zen.

Ugarte gizon praktikoa zen, denetarako prest egoten zena eta ez zuen kostua igoko zuen kontatzailerik edo ordaintzailerik behar. Honela bukatzen du:

También entonces se afinaba en punto a contrato laboral y, por las señales sin seguro de invalidez.

Aunque parezca increíble, el Memorial primero de Ugarte llegó a destino. El Rey lo remitió al Consejo de Indias y este lo pasó al Doctor Vázquez.

Orduan ere lan-kontratuak zorrotz begiratzen ziren eta, aditza ematen denez, baliaezintasun aseguruak gabe.

Sinesgaitza badirudi ere, Ugarteren lehen Memoria bere hel mugara iritsi zen. Erregek Indietako Kontseilura igorri zuen eta hark Vázquez doktoreari pasa zion.

Un nuevo Memorial

El Consejo pidió un nuevo Memorial, según se expresa en el segundo. El proyecto de Ugarte no era fruto de escritorio o de gobernar el mundo en seco. Sabía lo que decía en su proyecto de conquista de la Dominica y repoblación de las islas por cristianos. No hablaba de memoria. Es curiosa la descripción de la isla con que inicia su nuevo

Beste *Memorial* bat

Beste Memorial bat eskatu zuen Kontseiluak, bigarrenetan adierazten denez. Ugarteren egitasmoa ez zen idazmahaiko edo mundua lehorretik gobernatzearen emaitza. Bere proiektuan bazekien zer esaten zuen Dominika konkistatzeaz eta irla kristauetzat betetzeaz. Ez zuen buruz hitz egiten. Bitxia da bere beste *Memoriala* irlaren nolako deskribapenarekin hasten duen.

El celo aparentemente misionero de Ugarte cede ante las exigencias de ventajas:

Al conquistador y poblador de la Dominica e islas, se le daría la mitad de la propiedad de la tierra y provechos de la misma, alguacil mayor que pueda remover alcaldes, capitanía perpetua y hereditaria sobre las islas y alcaldías,

Ugarteren ageriko misiolari-grinak amore ematen du abantailen eskakizunak direla-eta:

Licencia y vituallas

Al conquistador se le daría licencia y vituallas para dejar en la Dominica, y otra carga para llevarla a cualquier parte de las Indias, llevando registro y pagando derechos.

Esta licencia sería para que en cuatro años pudiera llevar cuatro navíos. Los bastimentos que se llevasen y aderezos de ingenios no pagarían derechos en diez años, y una nao podría retornar anualmente fuera de Flota con sus cincuenta toneles cargados en Puerto Rico.

Lizentzia eta elikagaiak

Konkistatzaileari lizentzia eta elikagaiak emango zitzaizkion Dominikan uzteko, eta beste karga bat Indietako beste edozein alderdira eramateko, erregistroa eta eskubideak ordainduta eramanez gero.

Lizentzia hori lau urtetan lau itsasontzi eraman ahal izateko zen. Eramango ziren hornigaiak eta makinak apailatzeak ez zuten hamar urtean eskubiderik ordainduko, eta itsasontzi bat Ontziditik aparte itzuli zitekeen urtean behin bere berrogeita hamar tonak Puerto Ricon kargaturik.

El insaciable Ugarte quería licencia, como
 , para poder llevar
 , de Cabo Verde o España: cincuenta para cultivos de
 los pobladores y cincuenta para ayuda del conquistador.
 ¿Y sus compañeros de conquista y población?.

Ugarte asegaitz honek lizentzia nahi zuen, «ayuda de cos-
 ta» moduan, Cabo Verdetik Espainiara «*cien esclavos ne-
 gros, horros de derechos*» eramán ahal izateko: berrogeita
 hamar biztanleen laborantzarako eta berrogeita hamar kon-
 kistatzaileari laguntzeko. Eta bere konkistako lankideek eta
 biztanleek?

No fue sueño calenturiento de una tarde de verano: nos lo
 demuestra, entre otras escrituras, el tercer y breve memo-
 rial de Ugarte en el Consejo. Pedía que el monarca man-
 dase ver el memorial y diese respuesta,

. Jornada, un término muy marinero. No sabemos
 si Ugarte hizo su jornada o si su memorial quedó enterra-
 do entre papeles del Consejo y hoy sale a la luz por prime-
 ra vez.

Ez zen udako arratsalde sargori bateko ametsa izan: bes-
 teak beste, Kontseiluan Ugartek agertu zuen hirugarren
 memorial laburrak adierazten digu. Erregek Memoria ikusa-
 razi eta erantzun zezala eskatzen zuen, «*pues su intento
 fue bueno y con el celo de servir a Vuestra Majestad en esta
 jornada, como lo ha hecho en todas las ocasiones que se
 ha hallado*». Oso ohikoa da «jornada» hitz hori marinelen
 artean. Ez dakigu Ugartek bere «jornada» egin zuen edo
 bere *Memoriala* Kontseiluaren paper artean lurperaturik gel-
 ditu zen eta gaur ateratzen den lehen aldi argitara.

Naos que se hallaban en los puertos de Bizkaia y Gipuzkoa en 1558

Una relación existente en Simancas y publicada por Labai-
 ru (IV, 780-2 y 319) nos informa parcialmente sobre la
 marina vasca del momento. Labairu entiende que en este
 registro sólo se consignan embarcaciones que se hallaban
 en los astilleros o en primerizo viaje, al menos en lo que se
 refiere a Cuatro Villas (Santander) y Bizkaia.

En efecto, una nao figura en Castro Urdiales, Santander y
 Laredo, y sólo tres en la ría de Bilbao:

- la de Martín de Santuru (300 toneladas) sin mastear,
- la de Ochoa de Larrea, id.
- el galeón de Ereñozaga (140 toneladas) de segundo viaje.

Para nada aparecen Bermeo, Ondarroa, Lekeitio, Portuga-
 lete, Plentzia.

En lo referente a Gipuzkoa, solo figura, con amplia nómi-
 na, el puerto de Pasaia, y no las demás villas costeras. La
 lista del documento es más nutrida de lo que Labairu re-
 coge en su comentario, y no sólo naves en construcción o
 de primer viaje:

- Francisco de Zubieta, vec de Renteria, 460 t, 3 viajes a
 Andalucía
- Pedro de Ezcurra, vec de Renteria, 300 t, 3 viajes id.

Bizkaia eta Gipuzkoako portuetan 1558an aurkitzen ziren itsasontziak

Simancasen dagoen zerrenda batek – Labairuk argitaratua
 (IV, 780 2 eta 319)–, partziala bada ere, garai hartako euskal
 armadaren informazioa ematen digu. Labairuren ustez, on-
 tzioletan ziren itsasontziak edo lehen bidaia zutenak baino
 ez dira kontsignatzen erreregistro horretan, Lau Hiriei (San-
 tander) eta Bizkaiari dagokienez bederen.

Izan ere, itsasontzi bat dago Castro Urdialesen, Santande-
 rren eta Laredon, eta hiru besterik ez, Bilboko itsasadarrean:

- Martín Santururena (300 t) (mastarik gabea?).
- Otxoa Larrearena, id.
- Ereñozagaren galeoia (140 t) bigarren bidaia zuena.

Ez dira ezertan azaltzen Bermeo, Ondarroa, Lekeitio, Por-
 tugalet eta Plentzia.

Gipuzkoari dagokionez, zerrenda luzean, Pasaiaiko portua
 besterik ez da azaltzen eta ez kostaldeko gainerako hiribil-
 durik. Labairuk bere azalpenean jasotzen duena baino luze-
 agoa da dokumentuko zerrenda, eta ez ziren eraikitzen ari
 ziren edo lehen bidaia zutenak soilik:

- Francisco Zubieta, Erreenteriakoa, 460 t, 3 bidaia Andaluziara.
- Pedro Ezkurra, Erreenteriakoa, 300 t, 3 bidaia, id.

- Juan de Villaviciosa, 120 t, 4 viajes, id.
 - Santa Clara, 253 t, 4 viajes, id.
 - Francisco de Mutiloa, 260 t, 3 viajes, id.
 - Domingo de Albistur, 230 t, 5 viajes, id.
 - Antón de Miguelata, 540 t, Nueva primer viaje Flandes
 - Martín Saenz de Orue, 120 t, id. A Corso.
 - Galeza de Martín de Anoeta, 200 t, 4 viajes afletada
 - Joanes de Zubieta, 120 t, 2 viajes no afletada
 - Julián de Goizueta, 200 t, 3 viajes afletada
 - Francisco Albistur, 130 t, 4 viajes, id.
 - Ochoa de Capetillo, 240 t, 3 viajes carga lanas
 - Martín de Hernando, 200 t, 4 viajes no afletada
 - Bartolo de Igueldo, 200 t, 4 viajes no afletada
 - Domingo de Egurrola, de Donostia, 160 t, 4 viajes, id.
- Además de estas figuran otras que andaban al corso en el Cabo de Finisterre y eran:
- la galeaza de D. Diego de Carvajal, 350 t, nueva, primer viaje,
 - la galeaza Tuna, (?) de Donostia, 260 t, 3 viajes,
 - la nao de Irun, 400 t, nueva, primer viaje,
 - la de Joanot de Villaviciosa, 260 t, primer viaje,
 - la de Miguel de Londres, 500 t, primer viaje,
 - la de Illumbe, 260 t, 5 viajes.

Probablemente este registro o relación de naves, nuevas sobre todo, obedecía a la necesidad de organizar el retorno desde Flandes de Felipe II quien lo haría en el verano-otoño de 1559. Tanto en la organización de esta importante Flota como en la de la Armada que le llevó a Inglaterra para su boda con María de Inglaterra en julio de 1554 debió ser importante la participación de naves y gentes vascas. Mas esta fundada sospecha ha de ser documentada.

Otra relación de barcos de 1574

Para compensar esta laguna de naos vizcaínas disponemos de una relación de las Naos y Navíos que hay en las Cuatro Villas de la costa de la Mar y Señorío de Vizcaya. No resulta demasiado halagüeño el panorama de Santander.

En San Vicente de la Barquera sólo había 50 ó 60 chalupas de entre 40 y 80 toneles que iban a las pesquerías del Cabo Aguer e Irlanda.

En Santander (capital), donde solía haber algunas naos, no quedaban sino cuatro o seis navíos pequeños de 30 a 40 toneles.

En Laredo tampoco había nao gruesa alguna, sino 10 ó 12 navíos pequeños de entre 40 y 80 toneles.

En Castro no había sino 8 ó 10 navíos pequeños, que no llegaban a 40 ó 50 toneles.

Frente a esa penuria de barcos en Cuatro Villas, resulta más copiosa la nómina y porte de naos vizcaínas, aunque también parece detectarse alguna crisis.

- Juan de Villaviciosa, 120 tona, 4 bidaia, id.
 - Santa Klara, 253 tona, 4 bidaia, id.
 - Francisco Mutiloakoa, 260 t, 3 bidaia, id.
 - Domingo Albisturkoa, 230 t, 5 bidaia, id.
 - Anton Migelata, 540 t, lehen bidaia du (berria da), Flandriara.
 - Martin Saenz Orue, 120 t, id., itsaslapurren kanpainan baimenduna.
 - Martin Anoetakoa, 200 t, 4 bidaia, pleitatu.
 - Janes Zubietakoa, 120 t, 2 bidaia, pleitarik gabea.
 - Julian Goizuetakoa, 200 t, 3 bidaia, pleitatu.
 - Francisco Albisturkoa, 130 t, 4 bidaia, id.
 - Otxoa de Capetillo, 240 t, 3 bidaia artile-kargaz.
 - Martin Hernando, 200 t, 4 bidaia, pleitarik gabea.
 - Bartolo Igeldokoa, 200 t, 4 bidaia pleitarik gabea.
 - Domingo Egurrola, Donostiarra, 160 t, 4 bidaia, id.
- Horiez gain, badaude Finisterre lurmuturrean itsaslapurren kanpainan zebiltzanak, hona hemen:
- Diego Carvajal jaunaren ontzizar berria, 350 t, lehen bidaia.
 - 7ima (?) ontzizarra, Donostiarra, 260 t, 3 bidaia.
 - Irungo itsasontzia, 400 t, berria, lehen bidaia.
 - Joanot de Villaviciosa, 260 t, lehen bidaia.
 - Miguel de Londresena, 500 t, lehen bidaia.
 - Ilunberena, 260 t, 5 bidaia.

Litekeena da itsasontzi horiek erregistratzeko arrazoia, itsasontzi berriena batez ere, Felipe II.ak 1554an Flandriatik uda-udazkenean egin zuen itzulera antolatzeko egina izatea. Handia izango zen euskal ontzien eta jendearen esku-hartzea, bai Ontzidi garrantzitsu horren antolamenduan, bai 1554ko uztailean Ingalaterrako Mariarekin ezkontzeko Ingalaterrara eraman zuen Itsas armadan. Baina, oinarriak dituen susmo horrek agirietan egon behar du.

Beste itsasontzi batzuen zerrenda, 1574koa

Badugu ontzi edo itsasontzi zerrenda bat bizkaitarren itsasertzeko Lau Hirietako eta Bizkaiko Jaurerriko itsasontzien hutsune hori berdintzeko. Ez da oso balakagarria Santanderren panorama.

San Vicente de la Barquedan ez zeuden 50 edo 60 txalupa besterik, 40tik 80ra tonakoak Aguer lurmuturrera era Irlandako arrantza-lekuetara joaten zirenak.

Santanderren –hiriburuan–, ontzi batzuk egoten ziren lekuan, ez ziren 30 edo 40 tonako lau edo sei itsasontzi txiki besterik gelditzen.

Laredon ere ez zegoen ontzi sendorik, 10 edo 12 itsasontzi txiki, 40tik 80ra bitarteko tonakoak besterik.

Castro ez zegoen 8 edo 10 itsasontzi txiki besterik, 40 edo 50 tonetara iristen ez zirenak.

Lau Hirietako itsasontzi-eskasia horren aurrean, bizkaitarren itsasontzien nomina eta tamaina oparoagoa gertatzen da, krisialdiren batzuk bazituela dirudien arren.

Decadencia naval

Es manifiesta la decadencia naval. ¿A qué causa obedecía? No lo explica la citada Relación y nos va a resultar sorprendente.

Portugalete se lleva la palma como víctima de las represalias de Inglaterra, a pesar de no estar en guerra. Nada dice Labairu en su historia acerca de esta medida que, por lo que vamos a ver, afectó seriamente a la flota vizcaína. ¿Se trata de detenciones de naos por parte inglesa? Los afectados fueron las siguientes, concretamente de Portugalete.

Ontzi-industriaren gainbehera

Nabarmena da gainbehera. Zein zen horren arrazoia? Aipatutako zerrendak ez du azalpenik ematen eta harrigarria gertatuko zaigu.

Portugalete izan zen, gerran ez egon arren, Ingalaterraren errepresalien biktimarik kaltetuena. Ikusiko dugun bezala, ez du ezer esaten Labairuk bere historian, Bizkaiko ontzi-diari halako kaltea eragin zion neurriari buruz. Ingalaterrak bahitu zituen ontziak al dira? Honako hauek izan ziren kaltetuak, Portugaleten, zehazki:

Otro plan

Luego expone un plan por el que interesar a los esterlines a traer los mastes a Santander o Bilbao. Con diez mil ducados traerían para 40 naos. Los mastes debían ser de 38 a 40 codos. Tales mastes se podrían traer a buen precio, así como otros aparejos (alquitrán, cordaje, pelotas), como los traían a Flandes a la isla de Gelandá. Los barcos que los trajesen podían luego ir a Francia o a Portugal e ir a cargar sal a Calais. También podían traerse los mastes vía Londres. Habría igualmente que proveer a Sevilla de mastes, pues su falta causa graves trastornos. Finalmente y refiriéndose a Gipuzkoa, añade.

Beste egitasmo bat

Plan bat azaltzen du ondoren, ingelesei mastak Santander-rrera edo Bilbora ekartzeko interesa sortarazteko. Hamar mila dukatez 40 ontzirentzat adina ekar zitzaketen. Mastek 38tik 40ra beso neurtu behar zuten. Prezio onean ekar zitezkeen masta horiek, baita beste aparailu batzuk ere (brea, sokateria, pilotak), Flandriara, Gelandá uhartera ekartzen zituzten bezala. Horiek zekartzaten ontziak ondoren Frantziara edo Portugalera joan zitezkeen, nahiz Calaisera gatzakargatzera. Losdresetik barrena ere ekar zitezkeen. Sevilla ere hornitu zitekeen mastez, gabeziak gorabehera larririk sortzen baititu. Azkenik, Gipuzkoari buruz mintzatuz honela dio:

y

Este interesante informe de situación con datos muy sustanciosos sobre los problemas de la construcción naval y sobre eventuales desastres constituye un punto interesante para la evaluación de nuestra potencia naval. Lo firma un personaje ya conocido: Gregorio Ugarte, el experto, el frustrado conquistador y poblador de la Dominica.

Egoera-txosten honek ontzigintzaren arazoei eta aldi batzuetako deskalabruei buruzko datu oso jakingarriak ditu, eta puntu interesgarria da gure ontzigintzaren ahalmena zertan zen aztertzeke. Lehendik ezaguna den pertsonaia batek sinatua dago: Gregorio Ugarte adituak, Dominikaren konkistatzaile eta populatzaile zapuztuak.

También la flota de Bermeo sufrió por la misma circunstancia. He aquí una muestra:

Bermeoko ontzidiak ere ingurabar beragatik sufritu zuen. Hona hemen zergatik:

La noticia final global es expresiva y toda una advertencia de la decadencia naval registrada.

Adierazkorra da azken berri orokorra, eta erregistraturiko ontzizintzaren gainbeherari buruzko ohararazpena.

El golpe material y la ruina económica padecida fueron de gran alcance, al inicio de la década de los setenta, tanto por las represalias inglesas como por la participación en la Armada que llevó a Flandes (1569) al Duque de Medinaceli, sucesor del Duque de Alba.

Ya que salieron en la lista los herederos del Capitán Bertendona, digamos que este, casado con María Díaz de Anuncibay, murió en 1571 y fue enterrado en la capilla familiar de Santiago de Bilbao. Su padre fue dueño del galeón Imperial. El Capitán Antonio de Bertendona fue dueño del galeón que llevó a Flandes a Felipe II, del galeón Concepción, y de las naos Nuestra Señora de Begoña y Santo Crucifijo, esta última a medias con el Capitán Juan de Rigoitia. Regaló a la basílica de Begoña la bandera de la nao de tal nombre, y mandó hacer dos coronas, una para la Virgen y otra para el niño.

Nozitutako galera materialak eta porrot ekonomikoa handiak izan ziren hirurogeita hamarreko hamarkadaren hasieran, bai ingelesten errepresaliengatik, bai Medinaceli dukeak, Albako dukearen ondorengoak, Flandriara (1569) eraman zuen Armadan parte-hartzeagatik.

Bertendona kapitainaren oinordekoak zerrendan azaldu zirenez, esan dezagun, Maria Diaz de Anuncibay anderearekin ezkondua zegoen hura 1571 ean hil zela eta Bilboko Santiagon lurperatu zutela, familiako hilobian. Aita galeoi inperialaren jabea zuen. Antonio Bertendona kapitaina jabea zen: Felipe II.a Flandriara eraman zuen galeoiarena, *Concepción* galeoiarena eta *Begoñako Ama* eta *Gurutze Santua* itsasontziena, azkeneko hori Juan Rigoitiakoa kapitainarekin erdibana. Begoñako basilikari izen bereko itsasontziaren bandera eman zion, eta bi koroa eginarazi zituen, bata Birjina-arentzat eta bestea Haurarentzat.

Flota a Flandes en 1572

A pesar de todo, en la primavera de 1572 zarpaba a Flandes con lanas una flota, entre las que iban según Labairu (IV,411) las siguientes naves vizcaínas:

- Juan de Rigoitia, de Bilbao, 650 toneladas.
 - Martín de Capetillo, de Portugalete, 630 t
 - Pedro de Arbieto, de Bilbao, 550 t
 - Martín de Ochoa, de Portugalete, 150 t
 - Juan de Basauri, de id., 150 T
 - Martín de Jáuregui, de id. 120 t
 - Sancho de Vallecilla, de id. 130 t
 - Juan de Goicouría, de Bilbao, 80 t
 - Pedro de Berriz, de Deusto, 60 t
 - Capitán Berástegui, de Bilbao, 70t
 - Juan de Vallecilla, de Portugalete, 50 T y algunas otras.
- Entre las naves de guerra iban.

- La de Juan de Montellano, Capitana, de 750 t
- La de Ochoa de la Sierra, de 510 t
- La de Ochoa de Capetillo, de 630 t
- La de Juan de la Sierra, de 215 t
- La de Jacobo de Jduregui, de 320 t
- La de Domingo de Urdaide, de 450 t

La nave de Ochoa de Capetillo se perdió en las costas de Flandes. Sería esta o era otra la Almiranta, en que iba de jefe Juan Martínez de Recalde y una compañía capitaneada por el vizcaíno Antonio de Múgica, ¿y que se perdió en Flesinga?

Ontzidia Flandriara 1572an

Alabaina, 1572ko udaberrian ontzidi bat itsasoratu zen Flandria aldera artilez, eta Labaituk dioenez (IV,411), bizkaitar hauen itsasontziak zihoazen, besteak beste:

- Juan Rigoitikoa, bilbotarra, 650 t.
- Martin Capetillo, portugaletetarra, 630 t.
- Pedro Arbietokoa, bilbotarra, 550 t.
- Martin Otxoa, portugaletetarra, 150 tona.
- Juan Basaurikoa, portugaletetarra, 150 t.
- Martin Jauregi, portugaletetarra, 120 t.
- Sancho Vallecilla, portugaletetarra, 130 t.
- Juan Goikouria, bilbotarra, 80 t.
- Pedro Berrizkoa, deustuarra, 60 t.
- Berastegi kapitaina, bilbotarra, 70 t.
- Juan Vallecilla, portugaletetarra, 50 t, eta beste batzuk.

Gerra-ontzien artean zihoazen.

- Juan Montellanorena, *Capitana*, 750 t.
- Otxoa Sierrarena, 510 t.
- Otxoa Capetillorena, 630 t.
- Juan Sierrarena, 215 t.
- Jacobo Jduregirena, 320 t.
- Domingo Urdaiderena, 450 t.

Otxoa Capetilloren ontzia Flandriako itsasertzean galdu zen. Ontzi hori *Almiranta* haxe al zen edo bestea, Juan Martinez Rekalde ontzi-buru zihoana eta Antonio Muxika bizkaitarra kapitain zuen konpainia, Flesingan galdu zena?

El mismo Labairu advierte que por ese tiempo barcos y gentes andaban sirviendo al Rey:

- en la Santa Liga –estamos en vísperas de Lepanto–,
- en la carrera de Indias bajo el mando de Pedro Menéndez de Avilés,
- y en la Armada de Flandes a cargo de Medinasidonia.

Algunos nombres más

De estos y parecidos contingentes se salvan del olvido unos pocos nombres que suenan en la historia:

- los Arriola, Portuondo, Bertendona, etc.
- Se afirman en sus ascensos Miguel de Oquendo, Juan Martínez de Recalde, Pedro de Zubiaur, etc.

Náufragos y problemas técnicos

Precisamente, en la primavera de 1572 D. Cristobal de Eraso ¿De dónde procedían los Eraso? Ni siquiera figuran en el Espasa. ¿Tendrá Eraso relación con el pueblecito navarro de Erasun? comandaba la Flota de las Indias y perdió cuatro naves a la entrada del puerto de San Juan de Ulúa (México) y otra nao dentro del mismo puerto. Naufragar equivalía a perder mercancías, a estropearlas, a ser robado y saqueado. Todo esto lo comunicaba al Presidente del Consejo de Indias desde Sevilla Ochoa de Urquiza el 25 de abril de 1572.

Cuando un naufragio se debía a inclemencias del mar, poco había que hacer. Otra cosa era cuando se debía a defectos técnicos de construcción. Por estas fechas debieron producirse algunos que provocaron alguna preocupación.

En R. Cédula de Felipe II al Asistente de Sevilla del 27 de diciembre de 1513 sabemos que se venían produciendo daños y naufragios en la carrera de Indias y otras navegaciones. El Rey se muestra informado de que

Por todo ello, el Rey disponía varias medidas precautorias y quería recibir información sobre lo que pasaba.

La tuvo y bien cumplida. En ella se hace referencia a las naves que estaban en fabricación de Gipuzkoa, Bizkaia, Santander, Laredo, Asturias y Galicia. No pocas noticias se refieren a nuestra costa y no sin elogio.

Labairuk berak jakinarazten du Erregeren zerbitzuan zebiltzala garai hartan itsasontziak eta jendeak

- Liga Santuan –Lepantokoaren bezperetan gaude–,
- Indietako ibilian, Pedro Menendez de Avilesen agindupean,
- eta Medinasidoniaren esku zegoen Flandriako Itsas armada.

Beste izen batzuk

Honelako eta antzeko beste gertakizunei esker gordeko dira ahaztu gabe historian oihartzun egiten duten izen batzuk:

- Arriolatarrak, Portuondotarrak, Bertendona, eta abar;
- beren maila-igoerari eutsiko diote Miguel Okendok, Juan Martinez Errekaldekoak, Pedro Zubiaurrek, eta abarrek.

Itsasoan galtzeak eta arazo teknikoak

Hain zuzen ere, 1572ko udaberrian, Cristobal Erasoko jaunna –Nongoak ziren Erasotarrak? Espasa hiztegiari azaldu ere ez dira egiten. Erasok ba ote du zerikusirik Nafarroako Erasun herriarekin?– Indiako Ontzidiaren buru zen eta lau itsasontzi galdu zituen San Juan de Ulua (México) portuaren sarreran eta beste ontzi bat portuan barruan bertan. Itsasoan galtzeak zekarzkie merkantziak galtzea, hondatzea, lapurretak eta arpilatzeak. Honen guztiaren berri ematen zuen Otxoa Urkiza Indietako Kontseiluko Buruak Sevillatik, 1572ko apirilaren 25ean.

Itsasoan galtzea ekaitzengatik gertatzen bazen, ez zegoen zeregin handirik. Eraikuntzako akats teknikoengatik gertatzen bazen, beste kontu batzuk ziren. Garaitu horretan gertatuak izan behar zuten kezka sortzen zuten akats haieiako batzuk.

1513ko abenduaren 27an, Felipe II.ak Sevillako Laguntzai-leari jakinarazitako Errege Zedula bidez dakigu Indietako ibilian eta beste nabigazioetan bazirela itsasoan galtzeak eta kalteak. Erregea informatu dago:

Horregatik, Erregek arretazko zenbait neurri ezarri zituen eta gertatzen zenaren informazioa bildu nahi zuen.

Bildu zuen, ondo bildu ere. Gipuzkoa, Bizkaia, Santander, Laredo, Asturias eta Galizian eraikitzen ari ziren itsasontzien informazioa zen. Gure kostaldeko berriak ez ziren gutxi, ez laudoriorik gabeak.

Los carpinteros asturianos y gallegos tenían menos uso y ejercicio y menos habilidad de la requerida. Labraban menos navíos. Por el contrario tenían ventaja o aparejo de madera,

Es una primera voz de alarma, que obligará más tarde a medidas de política forestal.

Causas

Los posibles defectos de naos construidas en Gipuzkoa, Bizkaia y Santander se debían a diversas causas:

a veces emprendían su construcción, con puro ánimo de posterior venta, hombres con menos caudales de los precisos. Comenzada su fabricación, al no estar provistos de madera y tablazón, la compraban por menudo y a fiado, sin el grosor requerido y no suficientemente curada y seca. Adquirían la jarcia, no de Calatayud

—dato interesante— sino de Flandes, menos fuerte pero más barato.

Por ahorrar gastos, utilizaban clavazón más delgada y más corta. La clavetería claveteada de pernos de hierro la sustituían por madera, y los muchos pernos de hierro eran sustituidos por quillas de madera. Tales ahorros producían otros tantos defectos.

Otro defecto técnico solía estribar en la quilla, . Con quilla para nao de cien toneles, construían barcos de 200. Tales naos tenían . Las casas se guarecían de las de los vecinos,

Los navíos recibían detrimento también en el momento de la botadura, por no ser suficientemente fuertes los brazos que los llevaban, detrimentos que solían ser

El caso de un constructor de Deba

Curiosamente nos encontramos con referencias a una experiencia negativa ocurrida en Deba.

El Maestro carpintero Santuru de Retén, considerado , había hecho cuatro naos en los últimos diez años, al parecer muy bien acabadas.

Una la vendió a Juan de Tellaache; y al primer viaje, cargada de lanas en el puerto de Bermeo, , se abrió en cuanto acabó de recibir la carga.

Otra nao del mismo Santuru, vendida al Capitán Ortuño de Guillestegui, se deshizo en el puerto de Mutriku, sin haber recibido carga ni hecho viaje alguno. Los vecinos de Mutriku exigieron su desguazamiento, porque no estaba para navegar sino con mucho riesgo de marineros y mercancía.

Asturiaseko eta Galiziako arotzak ez ziren oso adituak eta behar baino trebezia gutxiago zuten. Itsasontzi gutxiago lantzen zuten, baina egurrezko aparailutan abantaila zuten,

Lehenengo alarma-hotza zen, baso-politikan neurriak hartzera behartuko zuena gerora.

Kausak

Gipuzkoan, Bizkaian eta Santanderren eraikitako itsasontzien akats posibleak hainbat kausen ondorio ziren:

Batzuetan, behar baino eskuarte txikiagoa zuten gizonak hasten ziren ontzigintzan, saltzea beste helbururik gabe. Behin eraikuntza hasita, egur eta ohol hornikuntza gabe gelditzean, gutxika erosten zuten eta fidantzan, behar besteko lodierarik gabea eta ongi lehortu eta ondu gabea. Sokateria Calatayud-etik erosi beharrean «*donde el cáñamo de que se hace es más a propósito*» —gauza jakingarria gisa— Flándriatik ekartzen zuten, merkea baitzen, oso sendoa ez izan arren.

Gastuak gutxitze aldera, iltzeteria mehea eta motzagoa erabiltzen zuten. Iltzeztatzea egiteko burdinazko iltzeen ordeztzeak, zurezko ziriz egiten zen, eta burdinazko beste ziri asko zurezko gilez. Baina, aurrezte horiek beste akats batzuk ekartzen zituzten.

Beste akats tekniko bat gila izan ohi zen, «*fundamento sobre el que se edifica el navío*». Ehun tonako itsasontzi bantentzako ziren gilez, berrehun tonakoak eraikitzeke erabiltzen ziren. Hala, itsasontzi horiek «*los mismos y mayores defectos que suelen tener las casas que se edifican sin cimientos*» izaten zituzten. Etxeak auzoenean babesten dira, «*y esta razón —dice elegantemente el informante— no milita en los navíos, porque cada uno se ha de hacer y edificar sobre él al respecto de la quilla*».

Uretaratzeko orduan ere galera zuten itsasontziek, ez baitziren behar bezain sendoak izaten eramanez behar zituzten besoak «*de mayor inconveniente que el que puede recibir con cualquier temporal de mar*».

Debako ontzigile baten kasua

Hain zuzen, Deban gertatutako esperientzia negatibo baten erreferentzia dugu.

Santuru Reten arotz-maisuak, «*muy buen oficial y práctico*» izatearen sona zuenak, azken hamar urteetan lau itsasontzi egin zituen, antza denez, oso ongi bukatutakoak.

Bat, Juan Tellaetxeri saldu zion, eta lehen bidaiarako Bermeoko kaian artilez kargatu zenean «*que es de las cargas menos perjudiciales para los navíos*», karga hartu orduko ireki egin zen.

Santuru beraren beste itsasontzi bat, Ortuño Gillistegi kapitainari saldu ziona, Mutrikuko kaian desegin zen, artean kargarik hartu eta bidaiarik egin gabea izan arren. Mutrikuko biztanleek hura desegiteko eskatu zuten, hura ez zegoela merkantziekin eta marinelekin nabigatzeko, arrisku handiegia zela-eta.

Otra nao hizo para el debatarra Juan de Guadalupe. Tras dos viajes a Terranova, la trajo para vender a Sevilla; pero en la costa de Portugal se fue a fondo con muy buen tiempo, pereciendo la mercadería y salvándose la marinería por socorro de Juan Iperticu (¡sic!).

Aún tenía una cuarta nao en el astillero de Deba, acabada hacía cuatro años. Lógicamente

. Y concluye maliciosamente el informante:

Una garantía razonable

A la luz de estas experiencias, el informante se extiende en dar normas prácticas y seguras de fabricación; y no espera demasiado del control ejercido por veedores, como quería el Rey, pues éstos pueden ser víctimas de engaños y fraudes. En cambio, esperaría más de que

Cuatro años daban alguna garantía sobre la bondad del navío. , dice un refrán. Análogamente, el interés directo del dueño de una nave, garantiza que esta será mejor que si se hace sólo para venderla.

El «Discurso» de Cristóbal de Barros (1575 ca.)

De sumo interés es el importante discurso de Cristobal de Barros presentado al Rey: todo un sensato plan para fomentar la marina de guerra, trato y comercio y el aumento de la industria de los mareantes.

Propone modos de fabricación y conservación de navíos fabricados en las Cuatro Villas, Bizkaia y Gipuzkoa. De entrada reconoce la falta de naos, la disminución de su fabricación, que lleva camino de cesar; y por otra parte, la gran importancia de una buena marina para el bien público y la defensa del reino. El Rey había mandado que se juntasen los Corregidores de la costa con personas entendidas para averiguar la causa de esta disminución.

El propio Barros vino a visitar la costa y a informarse en serio sobre el asunto. De largas conversaciones pudo extraer unas líneas de actuación, para lograr que hubiese gran número de naos útiles para la guerra y el comercio y aumento de gente mareante. Para ello programa cuatro capítulos esenciales.

1. Montes

Era preciso conservarlos y repoblarlos, porque de ellos salían la leña y materiales de construcción de casas y de naves.

Beste itsasontzi bat egin zuen Debako Juan Guadaluperentzat. Ternuara bi bidaia eginda, Sevillara ekarri zuen saltzera; baina Portugaleko itsasertzean hondoratu egin zen eguraldi bikaina izan arren, merkantzia galdu eta Juan Ipertikuri (sic!) esker marinel jendea salbatu bazen ere.

Debako ontzian artean bazuen beste itsasontzi bat, lau urte bukatuta zeramatzana. Bistan da «*nadie se la osa comprar por miedo que no esté tan engañosamente fabricada como los susodichos*». Eta maltzurki bukatzen da txostena: «*Y échase de ver que sabe bien lo que tiene en su mercadería, pues tiene por mejor guardar merchanta a quien venderla, que navegarla por su cuenta y riesgo*».

Arrazoizko bermea

Esperientzia horien argitan, informatzailea eraikuntzako arau praktiko eta ziurak ematen luzatuko da; eta ez du esperantza handirik ikuskatzaileen kontrol-lanarekin, Erregek hala nahi bazuen ere, haiek iruzurraren eta engainuaren biktima izan baitzitezkeen. Aitzitik, itxaropen handiagoa ematen dio «*quien lo fabrica sea obligado a sostener y navegar con su nave y no pueda venderlo sino a los cuatro años de haber navegado con ella*».

Lau urtek ematen zezaketen itsasontzia ondo egin zegoenaren bermea. «*El ojo del amo, engorda al caballo*», dio esaearak. Analogia eginez, itsasontzi batez jabea zuzenean interesaturik egotea da bermea, saltzeko egin duen ontzia baino hobea izateko.

Cristobal Barrosen diskurtsoa (1575).

Aparteko interesa du Cristobal Barrosek Erregeri aurkeztu zion diskurtsoak: egitasmo zuhur bat zen, Itsas armada sustatzeko, marinelen industria handitzearen aldekoa, bai traturako bai merkataritzarako.

Itsasontziak eraikitze moduak eta Lau hirietan, Bizkaian eta Gipuzkoan eraikitakoak kontserbatzeko proposamena zen. Hasteko, aitortu egiten du, batetik ontzigintza gutxitua eta galtzeko bidean zihoala eta itsasontziak falta zirela, eta bestetik, itsas armada on baten garrantzia, ongizate publiko eta erreinuaren defentsarako. Kostaldeko Korrejidoreak pertsona jakitunekin biltzeko agindua eman zuen Erregek, gutxitze horrek arrazoiak aztertze.

Barros bera etorri zen kosta bisitatzera eta auziaz serioski informatzera. Elkarriketa luzeetatik jokaera-ildo batzuk atera ahal izan zituen, gerrarako eta merkataritzarako itsasontzi erabilgarri ugari lortzeko eta marinel-jendea gehitzeko. Funtszeko lau kapitulu programatu zituen.

1. Mendiak

Behar-beharrezkoa zen zaintzea eta basoberritzea, egurra eta etxeak nahiz itsasontziak eraikitze materiala sortzen baitzen.

Reconoce que en Gipuzkoa y en Bizkaia, como principalmente y esto sea producto de los montes, tienen más cuidado en plantar y en no cortar en exceso. En las otras regiones era mucho mayor la falta de montes poblados y el descuido en este capítulo. Los corregidores habrían de fomentar las plantaciones y aun ser comisarios, si acaso no convenía nombrar un superintendente.

2. Dinero

Para fomento de la fabricación de naos, el Rey había dado más de diez millones de maravedís, que los administraba el debatarra Hernando de Aguirre. Era preciso otorgar empréstitos a las personas que fabricasen naos en la cantidad y tiempo preciso, siempre que se ajustasen en porte y calidad a lo exigido. Habría que fomentar la construcción de naos de más de 300 toneles, con incentivos de 2 ó 2,5 ducados por tonel. La decadencia de la construcción en Cuatro Villas requiere una ayuda, dada la pobreza de la gente.

Propone Barros medidas eficientes para el funcionamiento de los préstamos y recalca algo que ya sabemos:

Barros añade que se habían hecho, en virtud del empréstito, 60 asientos de naos de alto bordo, que montaban treinta mil toneladas; con otras 60 de mejor tonelaje en fabricación se aseguraba un contingente importante.

3. Cargazones

Con buena filosofía el informante da por sentado que este punto era

. Las ganancias en el transporte y comercio eran el alma de la marina.

Las viejas Pragmáticas proteccionistas de principio de siglo en favor de los naturales habían dado paso a licencias otorgadas a flamencos, ingleses, portugueses, genoveses, a ventajosas cartas de naturaleza, a toda suerte de fraudes.

Fraudes

Los dueños extranjeros de naos se enriquecían, llevando menos flete que los españoles. A pesar de que las Cortes de Toledo habían revocado las cartas de naturaleza (1560), se buscaban nuevos modos y cautelas con que burlar la ley. Entre otras, el amaño de precios bajos, que no era sino y precio

que de ninguna manera podían aceptar los naturales, que así se quedaban sin cargazones.

Era preciso dar carga a los naturales, aunque los extranjeros ofreciesen menores fletes, hacer intervenir a la Justicia en la tasa y moderación de fletes, ampliar el favor a los naturales del mismo puerto o de otros puertos vecinos.

Aitortzen du Gipuzkoan eta Bizkaian nagusiki «*consiste su ser en fierro y naos*», eta mendien emaria denez, ardura handiz zaintzen dutela emaitza hori, landaketak eginez eta gehiegi ez moztuz. Beste eskualdeetan mendi-baso falta eta gai honetan ardura falta askoz larriagoa zen. Korrejidoreek sustatu behar zituzten landaketak eta zaintzeaz arduratu gainera; agian komenigarri zen superintendentea izendatzea.

2. Dirua

Ontzigintza sustatzeko, Erregek hamar mila marabedi baino gehiago eman zituen, eta Hernando Agirre debarrak administratzen zituen. Beharrezkoa zen itsasontziak eraikitzen zituzten pertsonen jesapenak ematea, behar besteko kopuruan eta denboran, baldin eta eskatutako tamaina eta kalitatea- ren araberakoak baziren. 300 tona baino gehiagoko itsasontzien eraikuntza sustatu behar zen, tonajeko 2 edo 2,5 dukaten pizgarri zuela. Lau Hirietako ontzigintzaren gainbeherak laguntza behar zuen, jendearen pobrezia ikusita.

Barrosek maileguen funtzionamendurako neurri eraginkorrak jartzen ditu, eta lehendik dakigun zerbait azpimarratzen:

Horren eransgarri dio Barrosek, jesapenak betez, albo altuko 60 itsasontziren idazpenak egin zirela, hogeita hamar mila tona kargatzen zituztenak, eraikitzen ari ziren tonaje hobeko beste 60ekin seguru zen kuota eder bat.

3. Kargamentuak

Informatzaileak filosofia onez adierazten du puntu horixe zela «*el eje y fundamento que ha de sustentar esta materia*». Garraioko eta merkataritzako irabaziak ziren itsas armada- ren arima.

Mendearen hasierako Pragmatika protekzionista zaharrek, bertakoen alde, flandiarrei, ingelesei, portugaldarrei, genebarrei emandakoek beste lizentzia batzuk ekarri zituzten, herriar-agiri abantailatsuak, eta era guztietako iruzurrak.

Iruzurrak

Atzerriko itsasontzien jabeak aberasten ari ziren, espainiarrek baino pleita txikiagoa eramanez. Toledoko Gorteak herriar-agiriak atzera bota zituen arren (1560), legeari iruzur egiteko modu eta jakituria berriak bilatzen ziren. Besteak beste, prezio baxuen engainua, ez baitziren «*maña y concierto entre cargadores y extranjeros*» baizik, eta bertakoek inola ere onar ezin zezaketen prezioa, hala kargamenturik gabe gelditzen zirelarik.

Bertakoei kargak ematea zen kontua, nahiz eta atzeritarrek pleita txikiagoak eskaintzen zituzten, eta esku harraztea Justiziarri pleita tasa eta neurritasunean eta portuan bertakoen edo ondoko portuetako jendearen mesedea handiagotzea.

La picaresca

Barros desentraña las razones por las que los naturales se quedan sin cargas, aun pidiéndolas y deseándolas.

Las justicias favorecen más a los Consulados, mercaderes y cargadores,

- Porque se hacen cartas fingidas de ventas de las naos extranjeras a los cargadores naturales.
- Porque interpretan maliciosamente la Pragmática restrictiva eximiendo al extranjero cuando carga propia mercancía,
- Porque los mercaderes dan cargas cortas e insuficientes para zarpar, y bajo ese pretexto se llevan la carga los extranjeros.
- Porque a los naturales les exigen fianzas excesivas.
- Porque los extranjeros dicen cargar para puertos próximos, donde por ser poco el flete no pueden cargar los naturales, y luego llevan la carga donde quieren.
- Porque exigen a los naturales que suban, barra adentro, adonde llegan los extranjeros, aunque los naturales se ofrecen a bajar la mercancía a puerto a su costa.
- Porque los extranjeros aducen que cargan para puertos con barra, de muy poca agua y tan incógnitos que no figuran en cartas de marear y a los que los naturales no saben ni pueden ir.

La picaresca portuaria queda así desvelada; las leyes, inutilizadas; los Corregidores y Justicias, engañados e impotentes. Han sido inútiles las reiteradas demandas de los maestros y dueños de naos pidiendo a Carlos V y a Felipe II que de forma eficaz se corte la carga directa o indirecta de extranjeros en los puertos españoles.

Remedios propuestos

Aunque una aplicación rigurosa de esta medida favorecería la construcción de naos, el prudente Barros estima que, dado que entonces había muy pocas, al existir mucha cargazón, cesaría el trato y comercio y la medida resultaría perjudicial. Como será preciso que transcurran años para aumentar la flota, aconseja que se vaya

, viendo el resultado de las cosas.

Contento con los efectos de sus disposiciones, de las que ha resultado la fabricación de muchas y buenas naos, intenta se asegure su conservación, y para ello propone algunos remedios:

como los extranjeros llevan cargazones por menor flete, al navegar con menos gente, con inferiores salarios y menos costos y con gran flema en la carga y descarga, es preciso lograr que sea ventajoso económicamente cargar en naos naturales. Para ello hay que urgir que los extranjeros no carguen en nuestra costa.

Pikarokeria

Barrosek argitzen du bertakoak kargarik gabe zergatik gelditzen ziren, eskatzen badute ere eta nahi izaten bazituzten ere.

Justiziak gehiago babesten ditu Kontsulatuak, merkatariak eta kargatzaileak,

- Bertako kargatzailei atzeritarren itsasontziak saldu izanaren itxurak egiten direlako.
- Pragmatika murriztailea maleziatsuki interpretatzen dutelako, bertako karga kargatzen dutenean Atzeritarra salbueztiz, «*so cuyo color se carga la de otros muchos*».
- Merkatariek itsasoratzeko karga motzak eta nahikoa ez direnak ematen dituztelako, eta hori aitzakiatzat hartuta atzeritarrek eramaten zituztelako.
- Bertakoei gehiegizko fidantzak eskatzen zitzaizkielako.
- Pleita txikia dela-eta bertakoek ezin kargatu dutena atzeritarrek gertuko portuetarako kargatzen dutela esaten dutelako, eta segidan karga nahi duten lekura eramaten dutelako.
- Bertakoei, barran barrura, atzeritarrek iristen diren lekura ino igotzeko eskatzen zaielako, nahiz eta bertakoak beren kontura portura merkantzia jaisteko eskaintzen ziren.
- Atzeritarrek marea-mapetan azaltzen ez diren oso ur gutxi barrak dituzten portuetarako kargatzen dutela argudiatzen dutelako, bertakoek joaten ez dakitenez, joan ez daitezkeenetara.

Hala portuetako pikarokeria agerian gelditzen da; legeak, ezdeus bilakatuak; Korrejidoreak eta Justizia, engainaturik eta indargabeturik. Alferrikakoak izan dira itsasontzi-buruek eta jabeek Karlos V.ari eta Felipe II.ari Espainiako portuetan zuzenean edo zeharka kargatzea irmoki mozteko behin eta berriz egindako eskariak.

Proposaturiko konponbideak

Nahiz eta neurri hori zorrotz aplikatzea itsasontzien eraikuntzaren mesedetako izango zen, Barros zuhurraren iritziz, orduan ontziak gutxi zirenez, eta kargatzekoa ugaria, tratua eta merkataritzak bukatzera egingo ziratekeen eta neurria kalterako gerta. Ontzidia hazteko urte asko beharko direnez, astiro ibiltzeko eskatzen du «*atentadamente y poco a poco*», gauzen ondorioak ikusiz.

Bere xedapenen ondorioekin pozturik, haiengatik itsasontzi asko eta onak eraiki direla ikusita, haien zaintza ziurtatzen ahaleginduko da, horretarako erremedio batzuk proposatuz: *Batetik*, atzeritarrek jende gutxiagorekin nabigatuta, soldata eta kostu gutxiagorekin eta karga-deskargan patxada handiz jardunda, kargamentuak alokairu txikiagoarekin eramaten dituztenez, bertako itsasontzietan kargatzea ekonomikoki errentagarri izatea lortu behar da. Atzeritarrek behartu egin behar dira gure kostan ez kargatzera.

Una persona encargada en cada puerto vigilará para que primero se ofrezca la carga a los naturales y solamente si estos no se hallan, se permita cargar al extranjero con una tasa por tonelada que haga que el precio del flete no sea inferior al del natural. Cesando el interés, los cargadores buscarían las naves naturales.

el alto precio que hacen en el extranjero mercaderías que sobran en España puede favorecer este comercio de los naturales: hierro, en Inglaterra y en Francia; duelas, arcos y pipas, en Portugal, Canarias y Andalucía, así como la madera rolliza; alumbres, en Flandes e Inglaterra; lanas en Flandes, Francia e Italia; vinos, aceites, pasas, higos y melazas, en todas partes.

Efectos beneficiosos

De este favor a las flotas y mercaderías naturales se promete Barros muchos y buenos efectos:

- Se enriquecerán los naturales, serán poderosos para defenderse y atacar, el Rey dispondrá de más naves en todas partes sin las dilaciones y costo que origina su paso de una parte a otra.
- Retirándoles los fletes, se enflaquecerán los extranjeros y se avecindarán en estos reinos.
- Los marinos conocerán las costas, puertos, sierras y ríos del extranjero.
- Se evitará la evasión de dinero fuera del reino –oro– que hacen los extranjeros.
- Se excusarán pleitos y diferencias entre naturales y extranjeros, en que aquellos se consumen y gastan.
- Con las tasas impuestas a los extranjeros se recabarán caudales para favorecer a los constructores de barcos.
- Se recompensará a los que fabriquen naos de más de 300 toneles y a los oficiales que trabajen en este punto.

Otras medidas

Otras varias medidas, bien razonadas, expone Barros. Sólo queremos extraer dos noticias de interés.

La primera. Barros señala que el volumen de carga de sacas de lana ha bajado en Bilbao de 20.000 sacas a 4.000. La razón no estriba en el favor concedido a las naos grandes, como dicen algunos, sino en quienes antes trataban en este género, han invertido su dinero en juros y haciendas, en que comienza a labrarse menos lana de la que se solía, y en que las sacas que iban a Flandes –ahora en lucha con España– ahora iban a Italia.

La segunda noticia se refiere a la pesca de Terranova y las naos grandes que en ella se empleaban. Barros, muy informado, nos relata particularidades muy peculiares de los beneficios del viaje. Al ser los salarios de los oficiales más altos no convenían a los armadores o afletadores naos pequeñas. Con gente proporcionada al tonelaje, las grandes cargaban en el mismo tiempo que las pequeñas. La pesca era muy aleatoria, el invierno muy crudo y su llegada incierta. A veces hacían la pesquería en compañía y la ganancia la distribuían según el número de personas que cada uno llevara.

Portu bakoitzean horretarako jarritako pertsona batek zainduko zuen karga bertakoei kanpokoei baino lehen eskaintzeko, eta, bertakorik ezean, atzeritarrei utziko zitzairen kargatzen, non pleitaren tasa tonako bertakoena baino txikiagoa ez baitzen izango. Era horretan, interesak alde batera utzita, bertako itsasontziak bilatuko lituzkete kargatzaileek.

Bestetik, Espainian soberan ziren salgaiek atzerrian duten prezio altua mesedegarri zitzaion bertakoen merkataritzari: burdina, Ingalaterrara eta Frantziara eramanez zekaten; upel-oholak, arkuak eta upelak, Portugalera, Kanarietara eta Andaluziara, baita enborkiak ere; alanbreak, Flandriara eta Ingalaterrara; artilea Flandriara, Frantziara eta Italiara; ardoa, olioak, patsak, pikuk eta melazazko pattarra, edonora.

Efektu onuragarriak

Bertako ontzidiaren eta salgaien aldeko jokabide honen ondorioak espero ditu Barrosek, asko eta onak:

- Bertakoak aberastu egingo ziren eta ahaltsuak izango ziren defentsarako eta erasorako, eta Erregek itsasontzi gehiago izango zituen edonon, batetik bestera eramateak sortzen dituen luzamendurik eta kosturik gabeak.
- Pleitak erretiratu gero, atzeritarrek ahuldurik erreinu hauekin herritartuko ziren.
- Marinelek atzerrietako kostaldeak, portuak, mendizerrak eta ibaiak ezagutuko zituzten.
- Atzeritarrek egiten duten dirua –urrea– erreinutik ateratzea eragotziko zen.
- Bertakoak hainbeste nahigabetzen eta akitzen zituen atzerrikoekiko auzi eta diferentziak alde batera utziko ziren.
- Atzeritarrei ezarritako tasekin dirutzak bilduko ziren ontzigileei laguntzeko.
- 300 tona baino gehiagoko ontzigileak eta puntu horretan lanean diharduten ofizialak sarituko ziren.

Beste neurri batzuk

Beste neurri batzuk azaltzen zituen Barrosek, ondo arrazoi-tuak. Horietatik bi interesgarri baino ez ditugu azalduko.

Lehena. Barrosek adierazten zuenez artile-zakuen bolumenak behera egin zuen Bilbon, 20.000 kargatzetik 4.000 kargatzera pasatuz. Horren arrazoia ez zegoen ontzi handiei mesedea egiten zitzairen horretan, batzuek zioten bezala, baizik eta lehen gai horretan tratuan zihardutenek dirua orain juroetan eta etxaldeetan sartu izatean, lehen baino artile gutxiago ateratzean eta Flandriara zihoazen zakuak –orain Espainiarekin borrokan– Italiara eramate horretan.

Bigarren neurria, Ternuako arrantzari buruzkoa da, eta hartan jarduten zuten ontziena. Oso informaturik dagoen Barrosek bidaien onurak eta aparteko berezitasunak kontatzen dizkigu. Ofizialen soldatak handiagoak zirenez, ontzi-jabeei edo pleitatzaleei ontzi txikiak ez zitzaizkien komeni. Tona-jearen proportzioko langileekin, txikien denbora berean kargatzen baitzuten handiek. Arrantza oso ausazkoa izaten zen, negua oso gogorra eta itzulera ziurtasunik gabea. Batzuetan arrantzua besteekin batera egiten zuten eta irabaziak bakoitzak eramaten zituen pertsonen arabera banatzen zuten.

4. Venta de naves

Barros recuerda la vieja prohibición que pesa sobre esto. Los fraudes eran frecuentes y la razón queda clara; una nao que en Bizkaia valía cuatro mil ducados, en Levante valía seis mil. Para obviar esta venta, sería preciso:

- llevar registro puntual de las naos que se fabrican, de sus dueños, tonelaje, de sus posteriores compradores, y hacer una matrícula anual de todos los navíos existentes.
- Que los que pasen a México o Perú solo puedan venderlos mediante acta notarial que certifique que el navío no está en condiciones de intentar el retorno.

Otras observaciones de Barros

Barros trata además de los pilotos franceses que van en naos españolas a Terranova, de los que van a fabricar naos a Francia, de la escasez de pilotos, de las represalias de los ingleses, de las pérdidas de naos de la flota de Medinaceli, de los retrasos en las pagas a las Armadas, de la conveniencia de derogar las Ordenanzas de 1555 sobre salarios, etc.

Salarios

Puede resultar especialmente interesante registrar los datos de situación y las propuestas que, a efecto de salarios, señala Barros.

Las Ordenanzas de 1553 habían quedado retrasadas por el encarecimiento de salarios y precios.

El sueldo de 170 maravedís al mes por tonelada de navío era ya insuficiente. El precio de los materiales de construcción había subido considerablemente lo mismo que los sueldos de carpinteros y calafates y los precios del pan, vino, carne, sidra y otros mantenimientos. Una nao de 40 toneles que salía veinte años antes por cuatro mil ducados, costaba ahora seis o siete, o a lo menos seis y medio, reales, que es lo que se pagaba a las naves a sueldo en Andalucía, cuando allí los materiales y mantenimientos eran más baratos.

Las viejas ordenanzas fijaban en 800 maravedís el sueldo mensual de un marinero y los maestros no encontraban con tal salario marinero alguno por menos de tres ducados.

- A los grumetes se les debía subir de 533 maravedís a dos ducados al mes;
- a los pajes, de 266 maravedís, a un ducado;
- a los Maestros o Capitanes, de 2.500 maravedís al mes, a 5.500.
- A los pilotos, de dos mil maravedís, a tres mil.
- A los marineros, grumetes y pajes era preciso subir el medio real de ración, a un real.

Conclusión sobre Barros

El precioso informe de Cristobal de Barros vale por muchos libros para adentrarnos en el complejo mundo de navieros, mercaderes, marinos, de nuestras costas, y coincide en muchas propuestas con otro de Diego Marroquín presentado igualmente al Rey. Arduos eran los problemas, muy razonables y pensadas las soluciones.

4. Itsasontzien salmenta

Barrosek gogoan du horren gaineko galerazpena. Maiz gertatzen ziren iruzurrak, eta argi dago arrazoia; Bizkaian lau mila dukat balio zuen itsasontzi batek, Levanten sei mila balio zuen. Salmenta hori eragozteko, beharrezkoa zen

- eraikitzen ziren itsasontzien erregistro zehatza eramatea, beren jabeena, tonajearena, geroko erosleena, eta urtero itsasontzi guztien matrikula egitea.
- Mexikora edo Perura eramaten zirenak saldu ahal izateko, itsasontzia itzultzeko moduan ez zegoela ziurtatuko zuen notario-akta behar izatea.

Barrosen beste ohar batzuk

Barrosek horrez gain hitz egingo du: Ternuara espainiarren ontzietan joaten ziren pilotu frantsesez, Frantziara itsasontziak eraikitzea doazenez, pilotu eskasiaz, ingelesen errepresaliez, Medinaceliren ontzidiko ontziak galtzeaz, Armadari ordaintzeko pagen atzerapenez, soldatei buruzko 1555eko Ordenantzak indargabe uzteko komenientziaz, etab.

Soldatak

Bereziki interesgarria gerta daiteke egoera-datuak eta, soldata kontutan, Barrosek aipatzen dituen proposamenak erregistratzea.

Atzera geldituta zeuden 1553ko Ordenantzak, garestituak baitziren soldatak eta prezioak.

Jada ez zen aski hilean itsasontziaren tonako 170 marabediko soldata. Nabarmen igoak zeuden eraikuntzako materialen salneurriak, baita arotzen eta istinkarien soldatak, nahiz ogia, ardoa, haragia, sagardoa eta beste mantenugaiak ere. Hogeitaz lehenago 40 tonako itsasontzi bat, lau mila dukatengatik iriteten zena, orain sei edo zazpi mila kostatzen zen edo gutxienez sei eta erdi erreal, horixe baitzen soldatapeko itsasontzietan ordaintzen zitzaiena Andaluzian, eta mantentze-lanak han merkeagoak zirelarik.

Ordenantza zaharrek 800 marabeditan ezartzen zuten marinelen baten hileko soldata, eta ontzi-buruek halako soldatarekin ez zuten aurkitzen marinelik hiru dukat baino gutxiagotatik.

- Txalupa-mutilei 533 marabeditik bi dukatera igo behar zitzaizkien hilean;
- ontzi-mutilei, 266 marabeditik dukat batera;
- ontzi-buruei edo kapitainei hilean 2.500 marabeditatik 5.500era.
- pilotuei hilean bi mila marabeditik hiru milara.
- Marinelei, txalupa-mutilei eta ontzi-mutilei anoako erreal erdia erreal batera igo behar zitzaizkien.

Barrosi buruzko ondorioak

Cristobal Barrosen txosten ederrak liburu askoren balioa du, gure kostaldeko nabigatzaileen, merkatarien eta marinelen mundu konplexuan sartzeko, eta Diego Marroquinek Erregeri aurkeztu zion beste txosten bateko proposamen askorekin bat dator. Nekezak ziren arazoak, asko arrazoituak eta pentsatuak irtenbideak.

HOMBRES

¿Barcos y hombres?

Además de barcos hacían falta hombres que los tripulasen y gobernasen. Una flota es un mundo abigarrado, en el que suena el General que la comanda, y se pierden en el anonimato los marineros, grumetes, pilotos, maestros, despenseros y tantos otros menestrales que hacían posible el funcionamiento de la pequeña ciudad flotante, en que no faltaban escribanos, barberos, etc...

Describir de forma completa, sistemática, seriada, la participación vasca en esta empresa náutica americana es por demás prematuro. Hace falta una minuciosa labor previa de análisis particularizado, exhumar cantidades grandes de documentación precisa. Sólo intento ofrecer, a continuación, un muestrario de temas, de posibilidades de investigación de documentos, que nos den alguna idea de la amplitud y riqueza del asunto. Sin salirme de mis límites

, con referencia preferencial a la aventura americana, creo que podré aportar páginas novedosas que estimulen a otros a investigaciones más completas, recabando datos perdidos en obras generales conocidas o sacándolos directamente de archivos.

Aparecerán seguidamente noticias sobre barcos y hombres, totalmente olvidadas; datos dispersos y no seriados, que nos ayudarán a asomarnos a nuestra participación histórica en empresas de mar.

No bastan barcos. Hacen falta hombres. Hacer la matrícula de los barcos era una aspiración más factible. Y ¿la de los hombres? Los más engrosan el número sin rostro ni apellido. De los notables podemos conocer algo más y merecen que sus nombres y apellidos resuenen en la historia, pues se conservan en algunos papeles. Hemos hallado dos listas, ambas de la década de los años setenta.

La primera lista es más breve y registra los Capitanes de Mar y Guerra de Bizkaia y de Gipuzkoa. Al apellido se añade algún que otro dato personal que puede ser interesante. Algunos de ellos adquirirán con el tiempo más notoriedad histórica. Villa a villa, desde Hondarribia a Bilbao, pasando por Ondarroa, Lekeitio, Bermeo y Plentzia, nos van trayendo a la memoria nombres y más nombres. Figuran dieciséis guipuzcoanos y nueve vizcaínos. Repasemos esta lista.

GIZONAK

Itsasontziak eta gizonak?

Itsasontziak ez ezik gizonak ere behar ziren, haiek gidatzeko eta gobernatzeko. Ontzidi bat mundu nahasi bat da, nabarra, non buru den Jenerala mintzo den eta anonimatu galdurik gelditzen diren hiri higikor txikiaren funtzionamendua burutzen duten marinel, txalupa-mutil, pilotu, maisu, despentsari eta beste hainbat langile, nahiz, inoiz falta izaten ez ziren eskribau, bizargin, etab.

Goizegi da euskaldunek Amerikako ontzigintza horretan izan zuten esku-hartzea osotara, modu sistematiko eta sailkatu batean deskribatzeko. Lehenagotik lan zehatz bat egin behar da, azterketa partikularrak, dokumentazio zehatz asko azaleratuz. Ondoren, nire asmoa ez da gaien lagin batzuk ematea besterik, kontu honen hedadura eta aberastasunaren ideia emango diguten dokumentuak aztertzei aukerak eskaintzea, alegia. Euskaldunak eta itsasoa gaiaren muge-tatik irten gabe, nire ustez orrialde berriak eskain ditzaket, batez ere amerikar abenturari erreferentzia eginez, besteei ikerketa osoagoetara bultza eta lan ezagunetan galdutako oharra eskuratuz edo zuzenean artxiboetatik ateraraziz.

Horren ondoren agertuko da guztiz ahaztuta dauden itsasontzi eta itsasgizonen zerrenda; datu sakabanatuak eta sailkatu gabeak, itsasoko enpresetan gure esku-hartze historikoan sartzen lagunduko digutenak

Ez dira aski itsasontziak. Gizonak behar dira. Itsasontzien matrikula egitea xede bideragarriagoa zen. Eta, gizonena? Gehien-gehienak zenbaki huts dira, aurpegirik eta abizenik gabeak. Sonatuez zerbait gehiago ezagut dezakegu eta merezi du haien izen-abizenek historian oihartzun egitea, zenbait paperetan jasoak baitira. Bi zerrenda aurkitu ditugu, hirurogeiko hamarkadakoak biak.

Lehenengo zerrenda laburragoa da eta Bizkaiko eta Gipuzkoako itsasoko eta gerrako kapitainak erregistratzen ditu. Datu pertsonalen bat eransten zaio abizenari, interesgarria agian. Batzuek sona historiko handiagoa lortuko dute denborarekin. Hiriz hiri, Hondarribitik hasi eta Bilbora bitartean, Ondarroa, Lekeitio, Bermeo eta Plentziatik igaroz izenak eta izenak dakartzkigu oroimenera. Hamasei gipuzkoar eta berderatzi bizkaitar agertzen dira. Begira dezagun zerrenda:

MEMORIA DE LOS HOMBRES DE MAR Y GUERRA QUE HAY EN EL SEÑORÍO DE VIZCAYA Y PROVINCIA DE GUIPÚZCOA, CON EXPOSICIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS EN APTITUD PRESENTE EN CADA UNO DE ELLOS.

Fuenterrabía

Lezo

Pasajes

San Sebastián

Orio

Zumaya

Deva

Motrico

Ondárroa

Lequeitio

Bermeo

Plasencia

Bilbao

Portugalete

En Pasage de Fuente Rabía

En Rentería

En Sant'Sebastián

En Orio

En Zarauz

En Guetaria

En Zumaya

En Deva, Mendaro y Alzola

En Motrico

Ondárroa

En Lequeitio

En Bermeo e Mundaca

En Portugalete

En Bilbao

En Laredo

MEMORIA DE LOS PILOTOS QUE HAY EN LA PROVINCIA

Motrico

En Deva

En Zumaya

En Guetaria

En Zarauz

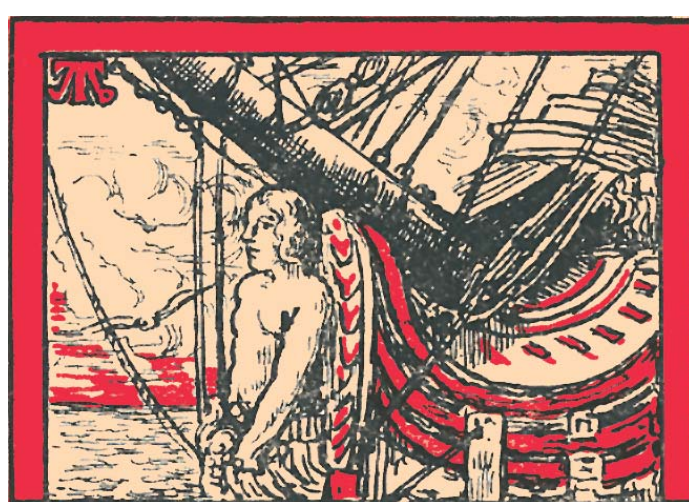
Orio

San Sebastián

En Pasage

RELACIÓN DE LA GENTE DE MAR (CAPITANES) QUE DE PRESENTE ME OCURRE A LA MEMORIA QUE HAY EN SEVILLA Y TRIANA Y CÁDIZ Y ALGUNOS DE VIZCAYA.

Vizcaya y Provincia



ACONTECIMIENTOS

El complejo mundo del mar

Las necesidades crecientes, comerciales, bélicas, transmari-
nas, iban obligando a organizar este complejo mundo na-
val. Suscitando nuevas técnicas, más completa organiza-
ción, tanteos, normas y contranormas, remedios de cara a
los fracasos, los imprevistos, el fraude y el contrabando. A
modo de recordatorio vamos a espigar algunos puntos que
son menos conocidos:

- A partir de 1522 ni moros ni judíos podían pasar a Amé-
rica sin expresa licencia del Rey.
- En el arqueo de las naves se aumentaba en un 20% el de
las naves que iban para guerra, de modo que una de 500
toneladas para el comercio equivalía a 620 si iba para
guerra.
- Las naos para América debían tener más de 80 toneladas
en 1523, más de a partir de 1552,
más de 200 a partir de 1609. Por cierto, según autor del
siglo XVI muy afamado, Escalante,

- En 1527 se aprobaron y confirmaron las Ordenanzas de
las Cofradías de pescadores, sardineros y regateros de San
Pedro de Bermeo. Y en 1539 las de la Cofradía de ma-
reantes de Santa Catalina de San Sebastián.
- En 1575 se ordenó que cada maestro y cada piloto hicie-
sen diario de su navegación.
- Todavía en ese año la construcción de naos era totalmen-
te empírica y artesanal.
- La duración máxima de una nave, según Artiano, era la
de cuatro viajes redondos a América.
- La expedición naval de México a Filipinas (1564-5) que
mandó Miguel López de Legazpi se hizo con naos cons-
truidas y equipadas del todo en las costas mexicanas.
- Ya en 1550 Álvaro de Bazán (padre) hizo fabricar en Bil-
bao una galeaza de 1.200 toneladas.
- En la Armada de galeones capitaneada por Pedro Me-
néndez de Avilés, ocho de los navíos fueron fabricados
en Bizkaia y doce en Cuba.

Y en cambio, en 1597, de la escuadra de 84 bajeles reu-
nida en El Ferrol al mando del Adelantado de Castilla, 64
eran de construcción extranjera, según C. Haring.

- El armador que capitaneaba su propia nao gozaba de gran-
des ventajas.

Relieves vascos en América

Escribimos anteriormente que mediado ya el siglo XVI se
regularizó por necesidades de seguridad la ida y vuelta con
tiempos fijados de las Flotas de América, y ya en tiempos
anteriores se impuso la obligación de ir agrupados o

. Los intereses comerciales privaban sobre los béli-
cos. Aun con riesgo, eran los comerciantes los que dispo-

BESTE ZENBAIT GERTAKIZUN

ITSASOKO MUNDU KONPLEXUA

Gero eta handiagoak ziren beharrak merkataritzan, gerran,
itsasostean. Eta ezinbestekoa zen itsasoko mundu konplexu
hori antolatzea zein teknika berriak eta antolamendu osoa-
goa sustatzea: miaketak, arauak eta kontrarauak, porroten
aurreko erremedioak, ustekabekoak, iruzurra eta kontraban-
doa. Oroigarri modura hain ezagunak ez diren puntu batzuk
bilduko ditugu:

- 1552tik aurrera inortxo ere, ez maisu ez judu, ezingo da
Amerikara joan Erregeren berariazko baimenik gabe.
- Gerrara zihoazen itsasontzien neurketa % 20an hazten ari
zen; hortaz merkataritzako 500 tonako bat, 620koaren ba-
liokidea zen gerrara joan behar bazuen.
- Amerikara zihoazen itsasontziek 80 tona izan behar zuten
1523an, «*cien toneles machos*» baino gehiago 1552tik au-
rrera, 200 baino gehiago 1609az geroztiko urteetan. Bide
batez esan dezagun, XVI. mendeko Escalante izeneko ida-
zleak dioenez «*en nuestra España habemos usado y usa-
mos de este nombre de toneladas, el cual modo de hablar
y medir se nos quedó de los mareantes vizcaínos, de cier-
tos toneles que en su tierra y en sus naos antiguamente
acostumbraron a cargar*».
- 1527an onartu eta berretsi ziren Bermeoko San Pedroko
arrantzale, sardina-saltzaile eta errekararien Kofradiako
Ordenantzak. Eta 1539an, berriz, Donostiako Santa Kata-
lina Kofradiako nabigatzaileenak.
- 1575an, agindu bat eman zen, ontzi-buru eta pilotu bako-
itzak nabigazioko bere egunkaria egin behar zuten.
- Urte horretan artean, ontzigintza guztiz enpirikoa eta arti-
sau-lana zen.
- Itsasontzi baten iraupena, Artiñanoren hitzetan, Amerikara
joan-etorriko lau bidaia egitea zen.
- Mexikotik Filipinetara (1564-5) Itsas armadaren espedizioa,
Miguel Lopez Legazpikoa buru zela egindakoa, Mexikoko
kostaldean eraiki eta bertan hornitutako itsasontziekin egin
zen.
- 1550an Alvaro Bazanek (aita) 1.200 tonako ontzizarra erai-
kiarazi zuen Bilbon.
- Galeoien armadan Pedro Menezdez Avileskoa buru zue-
nak zortzi itsasontzi Bizkaian eraikitakoak zituen eta ha-
mabi Kuban.
Bestalde, 1597an, Ferrolen, Gaztelako Adelantatua buru
zela bildu zen 84 ontziko eskudratik 64 atzerrian eraiki-
takoak ziren, C. Haring-ek dioenez.
- Abantaila handiak zituen bere itsasontzien buru zen arma-
doreak.

Amerikari buruzko erliebeak

Lehendik esana dugu XVI. mendearen erdialdera, denbora
finkatuekin arautu zirela Amerikarako ontzidien joan-etorriak,
segurtasunak behartuta, eta ezarria zegoela lehenagotik tal-
dean edo zaintzan joateko betebeharra. Merkataritzaren in-
teresak gerrakoak baino lehenagoak ziren. Arriskutsua ba-
zen ere, merkatariek arduratzen ziren itsasontzien kargez

nían las cargas y salidas de los barcos y la compra o afletamiento de los mismos. Sabemos poco sobre la participación vasca en estas transacciones en el puerto de Sevilla, punto neurálgico de toda esta contratación.

No queremos dejar en el tintero algunas noticias perdidas en Crónicas y otras fuentes, que nos aportan datos en que registramos apellidos vascos en tiempos y lugares varios.

- **Alonso de Ercilla**. Armador bilbaíno que trafica tempranamente con América, en los últimos años del siglo XV y primera década del XVI. Él en persona va a ser el encargado de transmitir a la Corte de España la noticia del descubrimiento del Pacífico por Núñez de Balboa.
- Por aquel entonces el alavés **Diego Esquivel** estudiaba ya el paso transoceánico, y **Diego Esquivel** utilizaría el río Changres, que con el tiempo será básico en la construcción del canal de Panamá.
- Junto a Hernán Cortés aparece un **Hernán Cortés** como constructor de barcos, algo decisivo en la conquista de Tenochitlán, la capital del imperio azteca que se encontraba en una vasta laguna, donde hoy se asienta la capital federal de México. Él construyó los 13 bergantines con un cañón cada uno que fueron transportados en piezas a hombros por miles de indios y fueron la base del asedio final de la ciudad azteca.
- El vizcaíno **Diego Esquivel** aparece pronto como armador en el Pacífico.
- **Diego Esquivel** fue capaz de armar tres naves para sus incursiones en Florida, aunque luego muriera arruinado en México tras la pérdida de once naves.
- **Diego Esquivel** utilizó la expedición a El Dorado (1560) de **Diego Esquivel** y **Diego Esquivel** en su salida al Atlántico desde los bosques amazónicos.
- Al igual que el vergarés **Diego Esquivel**, fundador de Asunción, en su incursión río arriba por el Panamá.
- El poeta **Diego Esquivel**, madrileño oriundo de Bermeo y célebre autor de *La Araucana*, llegó por mar a la isla de Chiloé en Chile.

eta irteerez nahiz ontzien erosketak edo alokairuak erabakitzeaz. Ezer gutxi dakigu euskaldunek Sevillako portuan, kontratazio horren guztiaren gunean, zenbateko esku hartzea zuten salerosketa horietan

Kroniketan eta beste iturri batzuetan galduriko informazio batzuk ez ditugu azaldu gabe utzi nahi, bidea ematen baitigute beste garai eta hainbat lekutan datuak erregistratzeko.

- Pedro Arbolantxa. Bilboko armadorea, Amerikarekin trafikatzeko oso goiz hasi zen, XV. mendearen azken aldera eta XVI.aren lehen hamarkadan, hain zuren ere. Bera izango da Espainiako gorteari zuzenean azalduko diona Nuñez Balboaren aurkikuntza: Barea.
- Ordurako bazebilen Andagoia arabarra igarobide transozeanikoa ikertzen, eta Changres ibaia erabili zuen Diego Esquivel, gerora Panamako kanala eraikitzeke oinarritzkoa izan zena.
- Hernan Cortesekin batera, ontzigile gisa, Martin Lopez Vizcaino agertzen da, eta hau oso erabakigarria izan zen aintzira zabal batean zegoen azteken inperioko hiriaren konkistan, gaur egun Mexiko federalaren hiriburua den Tenochitlán-en. Berak eraiki zituen kanoi banako 13 bergantin, milaka indio bizkarrez garraiatu zituzten piezez, eta azteken hiriaren azken setioan oinarritzkoak izan ziren.
- Legizamon bizkaitarra laster agertuko da Barean, armadore moduan.
- Francisco Garai hiru itsasontzi armatzeko gauza izan zen, Florida erasotzeko, nahiz eta ondoren hondoa jota hil zen Mexikon, hamaika itsasontzi galduta.
- Navek El Doradora (1560) joateko, Ursuaren eta Lope Agirreren espedizioa erabili zuen eta Orellanak baso amazonikoetatik Atlantikora irteteko.
- Asuncion hiriburua fundatzailea zen Bergarako Martinez Iralak ere erabili zuen, Panamatik barrena ibaian gorako bere erasoan.
- Erzilla poeta, Madrilekoa zen Bermeotarra, *La Araucana* izeneko lanaren idazle sonatua ere, itsasoz iritsi zen Txileko Chiloéko uhartera.

La expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa al estrecho de Magallanes

Años más tarde Pedro Sarmiento de Gamboa, hijo de gallego y de vizcaína, organizó una importante expedición para defender, asegurar y fortificar el paso del Estrecho de Magallanes. Con él iba de tenedor de bastimentos **Diego Esquivel**; entre los marineros vemos a los **Diego Esquivel**, ... ¡Como no!, si entre las naves alistadas encontramos a:

Pedro Sarmiento Ganboaren espedizioa Magallanesko itsasartera

Urte batzuk gerora, Pedro Sarmiento Ganboak, galiziar baten eta bizkaitar baten semeak, espedizio garrantzitsu bat antolatu zuen Magallanesko Itsasartearen defendatzeko, segurtatzeko eta gotortzeko. Berarekin zihoan Juan Sagasti, hornigaien edukitzailea; marinelen artean ikusten ditugu, —nola ez!— Orbeatarak, Larreatarrak eta Errekaldetarrak, izena emandako itsasontzien artean azaltzen badira:

- la galeaza Capitana mandada por
- la mandada por el Capitán
- la mandada por
- la mandada por
- la mandada por
- y la , nao que naufragó en el Estrecho con 300 personas. Esto ocurría en dos viajes en 1579 y 1581.

Otras expediciones

Al finalizar el siglo e iniciarse el siguiente hemos de anotar como importantes los viajes de:

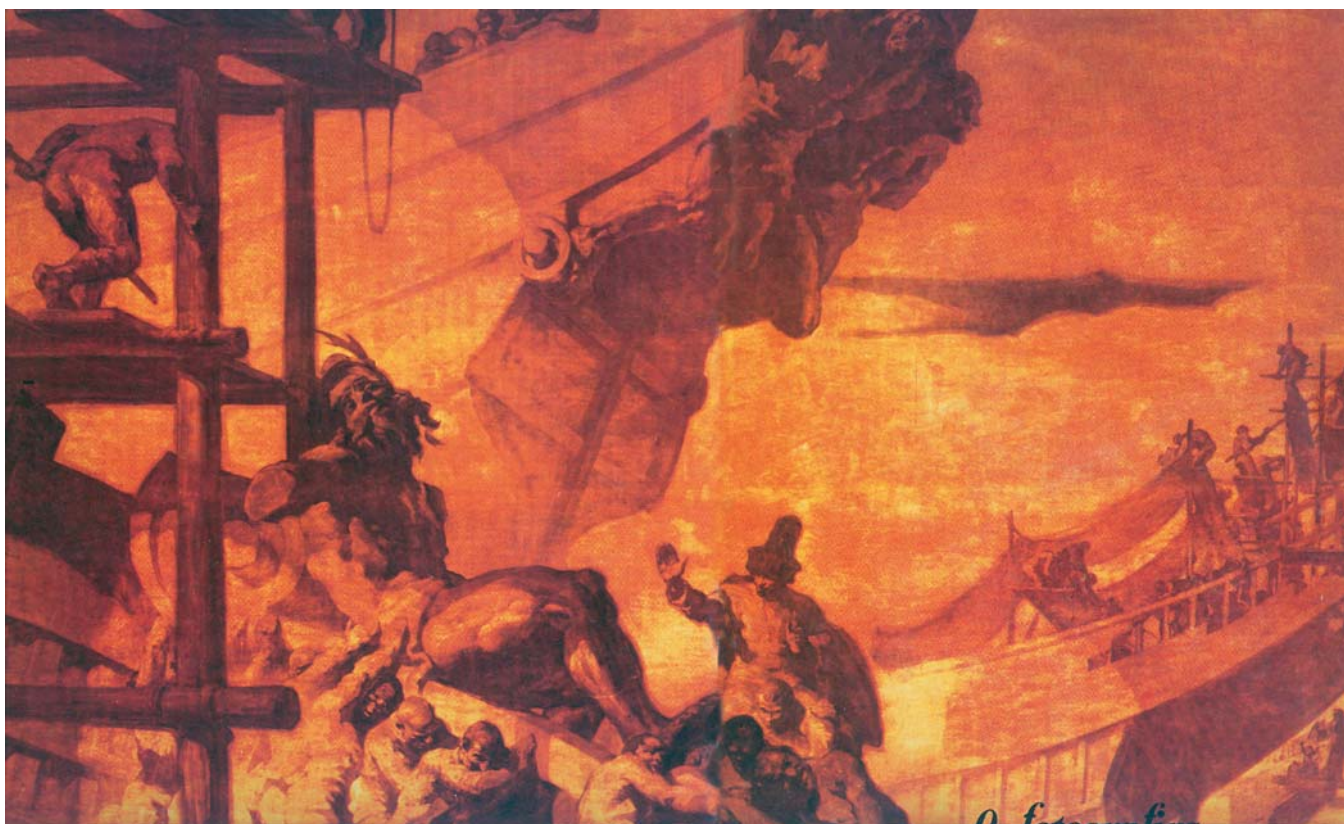
- a la baja California, el segundo en 1602 desde Acapulco.
- Unos años más tarde, en 1615, irá conociendo la costa interior de la misma Península de California.

- *San Cristobal* kapitaina, ontzizarra, Juan Garai buru zuela,
- *Sancti Spiritus*, Villaviciosa Unzueta kapitainak gidaturikoa,
- *Francesa*, Agirre buru zuela,
- *Begoñako Andre Maria*, Pedro de Eginok gidaturikoa,
- *Trinidad*, Martin Zubieta buru zuela,
- *Corza*, Diego Olabarriakoa buru zuela,
- eta *San Esteban Arriola* itsasartean 300 pertonekin hondoa jo zuen ontzia. Bi bidaietan gertatu zen hori, 1579an eta 1581ean.

Beste bidaia batzuk

Mendea bukaera eta ondorengoaren hasierako bi bidaia jaso behar ditugu, garrantzizkoak:

- Sebastian Vizcainok Kalifornia Behereara egindakoa;
- bigarrena 1602an, Acapulcotik egindakoa.
- Eta urte batzuk beranduago, 1651n, Juan Iturbe Kalifornia Penintsula bereko barnealdeko kostaldea ezagutuz joan zen.



Detalle / Xehetasuna.

ALEGORÍA NAVAL. ASTILLEROS / ONTZIGINTZAREN ALEGORIA. ONTZIOLAK



Mural de Sert en San Telmo, Donostia-San Sebastián / Sert-en murala San Telmo Museoan, Donostian.



Mural de Sert en San Telmo, Donostia-San Sebastián / Sert-en murala San Telmo Museoan, Donostian.





Operaciones de mantenimiento de embarcaciones en el puerto de Bayona.



«Noé construyendo el arca».
Grabado de una biblia publicada en 1700.

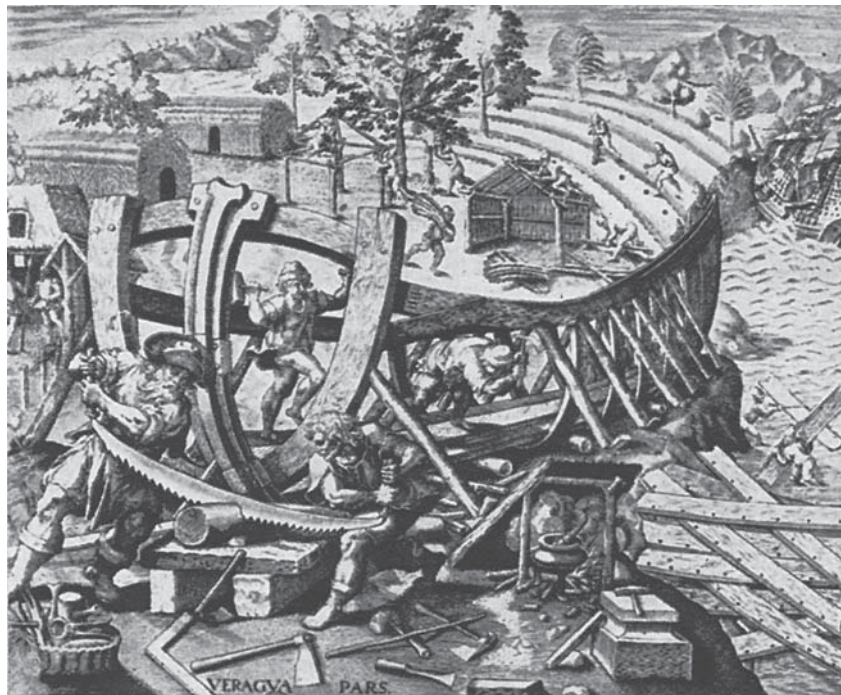
«Noe ontzia eraikitzen».
1.700. urtean argitaratu zen Biblia bateko grabatu bat.



Itsasontzien mantentze-lanak Baionako portuan.

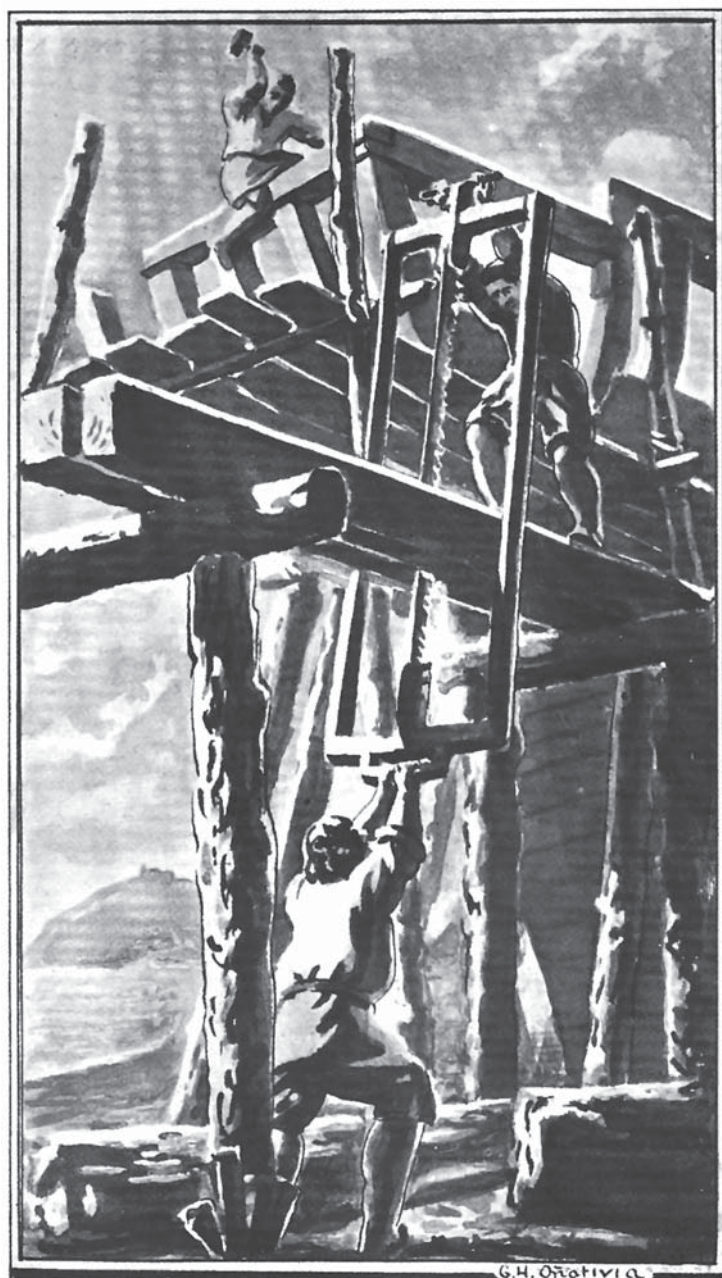
«Karabela bat eraikitzen
Ameriketan hondoa jo
zuen karabela
ordezkatzeko».

«Fabricando una carabela
en América para
reemplazar la carabela
naufragada».



«Lope de Olano hace fabricar una carabela». Antigo grabado que fue reutilizado con pequeñas variantes y diferentes leyendas para ilustrar trabajos de construcción naval.

«Lope Olanok karabela bat eginarazten du». Grabatu zaharra, aldaera txiki batzuk eta elezahar desberdinak eginda berrirabili zena, ontzigintzako lanak ilustratzeko.



Astilleros de San Sebastián / Donostiako ontziolak.
G. Hombrados Oñatibia.



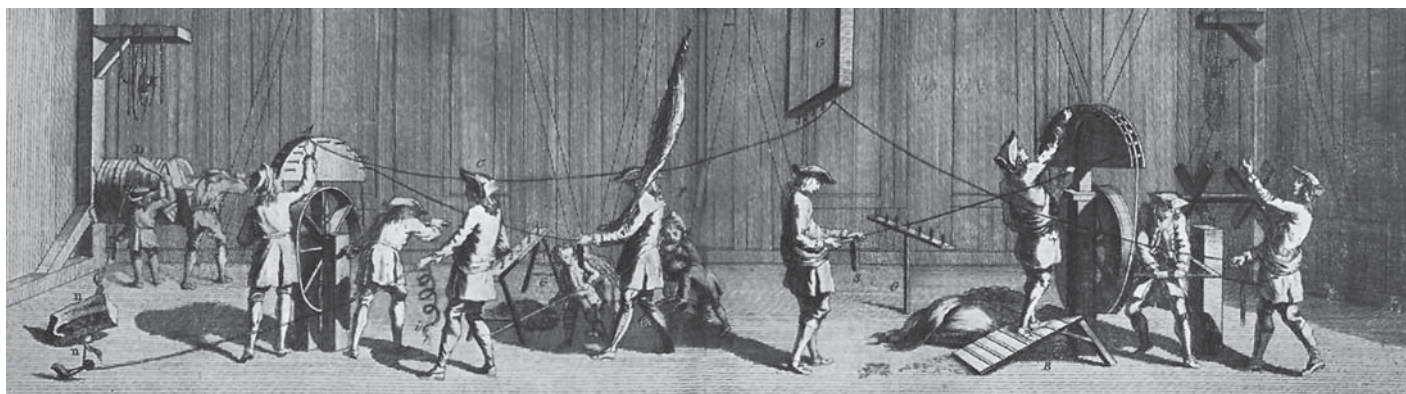
Conservación y poda previsor de los árboles
con vistas a su utilización en la construcción naval.
(Antiguo grabado).

Zuhaitzen zaintza eta inauste zuhurra,
ontzigintzan erabiltzeko asmotan.
(Grabatu zaharra).

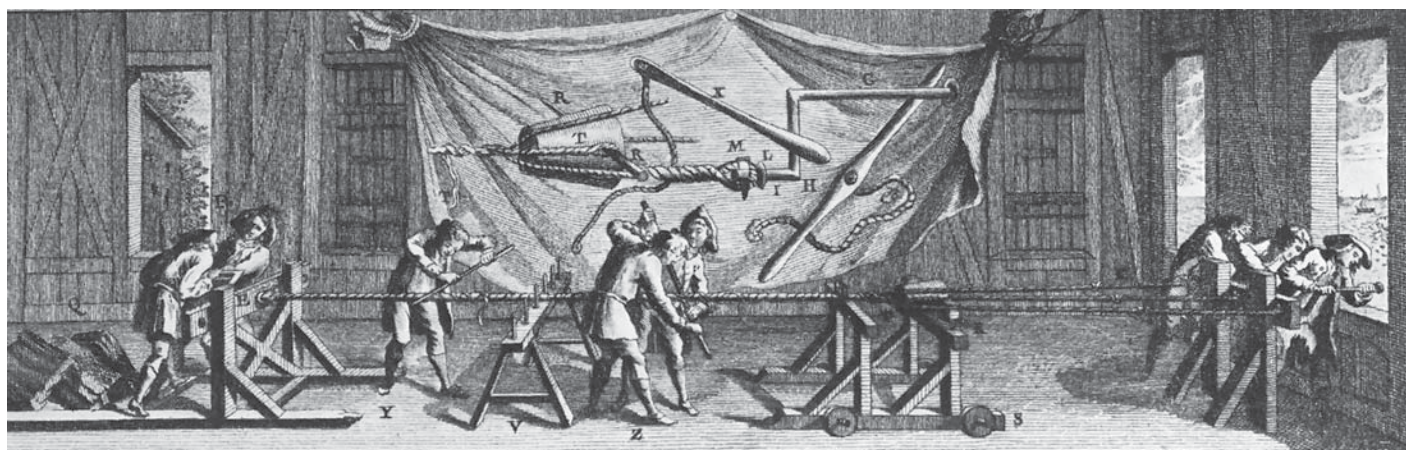
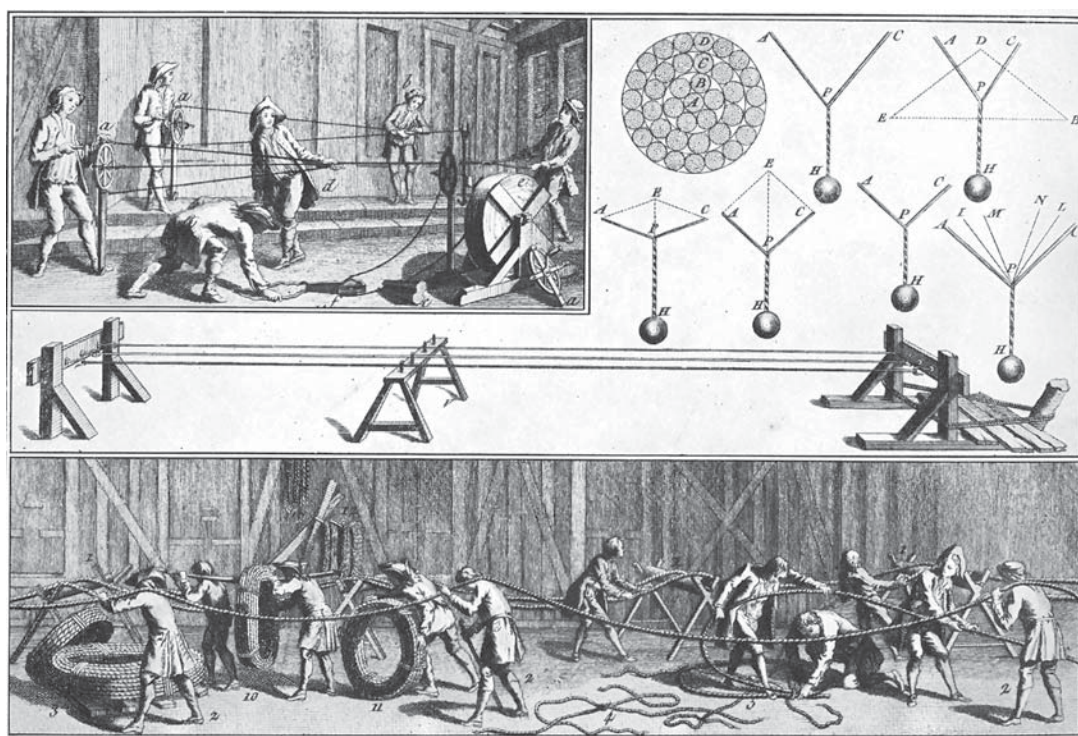


Real ontzidiaren hornitze-lanak Arroxelan. Callot-en grabatua.
Trabajos de aprovisionamiento de la flota Real en la Rochelle. Grabado de Callot.

INDUSTRIA LAGUNTZAILEAK ONTZIGINTZAN



Itsasorako sokagintza-lanak. *L'encyclopédie méthodique*-eko grabatua.
Operaciones de cordelería para la marina. Grabados de l'encyclopédie méthodique.



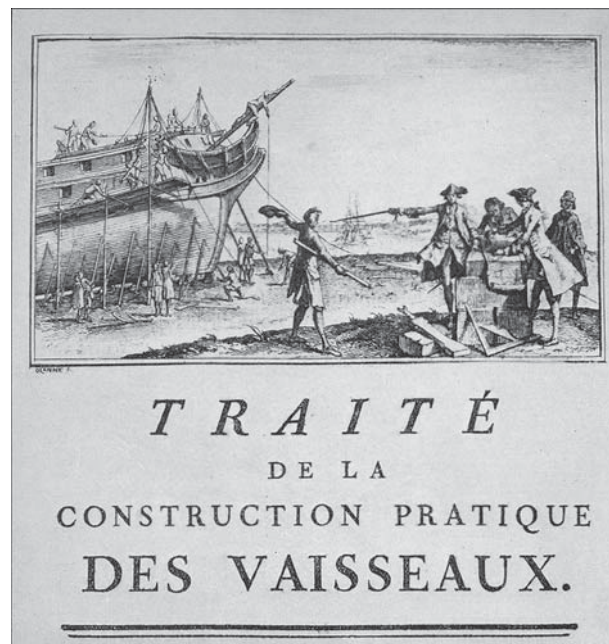


Fabricación de clavos. Grabado de la Enciclopedia, s. XVIII / Itzegintza. Entziklopediako grabatua, XVIII. m.



Henri-Louis Duhamel du Monceau (1700-1782).
Itsas armadako ikuskatzaile orokorra.
Inspector general de la Marina.

Henri-Louis Duhamel du Monceau. 1758





Antonio Okendo, J.G. Condoy.

SIGLO XVII

XVII. MENDEA

«Es el espíritu del país, son las necesidades y la actividad del Comercio las que hacían los barcos, no las subvenciones y privilegios otorgados por el Estado. Ayudan, sí, pero sólo son eficaces cuando la iniciativa particular brota espontánea, cuando el ambiente de la nación les secunda, cuando existe resonancia y la armonía puede producirse».

G. de Artiñano,
«Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias»
Barcelona, 1917, pág. 251.

LA HISTORIA DE LA DECADENCIA NAVAL

E

Esta idea, convicción arraigada de su autor, puede servir de pórtico a un esquemático comentario sobre la historia de la marina vasca en el siglo XVII. Digamos, de entrada, que es la historia de una decadencia, de una gran decadencia a medida que se dobla el siglo. Suele ponerse como hito inicial de esta decadencia el desastre de la «*Invencible*», en el que fue tan importante la participación de Gipuzkoa y Bizkaia, en hombres y en barcos. Pero tal explicación merece diversos matices que, en parte, relativizan las consecuencias de aquel episodio histórico.

En efecto, si consideramos sus años precedentes, ya en la década de los ochenta se aprecian síntomas alarmantes, v. gr. en Gipuzkoa. Tales pueden considerarse la escasez de marinería. Zumaia o San Sebastián no son Génova o Nápoles. Los embargos de naves y las levadas más o menos impuestas de gente de mar ponen a Gipuzkoa al borde del colapso, porque inciden directamente en las posibilidades comerciales de los viajes a las pesquerías de Terranova. Las instancias de la Provincia a la Corona, mediante el valimiento de Idiáquez, piden remedio a una situación dramática que puede suponer la «*total destrucción de esta Provincia*». Por otra parte, el cada vez más pesado embargo de naves comerciales para guerra y las habituales demoras en el pago del alquiler de las mismas y de salarios de marinos, no constituían precisamente un incentivo a la actividad marinera.

El resultado catastrófico de la «*Invencible*», con sus cuantiosas pérdidas de naves y hombres, se considera demasiado alegremente como el final de la marina española y, en consecuencia, de la vasca, lo cual no es cierto. Al año siguiente del desastre se hace el recuento de las naves dis-

ONTZIGINTZA GAINBEHERAREN HISTORIA

S

Sustrai sakonak ditu ideia edo uste sendo horrek egilearengan, eta atariko egokia litzateke XVII. mendeko euskal itsasketaren historiari buruzko azalpen eskematiko bat egiteko. Esan dezagun ezer baino lehen, gainbehera baten historia da, sekulako gainbehera izan baitzen erditik behera hastera zihoan mende hartan. Gainbehera horren hasieran *Invencible* ontziaren deskalabrua jartzen da abiapuntu, Gipuzkoarrak zein Bizkaitarrak, gizonez eta ontziz, hain esku hartze garrantzitsua izan zuten zoritxarra. Baina azalpen horrek merezi ditu gertakari historiko haren ondorioak hein batean erlatibizatzen dituen ñabardura batzuk.

Aurreko urteak kontuan hartzen baditugu, laurogeiko hamarkadan Gipuzkoan sintoma kezkagarriak sumatzen dira, sumatu ere. Honako hauek izan daitezke arrazoiak: marinelen eskasia; Zumaia edo Donostia ez dira Genoba edo Napoli. Itsasontzien enbargoak eta itsasgizonen gutxi-asko behartutako erreklutatzeek hondoa jotzeko zorian jarriko dute Gipuzkoa, zuzenean ukitzen baititu Ternuako arrantza-tokirako bidaien aukera komertzialak. Idiakezen laguntza bidez, probintziak Koroari egiten dizkion eskabideek erremedioa eskatzen dute, egoera larri horrek «total destrucción de esta Provincia» ekarri baitezake. Bestalde, gerrarako gero eta merkataritzako itsasontzi gehiago enbargatzeak eta beraien alokairuak nahiz marinelen soldadak ordaintzeko atzerapenak, hain justu, ez dira marinelen jardueren sustatzaile eta pizgarri izango.

Hainbeste itsasgizon eta itsasontzi galduta, *Invencible* haren hondamendiak espainiarren eta, ondorioz, baita euskaldunen nabigazioaren amaiera ekarri zuela arinegi esaten da eta hori ez da egia. Hondamendia gertatu eta urtebetera itsasontzi erabilgarrien kontaketa egin zen. Ferrolen bakarrik 84

ponibles. Sólomente en el Ferrol se contaban 84 naves, algunas de ellas de más de mil toneladas. Varias naos se albergaban en el puerto de Pasajes y en otros. Además, inmediatamente se dispone de caudales de decenas de miles de ducados para la fabricación de naves y puesta a punto de las existentes.

Fabricación de naves en Bizkaia.

La primera mitad del siglo XVII

Todavía en el primer cuarto del siglo XVII se aprecian síntomas de alguna recuperación, que, naturalmente, no alcanzarán las cotas del siglo anterior.

En 1603 en los astilleros de Zorroza, en Bizkaia, el general Martín de Bertendona firma un asiento con Felipe III para la construcción de 10 naos.

En 1617 el general Vallacilla, junto con los capitanes de mar Jauregui y Arriaga, ofrecen al Monarca el compromiso de construir ocho navíos que servirían en la Armada durante cuatro años. El Rey debía dar veinticinco mil ducados en empréstito, proveería de artillería y munición, llevaría 1/5 de sus presas. La Escuadra se llamaría de Vizcaya y serían naturales sus dotaciones, se les darían seis pagas adelantadas y les correría el sueldo desde el momento de su alistamiento. Al año siguiente se hacen las propuestas para general (3 candidatos), para almirante (ocho candidatos), para capitanes de mar y guerra (21 candidatos) y para otros rangos inferiores de marinería.

En 1621 todavía, la llamada Escuadra de Cantabria, que comprendía las de Cuatro Villas, Bizkaia y Gipuzkoa, alcanzará notables logros.

En 1625 Martín de Arana firma asiento, hará construir seis galeones.

En 1629 en cambio, cuando por una Real Cédula se ofrece a Vizcaya armar una escuadra contra el corso, ésta responde que faltan caudales, armas, pertrechos y quien sostenga económicamente la marinería. Por cierto, contra la denominación de «Armada de Cantabria», protestó Gipuzkoa:

«Porque las Armadas Reales siempre se han aprestado en ella y especialmente las que de 26 años a esta parte han salido tripuladas con navíos y gentes de la propia tierra y de Vizcaya, ni, de Cuatro Villas nunca ha salido Armada formada, sino navíos sueltos, y la honra, premio y estimación que merece esta Provincia, no es justo que se atribuya a otro sino que a cada uno se le dé el nombre y título que mereciese y de razón le tocare».

En 1635 Martín de Arana construirá nueve navíos, y cuatro galeones estaban en gradas en 1640.

En el primer cuarto del siglo XVII, el almirante Diego Brochero, del Consejo de Indias, hizo grandes esfuerzos por poner orden en la Armada. Su normativa (1606) parecía llamada a tener éxito. Felipe IV siguió manteniendo privilegios y exenciones antiguas en favor de los que construyesen naves de más de 200 toneladas.

itsasontzi zenbatu ziren eta haietatik batzuk mila tonaje-koak baino handiagoak. Itsasontzi batzuk Pasaiaiko portuan eta beste zenbaitetan babesten ziren. Gainera, berehala bildu zen dirutza, milaka dukat ontzi berriak eraikitzeko eta lehendik zeudenak berritzeko.

Ontzigintza Bizkaian.

XVII. mendearen lehen erdia

XVII. mendean lehen laurdenean sumatzen ziren artean halakoxe susperraldi baten zantzuak, baina dudarik ez da aurreko mendeko mailara ez ziren iritsiko. Bizkaiko Zorrozako ontzioetan, 1603an, Martín de Bertendona jeneralak idazpen bat sinatzen du Felipe III. arekin 10 itsasontzi eraikitze-ko.

Vallacilla jeneralak, 1617an, Jauregi eta Arrieta itsas kapitainekin batera, eskaintza bat egin zion Erregeari: konpromisoa hartzen zuten Armadaren zerbitzuan lau urtez jardungo zuten zortzi ontzi eraikitzekoa. Erregearen erantzukizun eta eskubideen artean zeuden: maileguz hogeita bost mila dukat ematea, artilleriaz eta munizioz hornitzea eta harrapakin bostetik bat jasotzea. Eskuadrak *Bizkaia* izango zuen izena eta tripulazioa bertakoa izango zen, sei soldata aurreturik ziatuko zitzaizkien eta izena ematen zuten egunetik hasita pasako. Hurrengo urtean egin ziren karguen proposamenak: 3 hautagai jeneraletarako, 8 hautagai almirantetarako, itsaso eta gerra kapitainetarako eta 21 hautagai marinel maila apalagotarako.

Lau Hiribilduak, Bizkaia eta Gipuzkoa osatzen zuten *Cantabria* izeneko Eskuadrak 1621an oraindik garaipen bikain batzuk lortu zituen. 1625ean Martín Aranak idazpen bat sinatu zuen, eta sei galeoi eraikiarazi. Aldiz, 1629an, Errege Zedula bidez, Bizkaia itsaslapurraren aurka eskuadra bat armatzeko eskaintza egin zitzaionean, diru-etorria, armak, hornidurak eta marinelei diruz eutsiko zien norbait falta zitzaizkiela erantzungo dio hark. Gainera, Gipuzkoa protestatu egin zuen *Armada de Cantabria* izendapen harengatik.

Martín Aranak bederatzi itsasontzi berri eriki zituen 1635ean eta lau galeoi bukatuta zeuden 1640an.

XVII. mendearen lehen laurdenean, Diego Brochero, Indietako Kontseilukoak berebiziko ahaleginak egin zituen Armandan ordena jartzeko. Haren araudiak (1606) arrakasta izateko egina zirudien. Felipe IV.ak mantentzen jarraitzen zuen 200 tona baino gehiagoko itsasontziak eraikitzen zituzten aldeko antzinako pribilegioak eta salbuespenak.

Pero faltaba espíritu

Nada de esto logró los objetivos propuestos. Faltaba ese espíritu del país, la iniciativa particular, el atractivo del comercio, el pulso entero de la nación. Confluyeron para ello una serie de circunstancias y una de las principales fue la situación internacional. Las guerras con Holanda interrumpieron nuestro comercio con Flandes. El antagonismo con Inglaterra y en el último período de la llamada guerra de los Treinta años, la ruptura con Francia, tuvieron igual efecto. Aumentaron considerablemente los peligros del corso.

Todo fue incidiendo para que no se construyesen barcos, se arruinase el comercio y este pasara a manos extranjeras, especialmente de holandeses, que burlaban arteramente todas las medidas políticas tomadas para cerrarles puertos y ahogar su contrabando.

Hacia 1628 hubo un intento de imitar el sistema de las prósperas compañías comerciales de Indias organizadas por los holandeses. Mas la normativa política del comercio con Indias ahogó en embrión tal intento, que sólo se vería realizado un siglo más tarde con la famosa Compañía Guipuzcoana de Caracas.

Para un puerto que había adquirido ya gran importancia como el de Bilbao la clásica obra de Guiard nos informa debidamente sobre sus altibajos en el comercio con Francia, especialmente con Nantes y La Rochela, así como con Portugal e Inglaterra, con las ciudades del Hansa y hasta con las Provincias Unidas en tiempos de treguas. En tal obra encontramos abundante información sobre la flota comercial, sus dueños y maestros, el movimiento del puerto, los mercaderes bilbaínos. Mas, acaso no nos explique debidamente todo el subfondo de ese mundo naval y comercial que iba pasando a manos extranjeras.

Costos de fabricación, mano de obra y alquiler

Además, a este horizonte comercial más sombrío, se añadía el aumento de costos de fabricación.

A comienzos del siglo XVI las naves de la expedición para la conquista de Orán, embargadas y a sueldo, percibían a ducado por mes y tonelada.

Y un galeón bilbaíno como el Nuestra Señora de Guadalupe, de 485 toneladas, fue vendido en Cádiz por 3.500 ducados.

A comienzos del XVII el coste de cada uno de los ocho galeones que se construían en Bizkaia, de 325 toneladas, era de 5.333 ducados, sin contar con el aparejo, aderezo de artillería y bastimentos, que suponían otro tanto y más.

Unos años más tarde, en 1629, dos galeones de a 600 toneladas costaban 50.000 ducados. El casco excedía de 40 ducados por tonelada.

En 1738 se ajustaron con Francisco de Quincoces 12 galeones de a 800 toneladas al precio de 30 ducados por tonelada. A fines de siglo el precio normal era de 40 ducados tonelada.

G. de Artiñano, que aporta estos datos señala, la elevación de salarios en astilleros y careneros. En Bizkaia se pagaban cuatro reales y cuartillo al día, mientras que en la Maes-

Baina, espiritua falta zen

Hala ere, esandako ezerk ez zuen jarritako xederik lortu. Herriaren espiritua falta zen: ekimen partikularra, merkataritzaren erakarmena, nazioaren taupada bateratua. Hainbat izan ziren horretara bultzatzen zuten baldintzak, nazioarteko egoera izan zen horietako bat. Holandarekin izan ziren gerrak zirela medio, eten egin zen Flandriako merkataritza. Ingalaterrarekiko etsaigoa eta, Hogeita hamar urteko gerraren azken aldian, Frantziarekiko hausturak antzeko ondorioak izan zituen. Itsaslapurretaren arriskuak nabarmen handitu ziren.

Horren guztiaren eraginez itsasontzirik ez zen eraiki, merkataritzak hondoa jo zuen eta hura atzeritarren eskuetara joan zen, portuak ixteko eta kontrabandoa zapuzteko hartzen ziren neurri politiko guztiak maltzurki engainatzen zituzten holandarrengana batez ere.

1628. urte aldera izan zen saiakera bat holandarrek antolatutako Indietako merkataritza konpainia oparoen sistema imitatzeke. Geroago Indiekiko merkataritzaren araudi politikoak eten egin zuen saiakeraren hasiera baino ez zena, eta, azkenik, mende bat beranduago gauzatuko zen Caracasco Erret Konpainia Gipuzkoarra famatuari esker.

Bilboko portuak ordurako izen handia lortua bazuen ere, Guiard-en obra klasikoak behar den moduan informatuko gaitu Frantziarekin merkataritzan izan zituen gorabeheraz eta, bereziki Nantes eta Arroxelarekin, nola Portugal eta Ingalaterrarekin, Hansako hiriekin edo baita tregoa aldietan Probinzia Batuekin ere. Obra horretan informazio handia dago merkataritzako ontzidiaz, haien jabeaz eta ontzi-buruez, portuko mugimenduez, Bilboko merkatariez. Baina agian ez digu behar bezala azaltzen atzeritarren eskuetara zihoan ontzigintza eta merkataritzako mundu horren sakonera osoa.

Fabrikazioaren eta alokairuaren kostua

Horrez gain, merkataritzaren egoera goibel horri beste bat erantsi behar zitzaion.

Fabrikazio-kostuarena. XVI. mendearen hasieran Orango konkistako espedizioko itsasontzi enbargatuek eta soldatapekoek dukat bana jasotzen zuten tonako eta hileko.

Eta Bilboko *Ama Guadalupekoa* izeneko galeoi bat, 485 tonakoa, 3.500 dukatetan saldu zen Cadizen.

XVII.aren hasieran Bizkaian eraikitzen ziren zortzi galeoietako bakoitzaren kostua 5.333 dukatekoa zen, beste hainbeste edo gehiago kostatzen ziren aparailuak, adrezuak, artilleria eta hornidurak kontuan hartu gabe.

Urte batzuk beranduago, 1629an, zehatzago esanda, 600 tonako galeoi pare bat 50.000 dukat kostatzen zen. Kroskoa tonako 40 dukat baino gehiago kostatzen zen.

1738an Francisco Quicoces-ekin 800 tonako 12 galeoi adostu ziren, tonako 30 dukatetan. Mendearen bukaeran prezio arrunta 40 dukat zen tonako.

Halako datuak ematen dituen G. Artiñanok ontzioletan eta karenatze-lanetan soldata igoerak izan zirela aipatzen du. Bizkaian eguneko lau erreal eta pinta-erdi bat ordaintzen zen, aldiz Sevillako eta Cadizeko Maestranzen zortzi erreal eta

tranza de Sevilla y Cádiz se pagaban ocho y comida. El flete por tonelada y mes que establecen las Ordenanzas de 1613 y 1618 era el de nueve reales.

A partir de 1640 se pagaban por afletamento de las naos de la Armada de guarda y por ocho meses, 3.000 ducados a una nave de 100 toneladas, 5.000 a una de 200, 7.000 a una de 300, y 2.500 ducados por cada 100 toneladas de más porte. Además se abonaban las carenas a razón de 4.000 ducados por nave de 400 toneladas.

Más próximos a nuestro entorno, concretamente a los astilleros de Lezo en la primera decena del siglo XVII, son los datos que publiqué del Dr. Isasti. Figuran en esta información abundantes datos sobre costos de mástiles, vergas, cobre, maderas, gabias, cáñamo, etc. y no pocos sobre salarios.

- Flete de tabla desde San Sebastián 4 maravedís el codo
- 1 batelada de piedra 6,50 reales
- 1 batelada transportando hombres 4 reales jornada
- 1 jornal de peón 3 reales
- 1 jornal de entallador 4 reales
- 1 jornal de marinero 4 reales
- 1 jornal de buayerizo 4 reales

Trinquete

- 1 pieza de mástil de 24 palmos de grueso y 41 codos de largo 1.000 reales

Árbol mayor

- 1 pieza de 24 palmos de grueso y 44 codos de largo 1.100 reales
- Bauprés, de 22 palmos de grueso y 35 codos 1.000 reales
- Verga mayor, de 21 palmos y 40 codos 9.000 reales

Causas de la decadencia

No faltan voces autorizadas de esa época que nos hablen de la decadencia de la marina y de sus causas. No he podido ver el Discurso sobre el estado de la Marina de una figura descolante de la época como es Juan de Echeverri. Pero otras muchas voces ponen de relieve la situación. Contestando el Duque de Medinasidonia, General del Mar Océano y de la costa de Andalucía, a Felipe III, en 1606, todavía se hace eco de la grandeza pasada:

No es de menos consideración para el hacer marineros, juntarlos y abrigarlos y conocerlos y recogerlos, el haber capitanes de mar en las Armadas de VMM de alto bordo y en las de Avería, porque de más de que son como alcaides para los navíos, así cuidan de ellos y están en las carenas y adobos y aparejos y son los que se han de encargar de esto, y no los de Infantería, poniéndose personas tales inteligentes y nobles como los hay en la Provincia y Vizcaya. De estos tales ha de hacer V.M. cría para Generales de Flotas y aun de Armadas, y Almirante...

Medinasidonia había sugerido al Rey la conveniencia de poner en las costas de Guipúzcoa y Vizcaya una persona que recogiese a muchachos pobres de 12 a 16 años hasta en cantidad de unos 500 añadiendo.

janaria. Hilabete/tonako alokairua, 1613 eta 1618ko Ordenantzek agintzen dutena, bederatzi errealekoa zen.

1640tik aurrera zaintzako Armadarentzat zortzi hilabeterako itsasontziak alokatzea honela ordaintzen zen: 100 tonajeko ontzia 3.000 dukat, 200 tonajekoa 5.000 dukat, 300 tonajekoa 7.000 dukat eta, 100 tonaje gehiagoko, 2.500 dukat gehiago. Horrez gain, karenatze-lanetan 400 tonajeko ontziko 4.000 dukat ordaintzen ziren.

Gure ingurura etorri, gertuko Lezoko ontzioletara hain zuzen, hona hemen XVII. mendearen lehen hamarkadako datuak, Isasti jaunaren datuetatik argitaratuak. Informazio horretan kostuei buruzko datu ugari dago, masta, zardaia, kobrea, zura, gabia, kalamua, eta abarrenak. Badira soldatei buruzkoak ere:

- Ala bat alokatzea Donostiatik 4 marabedi besoko
- Batelka harri garraiatzea 6.500 erreal
- Batelka gizon garraiatzea 4 erreal eguneko
- Peoi baten soldata 3 erreal
- Hozkatzaile baten soldata 4 erreal
- Marinel baten soldata 4 erreal
- Itzain baten soldata 4 erreal

Trinketa edo aurreko masta

- Iodian 24 arra bete eta luzean 41 beso dituen masta bat 1.000 erreal.

Tantai nagusia

- Iodian 24 arra bete eta luzean 44 beso dituen pieza bat 1.100 erreal,
- Iodian 22 arra bete eta luzean 35 beso dituen maspreza 1.000 erreal,
- tantai nagusia, 21 arra bete eta 40 besokoa 9.000 erreal.

Gainbeheraren zergatiak

Garai horretako jakinarazpen eskudunik ez zaigu falta nabigazioaren gainbeheraz eta horren arrazoiez hitz egiteko. Ez dugu ikusterik izan Nabigazioaren egoerari buruz garai hartan pertsonaia sonatua zen Juan Etxeberriren Diskurtsoa, baina beste askoren hitzek azaleratzen dute egoera hura. Medinasidoniako dukeak, Mar Ozeanoko eta Andaluziako kostaldeko Jeneralak 1606. urtean Felipe III.ari erantzunez oraindik ere iraganeko handitasunen berri ematen dio:

Medinasidoniako dukeak Erregeari iradokizun bat egin zion: komenigarria zen Gipuzkoa eta Bizkaiko kostaldean 12 urtetik 16 urtera bitarteko 500 bat mutil behartsu bilduko zituen pertsona bat jartzea.

Y se haga una forma de seminario de ellos, para entregarlos a los Maestres de navíos y dueños de pinazas, y que este número esté siempre lleno, y que habiendo servido de esta manera dos años, se embarquen después en mis navíos para continuarlos en ellos.

Sólo que además de la propuesta, el Rey le pedía modo de tener dineros para su cumplimiento.

La decadencia queda confesada en un importante documento dirigido por Vizcaya al Rey en 1610, editado por Labairu (V. 51-2):

Habiéndose conocido con la experiencia del tiempo el gran perjuicio que resulta para el servicio de Su Majestad y bien general de España, de haber cesado la navegación de sus naturales, particularmente de los vizcaínos, guipuzcoanos y los de las Cuatro Villas de la costa, y que ha sido gran parte para esto, se guardase la Premática que hay para que los navíos mayores prefieran en la carga a los menores (¡Una vieja cuestión!).

«Sábese que cuando se navegaba a los Estados de Flandes con seguridad de enemigos, desde la villa de Bilbao hasta la de Portugalete, distrito de dos leguas, solía haber más de cuarenta navíos de doscientos a 500 toneles, que en forma de flota solían navegar a los dichos Estados cargados de lanas dos veces al año tripulados de naturales vizcaínos sin mezcla de otra nación, y solían volver cargados de diferentes mercaderías, y así en dicho tiempo había mucha abundancia de navíos grandes en el Señorío de Vizcaya para servir a Su Majestad en las ocasiones que se ofreciesen y podrían gozar de las preeminencias de las mayores sin impedirse unos a otros, porque para todos se hallaba carga. Después que cesó esta navegación, ninguno ha querido fabricar navíos grandes por el mucho caudal que es menester para ello y por estar el tiempo muy trocado y los materiales y jornales muy subidos de precio y las haciendas menoscabadas. Y si algunos navíos grandes se han fabricado estos años en el dicho Señorío ha sido para venderlos en Sevilla por género de mercancía para la carrera de las Indias».

Añade que tampoco se han fabricado navíos menores por el monopolio de carga de que gozan los mayores. La conclusión es lamentable.

Por manera que no se fabrican los navíos mayores ni menores por los dichos respetos, no navegan los naturales, ni se crían marineros y cesa el comercio y trato de mercancías para ellos, porque en navíos extranjeros se navegan las lanas y otras mercaderías que se sacan de estos reinos, sin que los naturales puedan tener aprovechamiento ni puedan extenderse a viajes más largos que a la Provincia de Guipúzcoa o a algunos puertos de Galicia y Asturias, y cuando mucho a Terranova en navíos extranjeros de San Juan de Luz y su comarca a la pesca de la ballena y pescado curadillo, ganancia tan gruesa que con ella los de la dicha tierra de San Juan de Luz y su comarca se han hecho ricos y tienen gran número de navíos y gente de mar, de que hay tanta falta en el dicho Señorío, donde solía haber tanta y tan buena.

Una moderna situación, de «tiempos trocados» y de medidas políticas perniciosas, ¡no de resultado de la Invencible!.

Baina, proposamenaz gainera, diru-etorria ere eskatzen zion Erregeak, horiek horrela betetzeko.

Gainbeheraren aitorpena egina gelditzen da 1610ean Bizkaiak Erregeari zuzendutako dokumentu garrantzitsu batean; Labairuk argitaratu zuen (51-52. libk.):

Eta eransten du ontzi txikiagorik ere ez dela eraiki, itsasontzi handiek zamaketan duten monopolioagatik. Tamalgarria da ondorioa.

Egoera modernoa, «tiempos trocados» deritzon aldia da eta neurri politiko kaltegarrien ondorioa. Eta ez *Invencible* haren ondorioa!

La segunda mitad del siglo XVII

Casi cincuenta años después, en 1654, concluida la pesadilla de la Guerra de los Treinta años, aunque aún no firmada la Paz de los Pirineos (1659), el caballero santiaquista D. Antonio Adán de Zubieta y Yarza, llevaba a los pies del Rey unas instrucciones dadas por los diputados generales D. Juan Pérez de Buzturia y D. Diego de Vitoria de Lecea.

XVII. mendearen bigarren erdia

1654an ia berrogeita hamar urte beranduago, Hogeita hamar urteko Gerraren amesgaiztoa amaitu ondoren, nahiz eta artean Bakea sinatu gabe egon (1659), Antonio Adan Zubieta larza jaunak, Santigoren Ordenako zaldunak, Erregearen oinetara eraman zituen Juan Perez de Buzturiak eta Diego Vitoria Lezea diputatu nagusiek emandako jarraibideak.

Es un largo documento, poco conocido aunque publicado por Labairu (V. 393-8) en que se expone con mayor perspectiva, una situación que no había hecho sino empeorar a partir de 1621. Ese año, con motivo de la guerra con Holanda, se terminó el trato con los holandeses y se prohibió la importación de mercaderías de los Países Bajos. El resultado fue negativo: los holandeses se dieron maña para avecindarse en las ciudades del Hansa y sacaban con facilidad despachos en Hamburgo para poder entrar y salir en los puertos de España. Toda vigilancia fue inútil: «*como la experiencia lo ha enseñado, en todo el tiempo de guerras, ha estado todo el reino lleno de mercaderías de aquellas Provincias*», sea por sus mañas o por soborno de vendedores. Se creyó que con tal restricción se perjudicaría a los holandeses. El desengaño había sido grande, porque entonces se dedicaron a conquistar las Indias. Las capitulaciones recientes de paz les fueron de provecho. El milagro holandés es reconocido palmariamente.

Todo lo han hecho y sustentado con tener en pie el comercio y navegación, pues bien se sabe que en aquellos estados no tienen oro ni plata ni otros frutos ningunos con que sustentar la guerra, si no es con el comercio; de donde se conocería si por haber contrabandos en España han dejado sus navegaciones y comercio, antes !e han puesto a mayor altura, pues son dueños de caudal para echar a la mar un navío, cuando en los tiempos pasados en este Señorío de Vizcaya hubo tantos que sólo en la ría de Bilbao y sus anteiglesias circunvecinas tenían ochenta a cien navíos de doscientas hasta quinientas toneladas que navegaban a las pesquerías de Terranova y con mercaderías iban flotas señaladas y divididas para Levante una, para Flandes, Bretaña y Inglaterra otras dos, porque a todas estas partes tenían la navegación y comercio los españoles, como todo se reconoce de los papeles que hay en los archivos de las Casas de Contratación de Burgos y Bilbao. Y todo esto que en aquellos tiempos fue tan florecido, se ha ido acabando poco a poco, así los caudales como el ánimo, por los accidentes y persecución continua que han tenido de embargos de los navíos y gente. Y esto ha llegado a tan miserable estado, que no hay en toda esta Cantabria un navío de consideración, ni fuerzas para poderle hacer. Pruebas bien bastantes son éstas de lo poco que han obrado las prohibiciones de comercio y contrabando, pues no han servido ni sirven de más que de dar beneficio a los extranjeros e imposibilitar a los naturales.

Luego habla de los altibajos en el comercio con Francia a raíz de las guerras; de la introducción de ropas de Francia y de productos coloniales en navíos extranjeros y vía Lisboa; del coste doblado de los géneros que llegan «*con estos rodeos*». La solución era dar libertad al comercio y a los vasallos y perseguir el contrabando disimulado. El comercio es «*el nervio principal del Señorío*», que vuelve a evocar los tiempos pasados gloriosos y la miseria presente: «*Ha muchos años que en todo este Señorío no ha habido un navío que pueda navegar por la altura, ni se han criado pilotos ni marineros*».

Como experiencia recentísima, mencionan el breve tiempo en que con motivo de la guerra entre Holanda e Inglaterra cesó el comercio de sus naves y algunos vizcaínos de Gernika, Bermeo y Bilbao llegaron a comprar doce navíos de doscientas toneladas, dieron trabajo a cuatrocientos naturales y navegaron a Flandes. Hecha la paz, se desmoronó de nuevo el comercio, porque los holandeses, sin guerra con nadie, navegan con la mitad de gente y artillería, y sus fletes cuestan la mitad que los españoles. Los improvisados navieros vizcaínos, quieren deshacerse de sus naves, máxime temiendo nuevos embargos.

Labairuk argitaratua bada ere (393-8. libk.), ez da oso eza-guna dokumentu luze hori, non perspektiba handiagoz azaltzen den egoera hura, 1621etik okerrera baizik egin ez zuena. Holandarekin zuten gerra zela eta, urte horretan bukatutzat eman ziren holandarrekin zituzten harremanak eta debekatu egin zen Herbeheretako merkantzien inportazioa. Ondorioa negatiboa izan zen: holandarrak Hansako hirietan auzotu ziren amarruz eta Hanburgon erraz ateratzen zituzten izapideak Espainiako portuetan sartu-irtenak egiteko. Alferrikakoak izan ziren zainketa guztiak: «*como la experiencia lo ha enseñado, en todo el tiempo de guerras, ha estado todo el reino lleno de mercaderías de aquellas Provincias*», haien amarruak edo saltzaileen eroskeria zela medio. Halako murrizketarekin holandarrak kaltetuko zirela uste zen. Baina desengainua handia izan zen, zeren orduan Indien konkistan hasi baitziren. Probetxuzkoak izan zitzaizkien berriki eginak zituzten bake itunak. Argiro aitortzen da holandarren miraria.

Segidan, gerrak zirela eta, Frantziarekin merkataritzan izandako gorabehezez hitz egiten du; Frantziako arropak eta produktu kolonialak atzeritarren itsasontzietan Lisboarantz sartzeaz; «*con estos rodeos*» iristen ziren salgaien kostua bikoiztu zenaz. Merkataritzari eta mendekoei askatasuna ematea zen irtenbidea eta kontrabando disimulatua zigortzea. Merkataritza zen «*el nervio principal del Señorío*», igaro ziren garaien loria eta orainari zegokion premia gorria orotarazi zuena: «*Ha muchos años que en todo este Señorío no ha habido un navío que pueda navegar por la altura, ni se han criado pilotos ni marineros*».

Azken-azkeneko esperientzia gisa kontatzen dute: duela gutxi, Holanda eta Ingalaterraren arteko gerra zela bide, beren itsasontzien merkataritza bukatua zutela, eta Gernika, Bermeo eta Bilboko bizkaitar batzuk 200 tonako hamabi itsasontzi erostera ere iritsi zirela, bertako lauhun pertsonen lana eman zutela eta Flandriara nabigatu zutela. Bakeak eginda, berriro ere gainbehera izan zuen merkataritzak, zeren eta inorekin gerrarik ez zuten holandarrek pertsona eta artilleria erdiarekin nabigatzen zuten eta haien ontziak espainiarren ontzien erdia kostatzen ziren alokairuan. Bizkaiko ontzi-ustiatzaile inprobisatuak beren ontziak utzi nahian zebiltzan, blokeo gehiagoren beldur baitziren.

Se agrava la decadencia

La última mitad de siglo, con el triste reinado de Carlos II, no haría sino agravar esta situación. La Corona llegó a alquilar Escuadras. Todos los astilleros y arsenales estaban en plena decadencia.

En 1675 se preparaba una Escuadra en Cádiz «*de milagro*», a decir de su general. Había que traer pertrechos y hasta bajeles de Holanda. Garrotae (1681) habla del «*miserable estado*» de la Marina.

En 1694, el almirante Russell dice de las diez naves que habían de aportarse a la coalición contra Francia, que las naves no resistieran el disparo de su propia artillería.

En 1696 se suspenden las flotas a América. «*Seis o siete buques mal parados y 600 marineros eran toda nuestra marina a principios del siglo XVII*», dice G. Artiñano.

Presencia de vascos

Generales y almirantes

Y sin embargo... generales y almirantes guipuzcoanos.

Y sin embargo, en pleno siglo XVII es cuando surgen incontables hombres próceres de gestas marinas en nuestra tierra. Tras la desaparición de Oquendo y Recalde (1588) brillan los generales

- Urquiola,
- Zubiaur,
- Uribe,
- Apallua,
- Bertendona,
- Urrutia,
- Múgica,
- Vallecilla,
- los Alcega,
- Vidazabal,
- etc.

Gilleztegui se luce en las lejanas Filipinas, así como el capitán Unamuno.

Martín de Aróstegui va a ser el Secretario real que se ocupe de Marina.

La nómina de Generales de la Flota de Indias registra muchos nombres vascos, v.gr.

1604	Juan Pérez de Portu
1612	Antonio de Oquendo
1614	Antonio de Oquendo
1619	Carlos de (barra
1623	Carlos de Ibarra
1626	Alonso de Mogica
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

Gainbehera areagotzea

Mendearen azken erdiak are larriagotu zuen egoera hori, Karlos II.aren erregetza goibela lagun. Eskuadrak alokatu ere egin zituen Erregeak. Ontziola eta armategi guztiak gainbehera betean zeuden. Cadizen 1675ean, jeneralaren hitzetan, «de milagro» antolatu zen Eskuadra bat. Hornidurak Holandatik ekarri behar ziren, baita ontziak berak ere. Garrotae-k (1681) Nabigazioaren egoera «miserable» hartaz hitz egin zuen.

1694an Russell almirantearen hitzetan, Frantziaren aurkako koalizioan eraman behar ziren itsasontziek ez zituzten bere artilleriaren tiroak ere jasango.

Ameriketara zihoazen ontzidiak geldiarazi egin ziren 1696an. «*Seis o siete buques mal parados y 600 marineros eran toda nuestra marina a principios del siglo XVII*», G. Ariñanok dioenez.

Euskaldunen presentzia

Jeneralak eta almiranteak

Eta hala ere... gipuzkoarrak ziren jeneralak eta almiranteak.

Hala ere, XVII. mende betean sortu ziren gure lurretan konta ezin ahala itsas balentria handien egile ospetsuak. Okendo eta Errekalde (1588) desagertuta, jeneral hauek gailendu ziren:

- Urkiola,
- Zubiaur,
- Uribe,
- Apallua,
- Bertendona,
- Urrutia,
- Muxika,
- Vallecilla,
- Alzegatarrak,
- Bidazabal
- eta abar.

Gilleztegik urruneko Filipinetan erakutsi zuen trebezia, baita Unamuno kapitainak ere.

Nabigazioaz, Martin Arostegi, Erregearen Idazkaria arduratu zen.

Indietako Ontzidiko jeneralen zerrendan izen euskaldun asko azaltzen dira, besteak beste:

1604	Juan Perez Portu
1612	Antonio Okendo
1614	Antonio Okendo
1619	Carlos de Ibarra
1623	Carlos de Ibarra
1626	Alonso Mojika
1630	Miguel Etxazarreta
1636-8	Carlos de Ibarra
1638	Martin Orbea
1644	Pedro Ursua
1648	Pedro Ursua
1651	Juan Etxeberri

- Martín de Durango (1610) será contador general de galeras.
- Luis de Oyanguren (1641) su Proveedor general.
- Pedro de Lausarra (1635-40) se ocupará de los bastimentos.
- Luis de Necolalde será superintendente de Marina.
- Ostentan el título de veedores generales, Recalde, Legasa, Necolalde, Landaeta, etc.

En la primera mitad del siglo descuellan con gran brillo Antonio de Oquendo terror de los piratas del Mediterráneo, general de la Flota de Indias, vencedor de los holandeses en Pernambuco (Brasil), aunque al final caiga derrotado en la triste Batalla de las Dunas.

Aun está por hacer el simple elenco, no de los marinos, pilotos, maestros, etc., que es imposible, sino de los generales y almirantes de mar, de los que Gipuzkoa presenta una brillantísima nómina, a veces constituida por sagas familiares. El Marqués de Seoane adelantó mucho en la labor en su obra *Navegantes guipuzcoanos* (Madrid, 1908).

- *Abaria*, general de la Flota de Nueva España, 1688
- *Aramburu, Pedro*, almirante de la Armada del Mar Océano
- *Ararraga, Juan*, almirante de Escuadra
- *Arbelaiz, Lucas*, almirante de la Real Armada
- *Beriztain y Aramburu, Antonio*, almirante de la Armada de Nápoles
- *Casadevante, Manuel*, general de Armada
- *Diustegui, Agustín*, General de Armada
- *Eguiguren, Lázaro*, almirante de Armada
- *Echaburu, Tomás*, almirante de la Escuadra de Guipúzcoa
- *Echeverri, Juan*, General de Flota
- *Echeverri, Jacinto Antonio*, General de Armada
- *Echeverri, Juan*, Conde de Villalcázar, General de galeones de Indias
- *Echeverría, Sebastián*, almirante
- *Echezarreta, Miguel*, General de los galeones de Indias
- *Erauso, Juan*, almirante de la Carrera de Indias
- *Ezteibar, Francisco*, General de los galeones de Filipinas
- *Eztala, San Juan*, almirante de la Escuadra de Zubiaurre
- *Guillistegi, Rodrigo*, almirante de la Escuadra de Filipinas
- *Ibarra, Carlos*, General de Armada de Indias
- *Ibarra, Diego*, General de Armada del Océano
- *Iraeta, Juan Beltrán*, almirante de la Real Armada
- *Iriarte y Gaztelu, Millán Ignacio*, General de la Escuadra de Guipúzcoa
- *Iriarte, José*, almirante de la Armada
- *Irigoyen, Martín*, almirante de la Armada
- *Isasi Idiáquez Antonio*, General de la Armada de Indias
- *Isasi y Mz. de Arriola, Andrés*, almirante de la Escuadra del Océano
- *Iturriza, Juan*, almirante de la Armada del Océano
- *Larraspuru, Tomás*, General de Armada del Océano
- *Laya, Mateo*, almirante de la Armada
- *Martínez de Vicuña, Diego*, almirante de mar y tierra

- Martín de Durango (1610) galeren kontatzaile orokorra izan zen
- Luis Oianguren (1641) haren hornitzaile nagusia.
- Pedro Lausarra (1635-40) hornikuntzaz arduratzen zen.
- Luis Nekolalde Nabigazioko superintendentea zen,
- Ikuskatzaile orokor karguan, berriz, Errekalde, Legasa, Nekolalde, Landaeta, eta abar.

Mendearen lehen erdian distira handiz gailendu zen Antonio Okendo, Mediterraneoko itsaslapurren arerio beldurgarria, Indietako Ontzidiaren jenerala, Brasilgo Pernambuco borrokan holandarrak garaitu zituen, nahiz eta, azkenean, Dunasko Borroka tristean erori zen.

Oraindik egin gabe dago —ezinezkoa baita— zerrenda soila ere, ez marinel, pilotu, ontzi-buru eta abarrena, baizik eta itsasoko jeneral eta almiranteena. Gipuzkoak zerrenda bikaina du, zenbaitetan familiako leinuz osatzen den zerrenda. Seoane Markesak bilketa-lan handi bat eskaini zuen *Navegantes guipuzcoanos* liburuan (Madrid, 1908).

- *Abaria*, Nueva España Ontzidiko Jenerala, 1688
- *Aranburu, Pedro*, Mar Ozeano Armadaren almirantea
- *Ararraga, Juan*, Eskuadraren almirantea
- *Arbelaiz, Lucas*, Errege Armadaren almirantea
- *Beriztain Aramburu, Antonio*, Napolesko Armadaren almirantea
- *Bidazabal, Miguel*, Kantabriako Eskuadraren almirantea
- *Casadevante, Manuel*, Armadaren jenerala
- *Diustegi, Agustín*, Armadaren jenerala
- *Eguiguren, Lázaro*, Armadaren almirantea
- *Etxaburu, Tomás*, Gipuzkoako Eskuadraren almirantea
- *Etxeberri, Juan*, Ontzidiaren jenerala
- *Etxeberri, Jacinto Antonio*, Armadaren jenerala
- *Etxeberri, Juan*, Villalcazarreko Kondea, Indietako galeoietako jenerala
- *Etxeberria, Sebastian*, almirantea
- *Etxezarreta, Miguel*, Indietako galeoietako jenerala
- *Erauso, Juan*, Indietako Karrerako almirantea
- *Ezteibar, Francisco*, Filipinetako galeoietako jenerala
- *Eztala, San Juan*, Zubiaurreko Eskuadraren almirantea
- *Gillistegi, Rodrigo*, Filipinetako Eskuadraren almirantea
- *Ibarra, Carlos*, Indietako Armadaren jenerala
- *Ibarra, Diego*, Ozeanoko Armadaren jenerala
- *Iraeta Beltran, Juan*, Errege Armadaren almirantea
- *Iriarte Gaztelu, Millán Ignacio*, Gipuzkoa Eskuadraren jenerala
- *Iriarte, Jose*, Armadaren almirantea
- *Irigoyen, Martín*, Armadaren almirantea
- *Isasi Idiakez Antonio*, Indietako Armadaren jenerala
- *Isasi Martínez Arriola, Andrés*, Ozeano eskuadrako almirantea
- *Iturriza, Juan*, Ozeano Armadaren almirantea
- *Larraspuru, Tomás*, Ozeano Armadaren jenerala
- *Laia, Mateo*, Armadaren almirantea
- *Lopez Olaitz, Juan*, Filipinetako Armadaren almirantea

- *Múgica, Alfonso*, General de la Flota de Indias
- *Muñoz Aramburu, Hernando*, almirante en Filipinas
- *Navejas de Villaviciosa, Martín*, almirante de la Escuadra de Cantabria
- *Oquendo, Antonio*, General de la Armada del Océano e Indias
- *Orbea, Martín*, General de las Flotas de Nueva España
- *Osoro Landaverde, Domingo*, General de la Escuadra de Cantabria
- *Olaiz, Juan López de*, almirante de la Armada en Filipinas
- *Pérez de Olazabal, Martín*, General de galeones de Indias
- *Pérez de Portu, Juan*, General de la Flota de Indias
- *Sanz de Venesa, Miguel*, almirante
- *Tello y Aguirre, Juan*, General de Escuadra en Filipinas
- *Ugalde y Orella, Lorenzo*, General de Escuadra en Filipinas
- *Ugalde y Orella, Felipe*, almirante de Escuadra en Filipinas
- *Ulajain, Mateo*, almirante en la Escuadra de Oquendo
- *Urbina Sanz de Borda, Juan*, General de la Armada de Barlovento
- *Urdanibia, Sancho de*, General de la Flota de Indias
- *Urdaire, Juan*, almirante de la Armada
- *Vidazabal, Miguel*, almirante de la Escuadra de Cantabria
- *Zamalbide, Martín*, General del Mar del Sur
- *Zavala, Pedro*, General de la Armada
- *Zuazola, Lorenzo*, General de Escuadra en Filipinas

Gipuzkoa fue prodigiosa cantera de generales y almirantes de mar y no se piense solamente en las villas costeras o puertos de mar como cuna lógica de estos hombres de mar, como Hondarribia, Pasaia, Donostia; no pocos de ellos proceden de villas del interior, como Azkoitia, Bergara, Eibar, Ordizia, Iraeta, Irun, Arrasate, Elgeta, Rentería, Legazpi, Gudugarreta, Oiartzun, etc.

Constructores de naos

El mismo Marqués de Seoane ha elaborado recientemente una lista de constructores navales guipuzcoanos más amplia que la de Fernández Duro en sus *Disquisiciones náuticas* (Madrid 1880), que, en cierto modo, parece contrastar con la decadencia registrada en la época. Estos sí que forzosamente aparecen vinculados a las villas costeras, donde Pasaia-Rentería-Lezo, Donostia, la cuenca del Oria, Zarautz y Zumaia, parecen revestir mayor importancia. No olvidemos las espléndidas Capitanas que hicieron construir en Pasajes, Antonio de Oquendo y Amézqueta.

Los apellidos de estos constructores del siglo XVII agrupados por villas dan el siguiente cuadro.

Donostia: Alzate, los Amézqueta, Ariztegui, Beroiz, Bustinsoro, los Echeverri, Echazarreta, Erauso, Ercilla, Gurmendi, Iguiri, Iriarte, Lajust, Larreta, Oquendo, Arriola, Urnieta, Saldías, Zuaznabar.

Rentería: Acerain, los Amasa, Iriarte, Isasti, Goizueta, Uharte, Zuaznabar.

Pasaia: Arramundi, Iñiquez de Recobarren, Navejas, Olaeta, Olazabal, Arostegui, Azconobieta.

- *Martínez Vicuña, Diego*, itsasoko eta lurreko almirantea
- *Mugika, Alfonso*, Indietako Ontzidiaren jenerala
- *Muñoz Aramburu, Hernando*, Filipinetako almirantea
- *Navejas de Villaviciosa, Martín*, Kantabria Eskuadraren almirantea
- *Okendo, Antonio*, Ozeanoko eta Indietako Armadaren jenerala
- *Orbea, Martín*, Nueva Españako Ontziriaren Jenerala
- *Osoro Landaverde, Domingo*, Kantabriako Eskuadraren jenerala
- *Pérez Olazabal, Martín*, Indietako galeoien jenerala
- *Pérez Portu, Juan*, Indietako Ontzidiaren jenerala
- *Sanz Venesa, Miguel*, almirantea
- *Tello Agirre, Juan*, Filipinetako Eskuadraren jenerala
- *Ugalde Orella, Lorenzo*, Filipinetako Eskuadraren jenerala
- *Ugalde Orella, Felipe*, Filipinetako Eskuadraren almirantea
- *Ulajain, Mateo*, almirantea Okendoren Eskuadraren
- *Urbina Sanz de Borda, Juan*, Barloventoko Armadaren jenerala
- *Urdanibia, Sancho*, Indietako Ontzidiaren jenerala
- *Urdaire, Juan*, Armadaren almirantea
- *Zamalbide, Martín*, Hego Itsasoko jenerala
- *Zabala, Pedro*, Armadaren jenerala
- *Zuazola, Lorenzo*, Filipinetako Eskuadraren jenerala

Gipuzkoa itsas jeneral- eta almirante-harrobi harrigarria izan zen, eta ez uste izan kostaldeko herri eta portuetakoak izan zirenik denak, itsasgizonen sorleku logiko diren Hondarribia, Pasaia edo Donostia bezalako hirietakoak; asko eta asko barnealdeko hirietakoak ziren, Azkoitia, Bergara, Eibar, Ordizia, Iraeta, Irun edo Arrasatekoak. Elgeta, Errenteria, Legazpi, Gudugarreta, Oiartzun, eta abarretakoak.

Itsasontzigileak

Seoane Markesak berak egina du berriki Gipuzkoako ontzigileen zerrenda, Fernández Durok bere *Disquisiciones náuticas* (Madrid, 1880) lanean egindakoa baino luzeagoa, garai hartan gertatu zen gainbeherarekin kontraesanean dagoela dirudiena, nolana ere. Ontzigileen zerrenda hori bai, kostaldeko hiriei nahitaez loturik agertzen da, non Pasaia-Errenteria-Lezo, Donostia, Oriaren arroa, Zarautz eta Zumaia garrantzia handiagoa dutela dirudien. Ez ditzagun ahatz Antonio Okendok eta Amezketa Pasaian eraikiarazi zituzten *Capitana* galant haiek. XVII. mendeko ontzigileen abizenak honako koadro hau ematen dute hirika bilduta:

Donostia: Alzate, Amezketa, Ariztegi, Beroiz, Bustinsoro, Etxeberri, Etxazarreta, Erauso, Erzila, Gurmendi, Igiri, Iriarte, Lajust, Larreta, Okendo, Arriola, Urnieta, Saldías, Zuaznabar.

Errenteria: Azerain, Amasata, Iriarte, Isasti, Goizueta, Uharte, Zuaznabar.

Pasaia: Arramundi, Iñiquez Errekobarren, Navejas, Olaeta, Olazabal, Arostegi, Azconobieta.

Usurbil: Arrillaga, Echeveste, Arriola, los Soroa.

Hondarribia: Cigarroa, Sanz de Venesa.

Zumaia: Arriola, Luzcando.

Getaria: Pérez de Irazabal,

Mutriku: Andonaegui,

Deba: Sorazu,

Orio: Hoa.

Efectivos navales

Porte de los barcos

No se piense en navicillas de poco porte. En general rondaban las 500 toneladas. Algunas hubo de gran porte, como:

- la *Capitana Real* construida en Pasajes en 1609, que fue visitada por Felipe III en Lisboa,
- la construida también en Pasajes por Juan de Soroa, que se botó ante Felipe IV el 14 de mayo de 1660 y que disponía de 90 cañones.
- El General Iriarte se hizo construir en Pasajes la *Almirante* de 1200 toneladas para la carrera de Indias, con 90 cañones.

Astilleros de San Sebastián en los años 1614-21

Antonio Lajust hizo en pocos años:

- la *Santa Cruz* de 500 toneladas,
- la *Nuestra Señora del Juncal*,
- la *Nuestra Señora de Aranzazu* de 600 toneladas,
- la *Nuestra Señora de la Asunción* de 600 toneladas,
- la *Santiago* de 650 toneladas
- la *Santa Gertrudis*, de 600 toneladas

Martín de Amézqueta hizo botar ante Felipe III su *Santa Ana la Real* de 600 toneladas, hecha en San Sebastián.

En Usurbil se botó en 1613 una *Capitana Real*, de 900 toneladas, terminada en Pasajes. San Sebastián y Pasajes se llevan la palma en cuanto a construcciones.

Analizando la lista elaborada por el Marqués de Seoane, podemos registrar evidentes altibajos en cuanto al número de naves construidas en astilleros guipuzcoanos.

En 1600, 1. En 1609, 1. En 1610, 2. En 1613, 2. En 1614, 9. En 1615, 3. En 1616, 3. En 1618, 2. En 1619, 1. En 1620, 1. En 1621, 3. En 1623, 1. En 1625, 1. En 1628, 1. En 1632, 1. En 1645, 1. En 1650, 1. En 1654, 3. En 1656, 3. En 1660, 3. En 1662, 1. En 1666, 1. En 1668, 2. En 1674, 1. En 1667, 1. En 1681, 2. En 1700, 1.

Estos 53 barcos fueron construidos en:

- Pasaia, 25
- Donostia, 14
- Usurbil, 7
- Rentería, 7
- Hondarribia, Deba, Zarautz, Oikina, 1 en cada.

Usurbil: Arrillaga, Etxebeste, Arriola, Soroatarrak.

Hondarribia: Zigarroa, Sanz Venesa.

Zumaia: Arriola, Luzcando.

Getaria: Pérez de Irazabal,

Mutriku: Andonaegi,

Deba: Sorazu,

Orio: Hoa.

Itsasoko efektiboak

Itsasontzien tamaina

Ez uste izan tamaina txikiko ontzitxoak zirenik. Normalean 500 tonaje ingurukoak izaten ziren. Tamaina handiko ontziak izan ziren, esaterako:

- 1069an Pasaian eraikitako *Capitana Real*-aren antzeko batzuk, Felipe III.ak Lisboan bisitatu zuena, eta,
- Pasaian bertan Juan Soroak eraiki eta 1660ko maiatzaren 14an Felipe IV.aren aurrean uretaratutako 90 kanoi zituen ontzia.
- Iriarte jeneralak Indietako ibilaldietarako 90 kanoi zituen 1200 tonajeko *Almirate* ontzia eraikiarazi zuen Pasaian.

Donostiako ontziolak 1614tik 1621era bitartean

Urte gutxitan egin zituen Antonio Lajust-ek:

- *Santa Cruz*, 500 tona zituen;
- *Ama Junkalekoa* eta
- *Arantzazuko Ama Birjina*, 600 tonakoa;
- *Jasokundeko Ama Birjina*, 600 tonakoa;
- *Santiago*, 650 tonakoa,
- eta *Santa Gertrudis*, 600 tonakoa.

Martín de Amézqueta Felipe III.aren aurrean uretararazi zuen 600 tonako *Santa Ana la Real* Donostian eraikitakoa.

Usurbilen 1613an uretaratu zen Pasaian bukatu zen *Capitana Real* bat, 900 tona zituen. Donostiak eta Pasaia txapela merezi zuten eraikuntza lanetan.

Seoane Markesak egindako zerrenda aztertzen badugu, gorabehera nabarmenak ikusiko ditugu Gipuzkoako ontziolan eraiki ziren ontzi-kopuruan.

1600. urtean, 1. 1609an, 1. 1610ean, 2. 1613an, 2. 1614an, 9. 1615ean, 3. 1616an, 3. 1618an, 2. 1619an, 1. 1620an, 1. 1621ean, 3. 1623an, 1. 1625ean, 1. 1628an, 1. 1632an, 1. 1645ean, 1. 1650ean, 1. 1654an, 3. 1656an, 3. 1660an, 3. 1662an, 1. 1666an, 1. 1668an, 2. 1674an, 1. 1667an, 1. 1681ean, 2. 1700ean, 1.

Herri hauetan eraiki ziren 53 ontzi horiek.

- Pasaian, 25
- Donostian, 14
- Usurbilen, 7
- Erreterian, 7
- Hondarribian, Deban, Zarautzen eta Oikian, bakoitzean bana.

Probablemente esta lista sea incompleta. Ajustándonos a sus datos y repartiendo los años del siglo por los reinados, corresponden:

- 28 naos al reinado de Felipe III,
- 16 al reinado de Felipe IV (1621-1665),
- 8 al largo reinado de Carlos II (1665-1700).

Las cifras son suficientemente elocuentes y claras como para apreciar el ritmo de decadencia de la marina en nuestra Provincia. Si añadimos al galeón construido por el General Urquiola en Pasajes en 1599, llamado *San Juan Bautista*, de tonelaje discreto (400), podemos elaborar el cuadro siguiente.

Reinado de Felipe III = 23 años, 29 naos

Reinado de Felipe IV = 44 años, 16 naos

Reinado de Carlos II = 35 años, 8 naos

La Invencible no fue la hora mágica y fatal del hundimiento de nuestra flota.

Los nombres de los barcos

A título de curiosidad, debemos registrar la costumbre de imponer a las naves nombres cristianos, algo que aún pervive en nuestros días. En esta lista de naos guipuzcoanas del XVII registrada por Seoane, nos encontramos frecuentemente con advocaciones marianas, de santos.

Advocaciones marianas

Nuestra Señora del Rosario (6 veces), Nuestra Señora del Pilar, Nuestra Señora del Juncal, Nuestra Señora del Buen Viaje, Nuestra Señora de Aranzazu, Nuestra Señora de la Asunción, Nuestra Señora de Guezamalaga, Nuestra Señora de Roncesvalles, Nuestra Señora de la Almudena, Nuestra Señora de las Mercedes

Advocaciones de Cristo

El Cristo, San Salvador, Buen Jesús (2 veces), Jesús, María, José, Jesús y María,

Advocaciones de Santos

San Juan Bautista, San Vicente, San Antonio de Padua, San Buenaventura, San Francisco, Santa Ana, San José, Santa Marta, Santiago, Santa Teresa, Santa Gertrudis, San Juan, San Felipe, San Bartolomé, Santa Brígida.

Hay una nave que se llama Santa Cruz y otra Santísima Trinidad.

Si comparamos esta lista con la abundantísima nómina de barcos que aparece en la clásica obra de T. Guiard *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao* (Bilbao 1913) podremos comprobar que no era tan regular la imposición de nombres religiosos a los navíos flamencos o ingleses que llegaban a Bilbao, y sin embargo lo era en los barcos portugueses.

La flota mercantil de la villa (1607-21) arroja abundantes denominaciones marianas, desde el simple Nuestra Señora hasta los compuestos: del Rosario, de la Concepción, de la Encina, de Aguirre, de Begoña, de Aranzazu, de Le-

Litekeena da zerrenda hori osatu gabea izatea. Datu horien arabera, mendeko urteak erregealditan banatzen baditugu,

- Felipe III.aren erregealdian eginak dira 28 ontzi,
- Felipe IV.aren erregealdian (1621-1665) 16 ontzi
- eta Karlos II.aren erregealdi luzean (1665-1700) 8 ontzi.

Zifrak nahiko adierazkorak eta argiak dira, gure probintziako nabigazioaren gainbeheraren abiadura igartzeko. Zerrendari eransten badiogu Pasaian 1599an Urkiola Jeneralak eraiki zuen tonaje txikiko galeoia (400), *San Juan Bautista* zertzone, honako koadro hau egingo dugu.

Felipe III.aren erregealdia = 23 urte, 16 ontzi.

Felipe IV.aren erregealdia = 44 urte, 16 ontzi.

Karlos II.aren erregealdia = 35 urte, 8 ontzi.

Ez zen izan *Invencible* hura gure ontzidiak hondoa jo zue-neko une magiko eta zorigaitzokoa.

Itsasontzien izenak

Bitxikeria moduan azter dezagun itsasontziei kristau-izenak jartzeko ohitura, gaur egun oraindik dirauena ohitura, alegia. XVII. mendeko itsasontzi gipuzkoarren zerrendan –Seoanek jasotakoan– sarritan aurkitzen ditugu Ama Birjinaren edo santuen izenak.

Ama Birjinaren deiturak

Arrosarioko Ama Birjina (6 aldiz), Pilareko Ama Birjina, Junkaleko Ama Birjina, Bidaia Onaren Ama Birjina, Arantzazuko Ama Birjina, Jasokundeko Ama Birjina, Gezamalagako Ama Birjina, Orreagako Ama Birjina, Almudenako Ama Birjina, Mesedetako Ama Birjina.

Kristoren deiturak

Kristo, San Salbatore, Jesus Ona (2tan), Jesus, Maria, Jose, Jesus eta Maria.

Santuen deiturak

San Juan Bautista, San Bizente, San Antonio Paduakoa, San Buenaventura, San Frantzisko, Santa Ana, San Jose, Santa Marta, Santiago, Santa Teresa, Santa Gertrudis, San Juan, San Felipe, San Bartolome, Santa Brigida.

Bazen *Santa Kruz* izeneko itsasontzi bat eta *Hirutasun Santua* izeneko beste bat.

T. Guiard-en *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao* (Bilbo 1913) obra klasikoan agertzen den itsasontzien zerrenda luzearekin alderatzen badugu gure zerrenda hau, berehala konturatuko gara Bilbora iristen ziren ontzi flandriar eta ingeles artean ez zela hain ohikoa erlijio-izenak ikustea, aldiz, ohikoa zen Portugaleko ontzien kasuan. Hiriko merkataritzako ontzidietan (1607-21) Andre Mariaren deitura ugari ikusten zen, Andre Maria izen soiletik konposatuetara: Arrosariokoa, Sortzen Garbiarena, Artekkoa, Agirrekkoa, Begoñakoa, Arantzazukoa, Legandikakoa, Pobeñakoa, etab... badira beste batzuk, Hirutasuna, Espiritu

gandica, de Pobeña, etc., alguna Trinidad, Espíritu Santo y Santa Ana, San Juan Bautista, San Pedro, San Juan, San Telmo, San Benito, San Jorge, San Martín, San Andrés, San Lucas, Santiago, San Nicolás, San Bartolomé.

En años posteriores figuran Nuestra Señora del Socorro, del Buen Suceso, o de Guadalupe.

Y en los años 1650-75 aparecen San Jorge, San Simón, San Miguel, Santa Inés, Magdalena, San Francisco, y nuevas advocaciones marianas como Nuestra Señora de la Mar, Nuestra Señora de la Guía, Nuestra Señora de la Piedad, Nuestra Señora de Belén, etc.

El seguimiento de esta nomenclatura será interesante y acaso índice de la evolución de los tiempos.

Nombres de marinos ilustres, nombres de los barcos. ¿Y los nombres de los marineros?

Las levas de marinos

Seguramente que en su tiempo se hacían listas de marineros, pero hoy sólo nos quedan las listas de Cédulas del Rey que monótonamente se sucedían, año tras año, solicitando los servicios de marinería de Vizcaya y Guipúzcoa. Son cartas respetuosas en que solicitan levas de gentes de mar y se recaba para ello el apoyo del Señorío o de la Provincia de Guipúzcoa, firmada por Felipe III y por el secretario Antonio de Arostegui en Ventosilla el 8 de noviembre de 1606. Dice así.

Junta, Procuradores, Cavalleros hijosdalgo de la muy noble y muy leal Provincia de Guipúzcoa. Porque conviene desde luego tratar de prevenir las cosas necesarias para que mi Armada del mar océano pueda salir a navegar el año que viene mas temprano que otras veces y acudir a las ocasiones y efectos que a mi servicio se ofrecieren, he resuelto que sin perder tiempo se acuda a hacer en las costas de estos reinos la leva de marineros que serán menester, y encomendado la ejecución de ello a D. Gaspar Ruiz de Pereda, caballero del habito de Santiago, por la satisfacción que tengo de su persona y lo bien que me ha servido la comisión que lleva y os mostrará.

Y así os encargo y mando que le asistáis para ello de manera que con la mayor suavidad que fuere posible pueda cumplir en esa Provincia lo que se le ordena, como lo habéis acostumbrado en todo lo que a mi servicio se ha ofrecido en ella, y ahora le recibiré de vos muy particular en que facilitéis todo lo que a esto toca, como de vuestro celo me prometo. Y para que la dicha gente se disponga a salir a servirme, lleva el dicho D. Gaspar el dinero que de el entenderéis, con que socorrerá a la que ahí se alistare. De Ventosilla a 8 de noviembre de 1606.

Yo el Rey

Por mandado del Rey, n.s. Antonio de Arostegui.

Año tras año se sucedían estas demandas reales a Gipuzkoa y Bizkaia, a veces acentuadas, «*los más que ser pudiere*», «*hombres prácticos en la mar*», etc., a tenor de las necesidades estratégicas o bélicas. Así, en 1605 el Monarca se quejaba de que se habían alistado «*hombres inútiles para la navegación*» y quería poner remedio a una situación delicada.

Quienes hacían las levas, por «*contemplaciones y fines particulares*» suplían la falta de marineros alistando a quienes no lo eran, y eran de poco provecho y de mucho embarazo. Por eso dispuso el Rey que se hiciesen en las villas de la costa matrículas de los hombres hábiles. Corregidor y Veedor de Armadas serían los encargados de esta operación.

Santua eta Santa Ana, San Juan Bautista, San Pedro, San Juan, San Telmo, San Benito, San Jorge, San Martin, San Andres, San Lukas, Santiago, San Nikolas, San Bartolome.

Hurrengo urteetan agertuko dira Sokorriko Andre Maria, Gertaera Onekoa edo Guadalupekoa.

Gerora, 1650-75 aldera agertu ziren San Jorge, San Simon, San Migel, Santa Ines, Magdalena, San Frantzisko, eta Andre Mariaren deitura berriak, hala nola, Itsasoko Ama Birjina, Gidaren Ama Birjina, Errukiaren Ama Birjina, Belengo Ama Birjina, etab. Nomenklatura horren jarraipena egitea interesgarria izan liteke eta, agian, denboraren garapen-ikur.

Nabigatzaile ospetsuen izenak, bai, baita itsasontzien izenak ere, baina marinelen izenak?

Marinelen itsasoratzeak

Marinelen zerrendak egingo ziren ziur asko bere garaian, baina gaur egun ez zaizkigu urtez urte monotonoki sortzen ziren Errege Zedulen zerrendak baino gelditzen, Bizkaiko eta Gipuzkoako marinelen zerbitzuak eskatzen zituztenak. Errespetuzko eskutitzak dira. Haietan itsasgizonen itsasoratzea eskatzen zen eta, horretarako, Jaurerriaren edo Gipuzkoako probintziaren babesak eskatzen zen. Horrela dio 1606ko azaroaren 8an Felipe III.ak eta Antonio Arostegi Ventosilla idazkariak sinaturikoak:

Urtez urte, bat bestearen atzetik etortzen ziren errege-eskariak Gipuzkoara eta Bizkaira, zenbaitetan azpimarratzeak eginda: «*los más que ser pudiere*», «*hombres prácticos en la mar*», eta beste, estrategia- nahiz gerra-beharren arabera. Hala, 1605ean, izena emandako gizonak «*hombres inútiles para la navegación*» zirela eta kexatu egiten zen Erregea, egoera delikatu konpondu nahirik.

Ontzi-irteeren antolatzaileek, beraien «*contemplaciones y fines particulares*» haiengatik, izena emandako marinela nahikoa ez zirela-eta, ez zirenak aukeratzen zituzten, alegia, probetxu gutxi eta oztopo asko egiten zutenak. Horrengatik, kostaldeko hirietan gizon trebeen matrikulak egin zitezela agindu zuen Erregeak. Korrejidorea eta Armadako Ikus-

La medida, indudablemente eficaz, se prestaba a complicaciones políticas serias. La orden rezaba así: *«hagan una matrícula de todos los marineros efectivos que se hallaren en toda la costa de la dicha Provincia de Guipuzcoa, sin ecertar ninguno»*.

La lista había de hacerse nominalmente, con filiación, señas y edad de cada uno, y llevaba una disposición añadida de graves consecuencias: *«ningún otro marinero, si no fuere alistado, pueda salir a la mar a pescar ni a otros efectos, sin noticia y permisión del dicho Corregidor»*; en caso contrario, cargarían sobre él serias penas. Era una manera encubierta de convertir en obligatorio un servicio voluntario.

La Provincia reaccionó ante esta Real Cédula del 5 de octubre de 1605, y alegó las razones de su disconformidad: sus servicios y lealtad; que la disposición de la Real Cédula *«toca a las exenciones y libertades»*; y hasta una razón especial:

«la nobleza de la Provincia, no siendo mucha en número, lo es en reputación y valor y es temida por el enemigo. Sería de servicio del Monarca si el enemigo viniese a saber su número».

Además, la matrícula de mar haría que muchos marineros abandonasen su profesión,

«y no serían de tanto valor los que se quisiesen alistar, y cesarían las fábricas de los galeones y bajeles, y los que se alistasen serían necesitados y menesterosos y se divertirían de este ejercicio, arte y navegación, procurando otro modo de vivir, mayormente por no andar pidiendo la dicha licencia, y aun podría ser causa de y ocasión de desamparar sus haciendas o venderlas e irse de las tierras marítimas a otras partes».

Si sólo los alistados pueden salir a la mar, faltarán marineros. Una razón económica doble se añade a lo expuesto: siendo la grangería y sustento principal de los hombres de la costa la pesca y navegación y empleo ordinario, cesaría con la aplicación de la matrícula; también cesaría la exportación de hierro y herraje, otro de los tratos principales de la Provincia encaminado a Andalucía y América. Guipúzcoa, como en otros intentos anteriores, rechazaba el *«yugo de la matrícula»* y pedía al Rey que reparara lo dispuesto.

Es otra faz de la historia real, la de más directa incidencia en el pueblo. Con la decadencia del mar —construcción, comercio, pesca— vendría en algún modo, la decadencia de sus hombres y el trasvase hacia otras profesiones. No obstante, las levas seguirían produciéndose con cuantía decreciente en la medida en que iba habiendo menos naves que tripular.

katzailea arduratu ziren zeregin horretaz. Neurria eraginkorra zen, zalantzarik gabe, baina arazo politiko larriak eragin zitzakeen. Honela zioen agindua: *«hagan una matrícula de todos los marineros efectivos que se hallaren en toda la costa de la dicha Provincia de Guipuzcoa, sin ecertar ninguno»*.

Bakoitzaren ezaupideak, helbidea eta adina izendatuz egin behar zen zerrenda, eta xedapen bat zeraman, ondorio larriak zituen: *«ningún otro marinero, si no fuere alistado, pueda salir a la mar a pescar ni a otros efectos, sin noticia y permisión del dicho Corregidor»*; gainerakoan, zigor larriak leporatuko zitzaizkion. Borondatezko zerbitzu bat derrigorrezko bihurtzeko modu ezkutu bat zen.

Probintzia 1605eko urriaren 5eko Errege Zedularen aurka atera zen, desadostasunaren arrazoiak emanaz: harenganako zerbitzua eta leialtasuna. Errege Zedularen xedapeknek *«toca a las exenciones y libertades»*, eta arrazoi biribil bat ere bazuen:

Horrez gainera, itsasorako matrikulak marinel asko eramango zituen lanbidea uztera,

Izena emandakoak baino ezin baziren itsasora irten, eta marinelak faltako ziren. Arrazoi ekonomiko bikoitz bat erantsen zaio azaldutako honi: arrantza eta nabigazioa ziren kostako gizonen ogibidea eta etekina ateratzeko lanbide arrunt nagusiak eta, matrikula aplikatzean, bukatu egingo ziren; burdina eta burdineriaren esportazioa ere, Probintziak Andaluziara eta Amerikara bideraturiko beste tratua nagusia bukatuko zen. Aurreko saioetan bezala, Gipuzkoak ez zuen onartzen *«yugo de la matrícula»* hura eta Erregeri eskatzen zion xedapena konpontzeko.

Beste bat da egiazko historiaren aurpegia, herrian eraginik handiena duena. Itsasoaren gainbeherarekin —eraikuntza zela, merkataritza zela, arrantza zela— iritsi zen nolabait ere, bertako gizonen gainbehera eta beste lanbideetara aldatzea. Hala ere, itsasoratzeak jarraitzen zuten, gidatu beharreko ontziak gero eta gutxiago ziren heinean, kopuruan behera egin bazuen ere.

ANTONIO DE OQUENDO

Más escuetas citas de hombres de mar

Al término de esta escueta exposición nos queda en el ánimo la sensación de un lento declive en uno de los capítulos sustanciales de nuestra historia, en el que confluyen cientos y miles de guipuzcoanos que de una u otra manera encontraron en el mar horizonte para su vida. Anónimos los más, con nombre ilustre los menos, aunque más sobresalientes. Esa larga lista de generales y almirantes a veces sólo lleva un mínimo aditamento: la villa de origen; a veces el año y lugar de la muerte. Y nada más. Con el paso del tiempo sólo queda el eco de unos nombres, con muy escaso contenido. Sólo algún privilegiado como Antonio de Oquendo goza de documentada biografía.

Una biografía a la que no se le dedicó atención alguna en el cuarto centenario del nacimiento de este gran marino donostiarra (1977), cuando en el tercero (1877) tantas voces celebraran sus loas. Si su padre, Miguel de Oquendo, pastoreó ovejas en el monte Ulía y calafateó barcos en nuestros arenales, se lanzó al comercio y acabó siendo general de Mar, Antonio nació en la tradición y gloria marinera del padre y ya a los 23 años sentó plaza de entretenido en la Escuadra de García de Toledo.

Desde ese año (1607) su vida transcurrió en el mar, sea en el Mediterráneo, sea aconvoyando galeones de Indias, sea como Capitán General de la Flota de Nueva España, de la Escuadra de Guipúzcoa o de la llamada de Cantabria.

Hombre valeroso, meticuloso y disciplinado, se convirtió en figura señera, «vigía de los mares», combatiendo moros y corsarios o a los holandeses. Conocemos mucho de su vida, gracias a la biografía póstuma de Ignacio Arzamendi.

A la luz de Oquendo, se iluminan otros aspectos del quehacer marinero guipuzcoano. Así, cuando en 1611 parte como Capitán General de la Flota de Nueva España con la responsabilidad de muchas naves, vemos a su vera a muchos guipuzcoanos.

En la nao *Nuestra Señora de Uba* de Martín Gómez de Berástegui iban:

- Juan de Andia, donostiarra, de maestre,
- Martín de Anulalde, donostiarra y los vizcaínos Gorocica, y Ozaeta de marinos.

En la nao *Jesús María*, cuyo maestre era Vicente de Urreiztieta, abundan marinos guipuzcoanos de Usurbil, Hondarribia, Irun, Astigarraga, Zarautz, Aia, Bilbao, que se apellidan:

- Cano,
- Ihisate,
- Arizmendi,
- Marquelín,
- Iceta,
- Olaechea,
- Soroa,
- Urreisti,
- San Millán, etc.

ANTONIO OKENDO

Itsasgizonen aipamen labur gehiago

Azalpen labur honen amaieran, sentipen bat gelditzen zaigu gogoan, gure historiaren funtsezko kapitulu horretan gainbehera geldiro etorri zenaren sentipena. Funtsezko kapitulua izan zen, modu batera nahiz bestera, beren bizitzarako irtenbidea aurkitu zuten ehunka eta milaka gipuzkoar bildu zituen aldia baitzen. Gehienak anonimoak ziren, izen ospe-tsua zutenak gutxi batzuk baino ez, nahiz eta bikainak izan gehienak. Jeneral- eta almirante-zerrenda luze horrek askotan datu gehigarri minimoak baizik ez ditu izaten: jaioterria, eta batzuetan hil zeneko urtea eta lekua. Beste ezer ez. Denborak aurrera egin ahala, ez da gelditzen eduki oso urriko izen batzuen oihartzuna besterik. Antonio Okendoren antzeko pribilegiatu batek baino ez du izango biografia dokumentatu bat.

Donostiako marinel handi honen jaiotzaren hirugarren mendeurrenean (1877) hainbeste laudorio merezi izan zituenari ez zitzaion laugarren mendeurrenean (1977) inolako arretarik eskaini. Miguel Okendo bere aitak Ulia mendian ardiak larratu eta gure hareatzetan ontziak istindu bazituen, merkataritzan sartu eta Itsasoko jenerala izatera iritsi bazen, aitaren marinel-tradizio eta -loria horretan jaio zen Antonio, eta 23 urte besterik ez zituela Armadan sartuta, kargu-gai zen García de Toledoren Eskuadraren.

Urte horretatik (1607) aurrera itsasoan igaro zuen bere bizitza, Mediterraneoan zela, Indietarako galeoiei eskolta ematen zela edo, Nueva Españako Ontzidian, Gipuzkoako edo Kantabria deitzen zen Eskuadrako Kapitain jeneral gisa.

Aparteko irudi bihurtu zen gizon adoretzu, artatsu eta diziplinatu hura, «vigía de los mares», mairu, kortsario edo holarren aurka borrokatuz. Gauza asko dakizkigu haren bizitzaz, Ignazio Arzamendiren hilondoko bibliografiari esker.

Okendoren argitan, gipuzkoarren marinel alorraren beste alderdi batzuk bistaratzen dira. Hala, 1611. urtean ontzi askoren ardura hartuta, Nueva Españako Ontzidiaren Kapitain Jeneral gisa abiatu zenean, gipuzkoar asko ikusten ditugu haren alboan.

Martin Gomez de Berastegiren *Ubako Ama Birjina* itsasontzian zihoazen:

- ontzi-burua, Juan Andia donostiarra,
- marinelak, Martin Anulalde donostiarra, eta bizkaitarrak Gorotzika eta Ozaeta.

Jesus Maria itsasontzian, ugari ziren gipuzkoar marinelak, Bizente Urreiztieta ontzi-buru zela, Usurbil, Hondarribia, Irun, Astigarraga, Zarautz eta Aiakoak. Hona hemen abizenak:

- Kano,
- Ihisate,
- Arizmendi,
- Markelin,
- Izeta,
- Olaetxea,
- Soroa,
- Urreisti,
- San Millan.

En la nao Santa Beatriz, cuyo maestre era Martín de Aguirre, embarcan como marineros los:

- Arano,
- Lesaca,
- Ibarra,
- Axula,
- Urquidi,
- Abadiano,
- Arruti,
- Uribe, etc.

Santa Beatriz itsasontzian, Martin Agirre ontzi-buru zutela, marinel moduan ontziratu ziren:

- Arano,
- Lesaka,
- Ibarra,
- Axula,
- Urkidi,
- Abadiano,
- Arruti,
- Uribe...

Palacio de Oquendo en Donostia-San Sebastián / Okendoren jauregia Donostian.



TOMÁS DE LARRASPURO

Hombre de carne y hueso

Oquendo arroja luz, que ilumina los nombres de otros, y ¿los demás generales y almirantes? A veces aparecen sus nombres en efímeras hojas impresas de época, en las que se celebran sus hazañas. Es muy poco. Cuando tropezamos con algún documento o carta de su puño nos parece palpar más concretamente su persona. ¿Has oído hablar del general Tomás Larraspuru? ¿Sabes algo de él? Él escribió un Memorial de mérito, que podríamos titularlo: «*Cuando el General Tomas de Larraspuru era sólo Capitán*».

Se trata del Memorial que dio al Rey en la Junta de Guerra en Madrid a 25 de enero de 1607 el Capitán Tomás de Larraspuru, en el cual exponiendo sus servicios muy circunstanciadamente, suplica a Su Majestad se sirviese de mandar a D. Francisco del Corral, para que le ocupase en cosa de su Real Servicio en la Armada de su cargo que iba a las Indias aquel año. Dice así.

Señor

El Capitán Tomás de Larraspuru dice, que sirve a S.M. de nueve años a esta parte de soldado, cabo de Escuadra, Sargento, Alférez y Cabo de la gente de mar y guerra de un Pataj de Armada y Capitán de Infantería, y en particular el año de 1603, siendo Sargento reformado con seis escudos de ventaja particulares, fue embarcado en el navío «Delfín de Escocia», uno de los del Armada del cargo de D. Luis de Silva, y en la ocasión que se ofreció a los 6 de mayo de pelear con seis navíos ingleses y holandeses, el dicho navío «Delfín» abordó con la Capitana inglesa y la rindió y él salió herido de un balazo que le negó la pierna derecha, de que lastó muchos meses. Y por principio del año de 1606 estando en la isla de Jamaica sirviendo por Alférez de la Compañía del Capitán Argarate, adonde arribaron después de la tormenta de los 6 de noviembre pasado por el Capitán Juan de Haro, a cuyo cargo estaba el galeón, le fue ordenado (representándole se hacía servicio particular a V.M.) hiciese dejación de la bandera, habiendo más de dos años y medio que la servía, para que fuera, como fue, por Cabo de la gente de mar y guerra del Pataj «Nuestra Señora de la Esperanza» a recorrer y ver los bajos de la Cernir, Serranilla y víboras, en cuyo paraje fue la tormenta, para si alguno de los galeones que faltaban estuviera varado, sacara la plata y oro y lo llevara a la Habana, como se le ordenaba por la instrucción. En el cual viaje con toda diligencia y cuidado acudió al servicio de V.M. en que pasó mucho trabajo y peligros, así por pasar por donde había muchos bajíos, como por los temporales, por ser en lo más recio del invierno. Y después desde el puerto de la Habana el General D. Francisco del Corral por dos veces le envió solo con su pata] al Cabo de San Antón a reconocer aquella costa y ver si en ella había navíos de enemigos. Y habiendo reconocido algunos, volvió a dar aviso al dicho General, conforme a la orden suya que llevaba, y habiendo salido el dicho General con su Armada en busca de los navíos del enemigo, a los 3 de julio pasado, yendo dando caza a una urca holandesa, sólo él la alcanzó con su pata] yendo y peleando y arribando sobre ella para abordarla, la desaparejó con muchos balazos, y muerta y malherida la gente, le dejó sin poderla seguir, como lo vieron sus superiores que venían a poco más de tiro de cañón, y por sobrevenir la noche, se huyó desembocando la canal de Bahama.

Y en consideración de haber servido a satisfacción del dicho General, le mandó se embarcase por Capitán de la infantería que estaba embarcada en su Capitana para que disciplinara la gente y la aderezara para la defensa de la plata y oro que este año pasado vino, porque había nuevas que el enemigo andaba en la mar. Y así en el discurso del viaje en lo que se le ofreció, como en lo demás del tiempo que sirve, ha acudido al servicio de V.M. con mucha puntualidad a satisfacción de sus superiores, como consta por las fes y certificaciones que ha presente o, y pedido a V.M. en consideración de sus servicios le haga merced de una Compañía para la Armada de jaguarda de Indias. Y por no haber habido elección de Capitanes, no ha tenido efecto. Y porque él desea continuar el servicio de V.M. y no estar ocioso, se ha de embarcar en la Armada a cargo de D. Francisco del Corral, que va a las Indias este año, suplica a V.M. se sirva de mandar al dicho General que le ocupe en las cosas que se ofrecieren del servicio de V.M. y que le provea en la primera Compañía que vacare, que la recibirá muy particular de V.M. Tomás de Larraspuru.

TOMAS LARRASPURO

Hezur-haragizko gizona

Okendok besteren izenak edertzen dituen argia du, baina, non dira beste jeneral eta almiranteak? Batzuetan, garaiko argitalpen galkorretan azaltzen dira izenak, haien balentriak ospatzen direneko orrietan. Hori oso gutxi da. Norbere eskuz idatzitako dokumentu edo eskutitz bat aurkitzen dugunean, zehatzago antzematen dugu pertsona. Entzun al duzu Tomas Larraspuru jeneralaz hitz egiten? Ezer badakizu berari buruz? Hark idatzia da merituzko Memoriala, azpigitulu hau izan dezakeena: «*Cuando el General Tomas de Larraspuru era sólo Capitán*».

Madriren 1606ko urtarrilaren 25ean, Gerrako Batzordean, Tomas Larraspuru Kapitainak Erregeari eman zion Memoriala da. Zerbitzuen berri ematen du, oso zeharbidez eman ere, eta Erregeari arrenka eskatzen dio bidal zezala Francisco Corral, bere arduraean Indietara urte hartan zihoan Armadan Erregearen Zerbitzuan jarduteko. Honela dio:

Azkoitiarra, hezur-haragizko gizona, Karibe aldean marinel

Azcoitiano, hombre de carne y hueso, marino en el Caribe, enemigo del ocio, arriesgado, disciplinado, leal servidor. Gracias a hombres como él llegaban los galeones de oro y plata.

Acaso estos eficientes hombres de mar fueron los peor pagados por la Corona. Algunos recibían un hábito de caballero de Santiago. Muchos conocían grandes azares de fortuna. Su vida, personal y familiarmente, era más sacrificada que ninguna otra. No pocas veces sucumbían en el mar. Sus cartas, sus testamentos, sus exvotos, a veces sus bibliotecas, son fuentes que nos permitirían introducirnos un poco en su rango social, en su psicología íntima, en la añoranza de su tierra a la que no olvidaban.

Sirvan estos flashes sobre algunos aspectos de nuestros hombres de mar en el siglo XVII para despertar investigaciones sobre un tema, excesivamente abandonado y olvidado. No falta documentación, sino ánimo para buscarla, transcribirla, darla a conocer. El mar ha sido capítulo importante en nuestro destino.

zebilena, aisiaren etsaia, ausarta, diziplinatua, zerbitzari leiala zen. Horrelako gizonei esker iristen ziren galeoiak urrez eta zilarrez.

Beharbada gizon saiatu horiexek saritu zituen gaizkien Korroak. Santiago Ordenako zaldunaren abitua jasotzen zuten batzuek. Askok ondasun handien zoria ezagutzen zuten. Haien bizimodua, bai pertsonala bai familiakoa, beste edozeinena baino sakrifikatuagoa zen. Asko ziren itsasoan hiltzen zirenak. Haien eskutitzak, testamenduak, zinopariak eta batzuetan haien liburutegiak iturri dira guretzat, beren maila sozialean, barne psikologian, ahazten ez zuten lurra-
rekiko miran sartzen uzten digutenak.

XVII. mendeko gure itsasgizonen zenbait alderdiri buruzko flash horiek izan bitez gehiegitxotan bertan behera utzi eta ahaztu dugun gaiaz ikerketak ernarazteko. Dokumenturik ez da falta, bilatzeko, transkribatzeko eta ezagutarazteko adorea baizik. Itsasoa kapitulu garrantzizko bat izan da gure halabeharrean edo patuan.



Tomás Larraspurol.

SIGLO XVIII

En el siglo XVIII y con el gran Ministro de Marina, Marqués de la Ensenada, se produciría una fulgurante reacción.

A ese siglo pertenecen cuatro grandes marinos vascos: Blas de Lezo, Gaztañeta, Mazarredo y Churrua.

A ese siglo pertenece la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, que fomentaría la construcción de barcos armados y el comercio americano y enrolaría en su aventura comercial a muchos marinos vascos.

A ese siglo pertenece también sin embargo el traslado de los astilleros, por razones estratégicas, a El Ferrol, donde, como se lamentaría Larramendi, no había hierro, árboles ni mano de obra; y la creación de la Escuela de Guardias Marinas. No pocos vascos hubieron de trasladarse a uno u otro lejano punto para hacer perdurar su acreditada tradición de constructores de barcos o de marinos destacados. Era ya otra época.

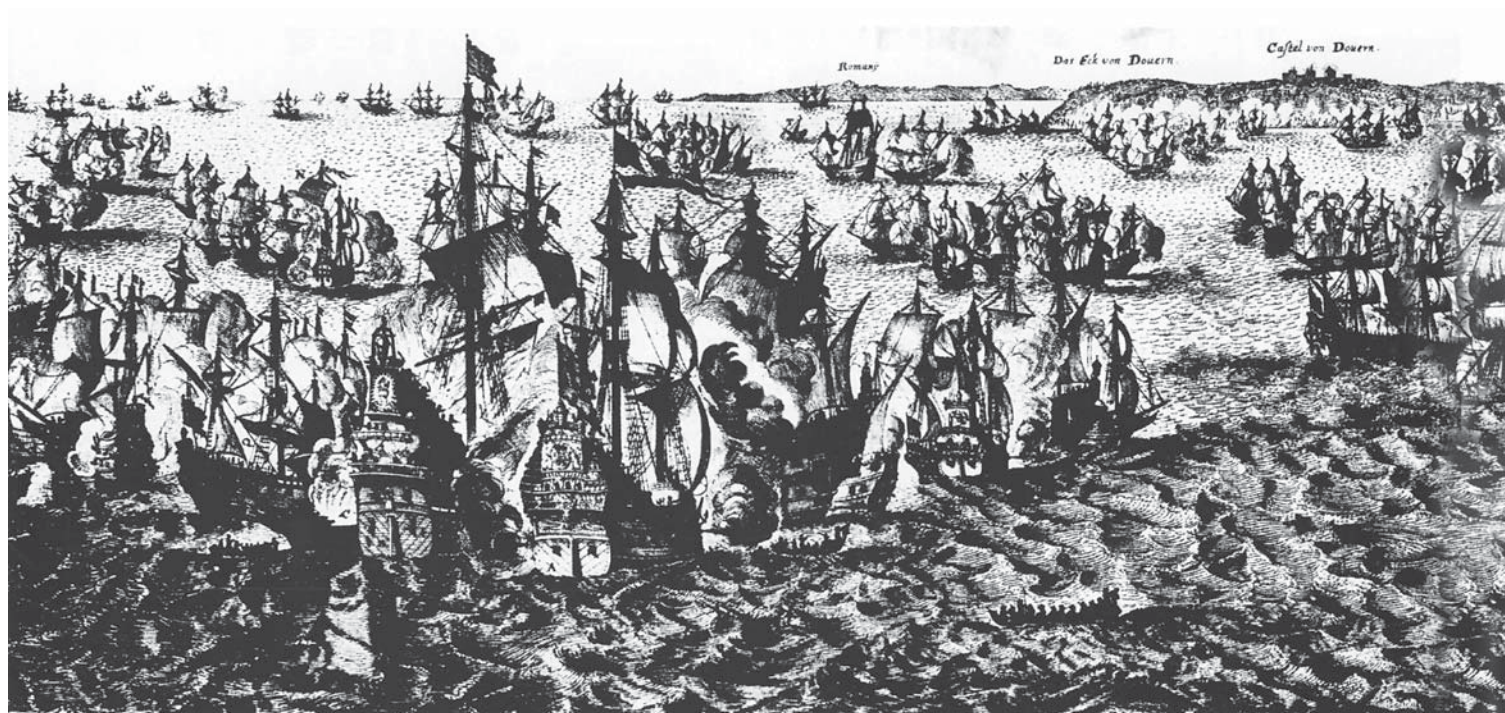
XVIII. MENDEA

XVIII. mendean Nabigazioko Ministroarekin, Ensenadako Markesarekin erreakzio distiratsu bat gertatuko da.

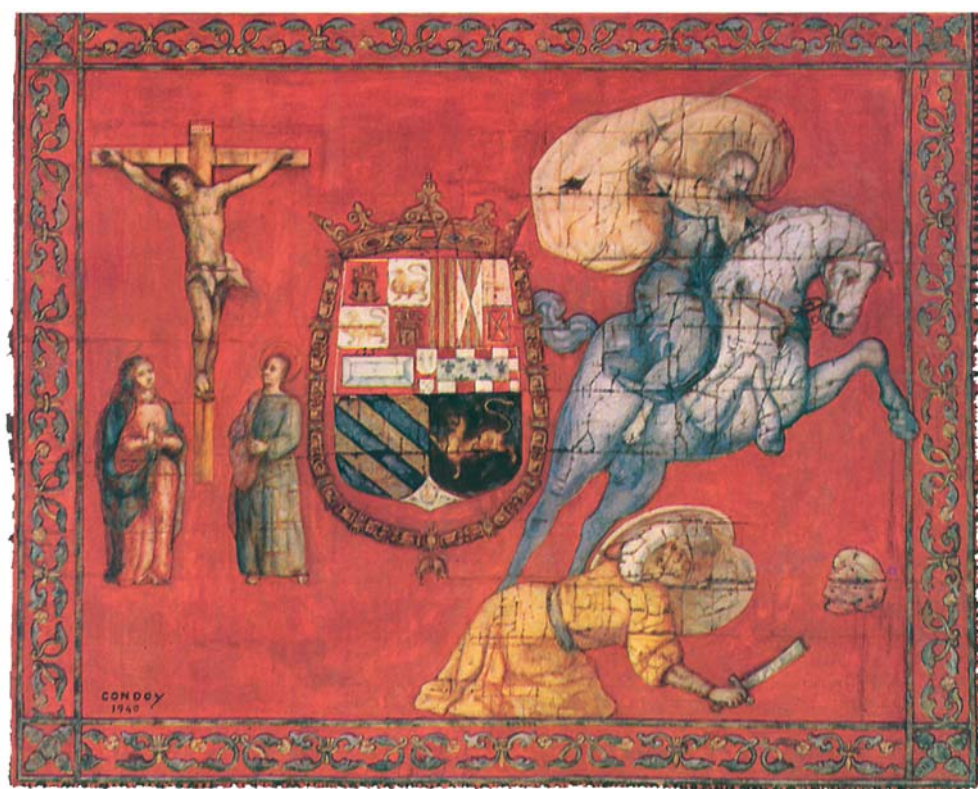
Mende horretakoak dira lau marinel euskaldun handi: Blas de Lezo, Gaztañeta, Mazarredo eta Txurruka.

Mende horretakoa da Caracasko Erret Konpainia Gipuzkoarra, itsasontzi armatuak eta merkataritza amerikarra sustatu eta bere merkataritza-abenturan euskal marinel asko engaiatu zituena.

Mende horretakoa da, arrazoi estrategikoak zirela-eta, ontziolak Ferrolera lekualdatzea zela-eta Larramendiren kexuak esanaz: han ez zegoela ez burdinarik, ez zuhaitzik, ez esku-langilerik. Itsasoko Guardiaren Eskola orduan sortua da. Urrutiko toki batera nahiz bestera joan beharrean gertatu ziren euskaldun asko, beren ontzigile-tradizio ospetsuari irautarazteko edo marinel ezagun izaten jarraitzeko. Beste aldi baten hasiera zen.



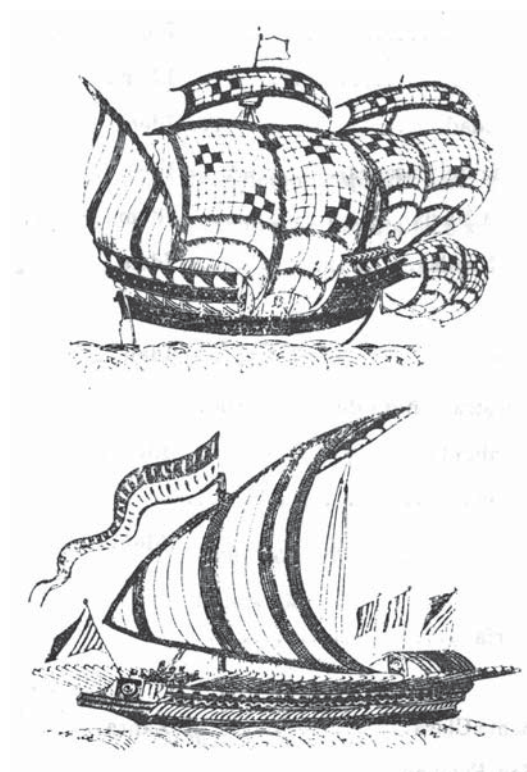
Flota española al mando de Oquendo. Batalla de las Dunas, 1639.



Estandarte de Antonio de Oquendo / Antonio Okendoren estandarte.



Espainiako ontzidia Okendoren agindura. Dunaseko bataila, 1639.



Antonio Okendok itsasontziak marrazturik bere gauzen kutxan.
Naves dibujadas en el arcón de efectos personales de Antonio de Oquendo.



Batalla de Pernambuco, 1631 / Pernambucoko bataila, 1631.





Espainiako ontzidia Okendoren agindura. Dunaseko bataila, 1639.
Flota española al mando de Oquendo. Batalla de las Dunas, 1639.





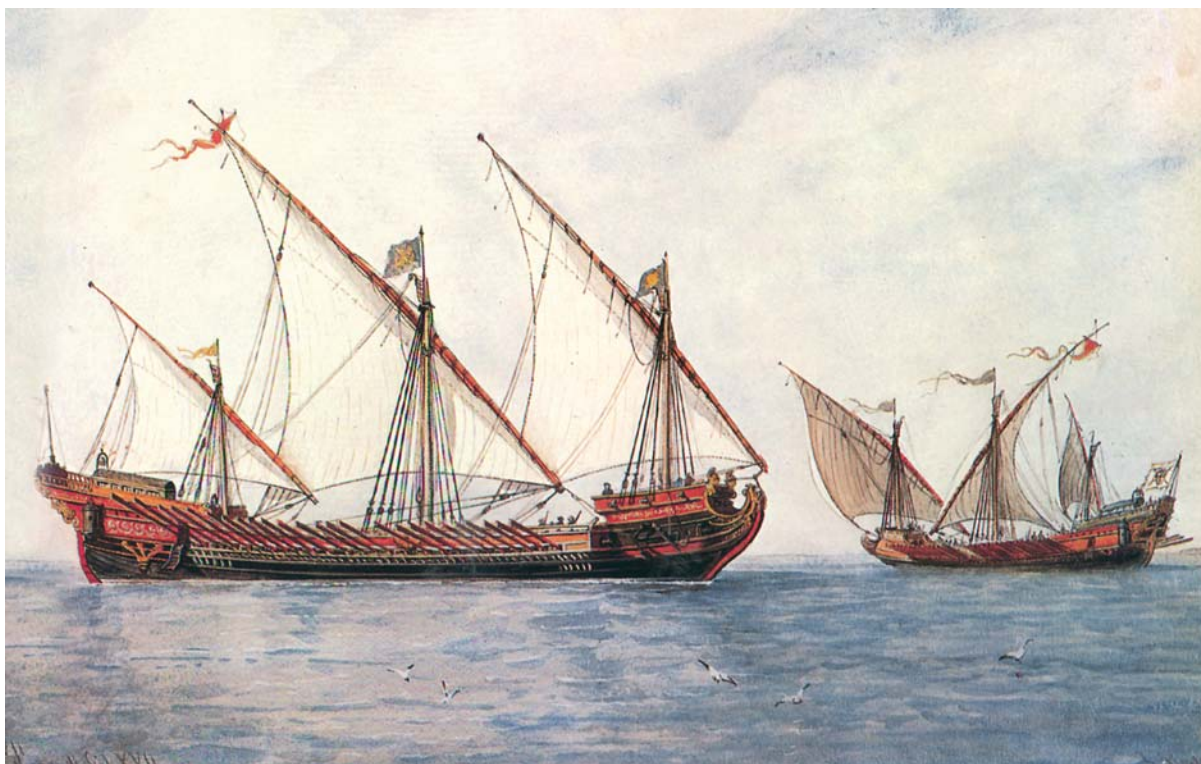
Antonio de Okendo. Antonio Valverde «Ayalde».



XVII. mendeko hainbat itsasontzi-mota. Wenceslao Hollar-en grabatu-liburua.
Diferentes tipos de navíos del siglo XVII. Libro de grabados de Wenceslao Hollar.



XVII. mendeko hainbat itsasontzi-mota. Wenceslao Hollar-en grabatu-liburua.
Diferentes tipos de navíos del siglo XVII. Libro de grabados de Wenceslao Hollar.



Galeaza veneciana. Principios del siglo XVII / Ontzitzar veneziarra. XVII. mende hasierakoa.

