



**REAL SOCIEDAD BASCONGADA  
DE LOS AMIGOS DEL PAÍS**

***EUSKALERRIAREN ADISKIDEEN  
ELKARTEA***

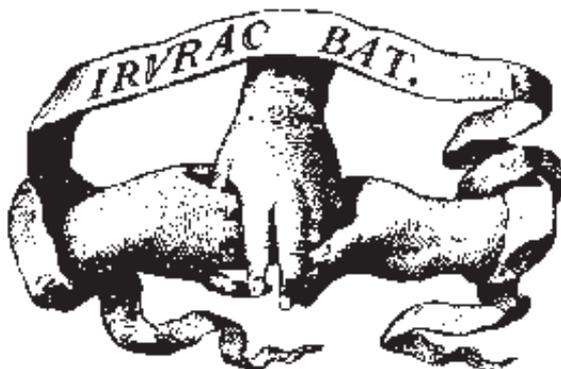
**BOLETIN**

**DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN**

**LXXIV**

**1-2**

**2018**



*Matx. Salvador Carreras Jirape*

**EGAN**  
**Suplemento en euskara del**  
**BOLETÍN DE LA R.S.B.A.P.**

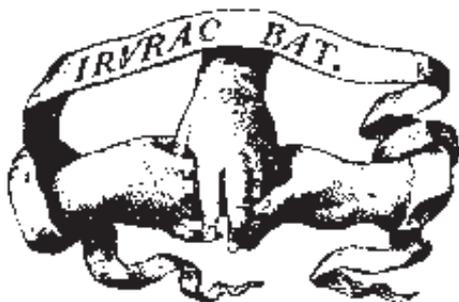
Urteko harpidetza .....	18, - €
Atzerrian .....	21, - €
Dendan ale bakoitza .....	18, - €
Ale atzeratuak .....	18, - €

[e-mail: comisiongipuzkoa@bascongada.e.telefonica.net](mailto:comisiongipuzkoa@bascongada.e.telefonica.net)

Michelena Artes Gráficas, S.L.  
Astigarraga (Gipuzkoa)  
Depósito Legal: SS 271-1959 - I.S.S.N.: 0211 - 111X







*Mart. Sotolondo - Comma: f. 1/2*

REAL SOCIEDAD BASCONGADA  
DE LOS AMIGOS DEL PAÍS

*EUSKALERRIAREN ADISKIDEEN  
ELKARTEA*

**BOLETIN**  
**TOMO LXXIV — 2018: 1-2**

DONOSTIA - SAN SEBASTIÁN



*Euskalerrriaren Adiskideen Elkarteak Eusko Jaurlaritzako Kultura Sailak BOLETIN  
hau argitaratzeko emandako laguntza eskertzen du.*



**Gipuzkoako Foru Aldundia**

---

La Dirección del BOLETÍN de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País  
no se identifica necesariamente con las opiniones ni datos publicados en sus números.

---

### **CONSEJO DE REDACCIÓN Y ADMINISTRACIÓN**

Directora: M<sup>a</sup> Rosa Ayerbe Iribar  
Secretaria: Harbil Etxaniz Ibarbia  
Vocales: Juan Bautista Mendizábal Juaristi  
Rosa Martín Vaquero  
Sebastián Agirretxe Oraá  
Emilio Múgica Enecotegui  
Gillermo Etxeberria Ugalde  
Emilio Palacios Fernández  
Xabier Orue-Etxeberria

### **CONSEJO ASESOR:**

Miguel Artola Gallego  
*(Académico de la Real Academia de la Historia)*  
M<sup>a</sup> Victoria López-Cordón  
*(Catedrática de la Universidad Complutense, de Madrid)*  
Cristina Torales  
*(Académica de la Universidad Iberoamericana, de México)*  
Juan Riera Palmero  
*(Catedrático de la Universidad de Valladolid)*  
Luis Enrique Rodríguez-San Pedro Bezares  
*(Catedrático de la Universidad de Salamanca)*

C/ Peña y Goñi 5-2<sup>o</sup> izda. — 20002 Donostia-San Sebastián  
Apartado de Correos: 3.263.  
e-mail: [comisiongipuzkoa@bascongada.e.telefonica.net](mailto:comisiongipuzkoa@bascongada.e.telefonica.net)  
[www.bascongada.org](http://www.bascongada.org)



*Joanni Sebastián de Elcano  
 Guetariensi Cantabricae virtutis  
 Ornamento  
 Ferdinandi de Magallanes  
 Classi quincuplici  
 Societate navis Victoria  
 Nuncupate  
 Ductori peritissimo  
 Uno omnium sociorum  
 Primoque hominum  
 Orbis gyro peracto  
 Nominis immortalitatem  
 Consecuto.*

*D. Manuel de Agote  
 Concivis eius  
 Statuam impensis suis  
 Erigendam curavit  
 Ann. MDCCC*

*A Juan Sebastián de Elcano  
 Natural de Guetaria  
 Ornamento del valor  
 Cantábrico  
 Piloto diestrisimo de la nave  
 Victoria  
 Una de las cinco de la  
 Armada de  
 Fernando de Magallanes  
 El único de sus compañeros  
 Y el primer hombre que  
 Dando vuelta al mundo  
 Inmortalizó su nombre*

*D. Manuel de Agote  
 Su compatriota  
 Hizo erigir a sus expensas  
 Esta estatua  
 Año 1800*

*Joan Sebastián Elcano  
 Guetariarrari  
 Alaco euscaldimen  
 Oðergarriari  
 Fernando Magallanese  
 Onciatico onciguidari  
 Grozis trebeari  
 Lagun bere bacarri,  
 Eta lenengo munduari  
 Ingurura emanda  
 Bere icena ille  
 cindatuzuen  
 Guzonari.*

*D. Manuel Agotec  
 Talluan jaso eguinzuen  
 1800 urtean*

Juan Sebastián Elcano, “que año 1519, con 60 hombres y la nabe Victoria, dio la buelta al universo por espacio de 3 años nabegando 14.000 leguas, nabegando por occidente bolbió por oriente y llegó a Sanlúcar de Barrameda a 6 de septiembre de 1522, mereciendo le otorgase el Cesáreo Monarca Carlos quinto, para blasón, un mundo y esta letra *Tu primero me rodeaste*”.

Su madre y heredera D<sup>a</sup> Catalina del Puerto, y un sobrino de ésta, el Bachiller o Licenciado Gainza, solicitaron su herencia y premios ofrecidos “a aquél infeliz” hasta más de 1536, y lo solicitaron ante el Rey en Consejo de Indias y Casa de Contratación

[RAH, Colec. Vargas Ponce 9-4215, fol. 77 rº, y 79 rº-80 rº].

La primera estatua dedicada a Juan Sebastián de Elcano fue erigida en 1800 por orden famoso marino y científico de Getaria Manuel de Agote y Bonechea, quien durante décadas fuera el primer factor de la Compañía de Filipinas en Cantón (China) y era entonces alcalde de Getaria. Esta estatua resultó muy dañada a raíz del asalto carlista que sufrió la villa en 1836 y fue retirada.

En 1860 el Ayuntamiento solicitó la ayuda de la Diputación Foral para erigir una nueva estatua. Ambas instituciones costearon la actual, de bronce, obra del artista Antonio Palao, que fue instalada en 1861 sobre la plataforma de la puerta de mar de la villa.

Bajo el régimen franquista esta obra fue llevada de su lugar original a la ermita de la Reina de los Mares, inaugurada en 1941 en recuerdo de los marineros muertos en el hundimiento del crucero Baleares durante la Guerra Civil. A la muerte de Franco, en 1975, volvió a su lugar de origen.

## Elcano, Juan Sebastián de (Getaria, 1487-1526)

### Ikonografia / Iconografía



**Joan Sebastian Elkano. L. Fernández Nosereten grabatua, J. López Eguíndanosen marrazki baten gainean egina “Retratos de los Españoles Ilustres” sortarako, 1791-1814.**

**Untzi Museoaren bilduma.**

Juan Sebastián Elcano. Grabado de L. Fernández Noseret sobre dibujo de J. López Eguíndanos para la serie “Retratos de los Españoles Ilustres”, 1791-1814. Colección Untzi Museoa-Museo Naval.

**Joan Sebastian Elkano. L. Fernández Noseret eta J. López de Eguíndanos-en grabatuan (1791-1814) oinarritutako olio-pintura. Museo Naval, Sevilla.**

Juan Sebastián Elcano. Óleo basado en el grabado de L. Fernández Noseret y J. López de Eguíndanos, 1791-1814. Museo Naval, Sevilla.





Lázaro de Floresen *Arte de Navegar...*, liburuaren azalaren irudia. Liburua Madrilén editatu zuten, 1673an. *Victoria* ontziaren marrazkiaren inguruan, Elkanoren omenezko Melchor Galarzaren olerkia dago: “Con instrumento rotundo, el imán y derrotero, un Vascongado el primero dio la buelta, a todo el Mundo”.

Ilustración de la portada del libro de Lázaro de Flores *Arte de Navegar...*, editado en Madrid en 1673. En torno a la representación de la nao *Victoria* figura un poema de Melchor de Galarza que rinde homenaje a Elcano: “Con instrumento rotundo, el imán y derrotero, un Vascongado el primero dio la buelta, a todo el Mundo”.

***Elkanoren eskaintza.*** Elías Salaberriaren olio-pintura. Lehen Mundu Biraren IV. Mendeurrena ospatzeko Gipuzkoako Aldundiak egindako enkargu batez, 1922an margotua. Gipuzkoako Foru Aldundiaren Jauregiko bilduma.

*La ofrenda de Elcano.* Óleo de Elías Salaverría realizado en 1922 por encargo de la Diputación de Gipuzkoa para conmemorar el IV Centenario de la Primera Vuelta al Mundo. Colección Palacio Foral de la Diputación de Gipuzkoa.





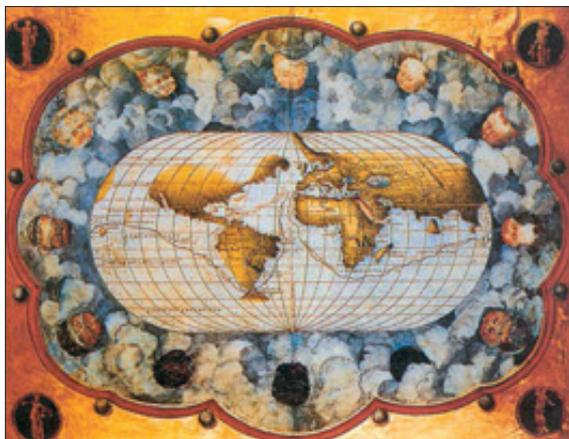
*Joan Sebastian Elkanoren heriotza, F. Guevararen koadroa.*

*Muerte de Juan Sebastián de Elcano, cuadro de F. Guevara.*



**Joan Sebastian Elkanoren testamentua. Ozeano Barea zeharkatzeko egindako bigarren bidaian, Loaisa komendadoreari espezia-saltokietara lagundu zionean, idaztarazi zuen testamentua. Bertan Elkano gaiso dagoela jakinarazten da, eta *Victoria* naon doala, “Itsaso Borean, ekinozioaren lerrotik behera”. Indietako Agiritegi Orokorra, Sevilla.**

Testamento de Juan Sebastián Elcano dictado en el segundo viaje transpacífico al acompañar a Loaisa en su ida a la Especiería. Se hace constar que Elcano se encuentra enfermo en la nao *Victoria*, “en el Mar Pacífico, debajo de la línea equinoccial”. Archivo General de Indias, Sevilla.



**Battista Agneseren itsas atlasaren mapa, 1543. Magallasesek eta Elkanok munduari itsasoz bira emateko egindako lehen bidaian hartutako bidea nahiko zehatz erakusten duena. Bibliothèque Nationale, Paris.**

Mapa del atlas náutico de 1543 realizado por Battista Agnese donde se plasma, con bastante precisión, la ruta de Magallanes y Elcano en su primer viaje de circunnavegación del planeta. Biblioteca Nacional, Paris.

**Carlos V.ak armarri berezi bat eman zion Elkanori. Armarrian gaztelua, burukoa eta “Primus circumdedisti me” idazkunak gainera espeziyalerosketako salgai mitikoak agertzen dira: iltzea, moskat-intxaurra eta kanela.**

Carlos V concede a Elcano un escudo de armas en el que además de un castillo, un yelmo y la inscripción “Primus circumdedisti me” figuran los míticos productos de la Especiería: clavo, nuez moscada y canela.



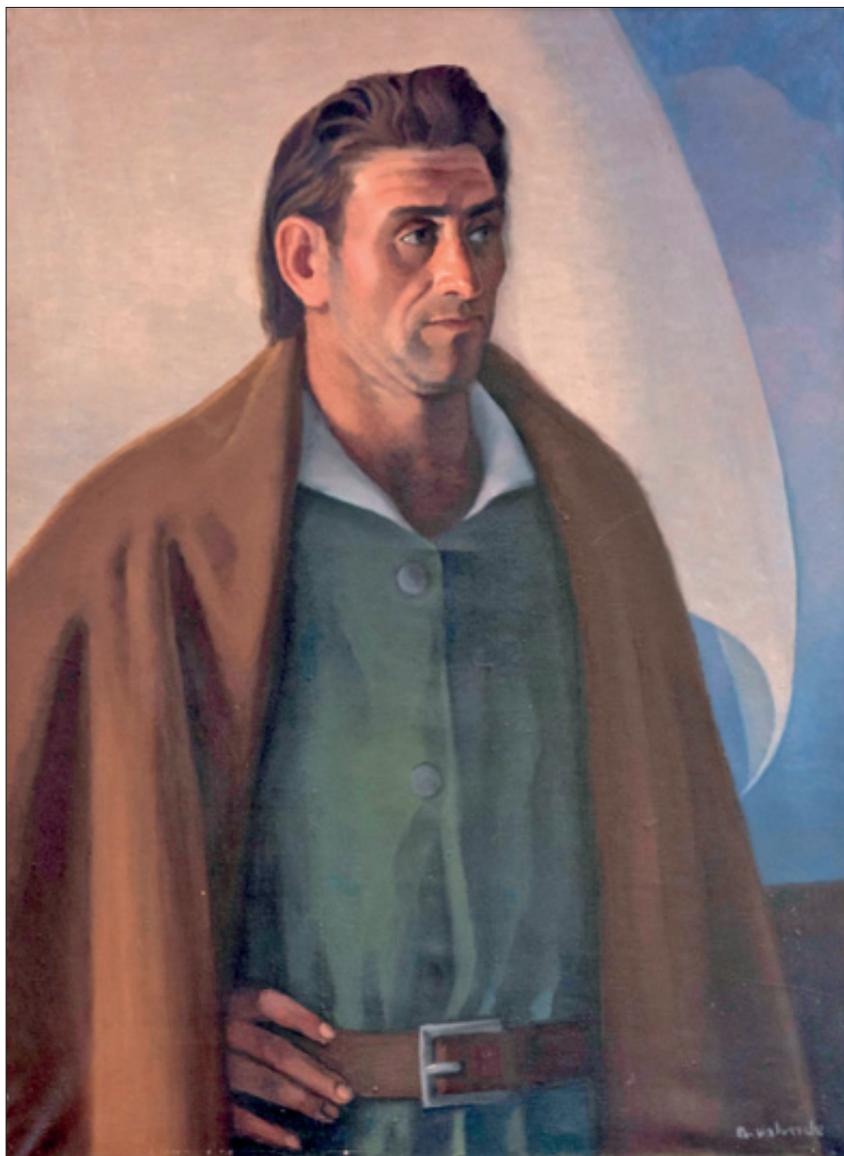


**Juan Sebastián Elcano. Ignacio Zuloagaren olio-pintura. Lehen Mundu Biraren IV. Mendeurrena zela eta Gipuzkoako Foru Aldundiaren enkarguz egina (1922). Gipuzkoako Foru Aldundiaren Jauregiko bilduma.**

Juan Sebastián Elcano. Óleo de Ignacio Zuloaga realizado por encargo de la Diputación Foral de Gipuzkoa para el IV Centenario de la Primera Vuelta al Mundo (1922). Colección Palacio Foral de la Diputación de Gipuzkoa.



Moneda en papel con la figura de Elcano. 1948.



**Juan Sebastián Elcano**

Valverde Casas, Antonio (Ayalde).

Oleo lienzo.

Kutxa - Cedido Bascongada - Palacio de Intsausti - Azkoitia.



**Juan de Areizaga. Capellán expedición Loaisa - 2.º viaje de Elcano**  
Valverde Casas, Antonio.  
Oleo lienzo.  
Bascongada - Palacio de Intsausti - Azkoitia.



**Pueblo de Navegantes, 1930**

Josep Maria Sert i Badia.

Lienzos dorados al mixtión con veladuras superpuestas a base de resinas 943 x 977 cm.

San Telmo Museoa.

Argazkia / fotografía: Beltz. Maite Lacruz.



## D. Pío Gogorza Egaña, modelo de Elcano\*

*JOSÉ MANUEL ETXANIZ MAKAZAGA*

Doctor en Veterinaria. Académico de Número  
de la Real Academia Nacional de Ciencias Veterinarias.  
Amigo de Número de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País

D. Pío Gogorza Egaña fue natural de Azpeitia (Gipuzkoa) donde vio la luz el 11 de julio de 1878. Hijo de D. Ignacio Miguel, de profesión carpintero y natural de la misma localidad y de D.<sup>a</sup> Josefa-Estefanía, natural de Itziar; era el mayor de otros dos hermanos, D. Pedro y D.<sup>a</sup> Laureana-Javiera.

Sus abuelos paternos, D. Luis y D.<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> Ignacia Goenaga, eran de Azpeitia; los maternos, D. Agustín era de Arrona y D.<sup>a</sup> Francisca Oñederra, de Azkoitia.

Estudió en la Escuela de Veterinaria de Zaragoza; durante su época de estudiante en la capital aragonesa, intervino en el rescate de una persona en un incendio y en muestra de su valor, parece ser, fue condecorado por el Ayuntamiento de la ciudad.

Fue un personaje bohemio, un tanto abandonado y aficionado a la bebida, un *arlote* que paseó su soltería primero en Soraluze-Placencia de las Armas (Gipuzkoa) y luego en Zumaia, donde sustituyó a D. José Larrea.

Se le atribuye una graciosa anécdota en un caserío de Zestoa (Gipuzkoa) a donde acudió a solucionar, con éxito, un parto distócico; la propietaria del caserío, agradecida, le obsequió con dos huevos, que Gogorza guardó en

---

(\*) Texto publicado en el Boletín 2000-2 de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

el bolsillo del pantalón, lo que originó que ésta le reprochara la actuación diciéndole:

—*¡Pero hombre!, no guarde usted los huevos en el bolsillo porque se le romperán.*

A lo que nuestro bohemio compañero contestó:

—*¡Tranquila mujer que estoy acostumbrado! Hace más de 30 años que llevo otros dos colgando y nunca he tenido ningún percance.*

Fue contratado por el Ayuntamiento de Zumaia el 10 de junio de 1911, siendo Alcalde D. José M.<sup>a</sup> Olaizola, renunciando a la plaza por razones de salud, el 30 de abril de 1931.

Solicitó al Ayuntamiento una pensión o ayuda para subsistir, obteniendo plaza en el Asilo Municipal de Zumaia en donde estuvo hasta el 25 de noviembre de 1934.

El Presidente del Colegio de Veterinarios de Gipuzkoa, en diciembre de 1934, se interesó ante el Ayuntamiento de Zumaia sobre su situación, comunicando el Alcalde que el Sr. Gogorza acababa de abandonar el Asilo.



Efectivamente, se trasladó a una casa sita en la calle Muchiarte del barrio de Itziar (Deba) en donde al parecer ejerció la profesión hasta su fallecimiento, a los 57 años de edad, el 9 de julio de 1935.

En Zumaia residía el pintor eibarrés Ignacio Zuloaga, que recibió el encargo por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa de realizar un retrato del navegante getariarra D. Juan Sebastián Elcano, el primero que diera la vuelta al mundo *Tu primun circundedisti me*.

El pintor se trasladó a la vecina localidad de Getaria para documentarse sobre el célebre personaje, pero no encontró ningún documento gráfico del marino.

Zuloaga conocía a don Pío y como era un tipo arrogante y esbelto, de perfecto vasco, lo tomó como modelo para pintar el retrato de Elcano, que era, según la historia, otro vasco de cuerpo entero y lo llevó al lienzo inmortalizándolo en la figura del gran navegante que hoy podemos admirar en un salón del palacio de la Diputación Foral de San Sebastián.

Pero la anécdota no acaba ahí, porque en 1948, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre de Madrid, emitió unos billetes de cinco pesetas con la efigie del almirante-veterinario tomada del cuadro de Zuloaga, que dio origen a un artículo en una revista profesional.



# Antón de Escalante: Diez años de descubrimientos en las Indias (1492-1502)

JOAKIN BENGOTXEA  
Investigador. Urruña

## Resumen:

*La conmemoración de la vuelta al mundo de Elcano está justificada, debido a su espectacularidad y dimensiones. Sin embargo, el vecino de Getaria no se encontraba aislado; al contrario, estaba inserto en un marco económico y social donde la relación entre los vascos y el mar era muy estrecha. No extraña, por lo tanto, que un numeroso elenco de personajes anteriores, coetáneos o posteriores a Elcano, tuviera una participación relevante en empresas marítimas. Si en el caso del getariarra se han remarcado que todavía existen muchas lagunas, el vacío es mucho más acusado en esos personajes, a pesar de las excepciones. Entre ellos se encuentra Antón de Escalante, un pasaitarra con un importante papel en los primeros años del Descubrimiento de América. A él le dedicaremos las siguientes líneas, lo que aprovecharemos también para ahondar en la relación entre Colón y los vascos.*

*Palabras clave: Descubrimiento de América. Cristóbal Colón. Antón de Escalante. Pasaia. Hondarribia.*

## Laburpena:

*Elkanok buruturako mundubiraren ospakizunak arrazoituak daude, bidaiaren ikusgarritasun eta ondorioak direla eta. Alabaina, Getariako auzoa ez zen islolatutako gizona izan. Ingurumari ekonomiko eta sozial jakin batean txertatua zegoen, non euskaldunen eta itsasoaren arteko lortura oso hestua*

zen. Gauzak honela, itsasoari lotutako ekintza garrantzitsuetan partaidetza azpimarragarria izan zuten pertsonaiak ditugula jakiteak ez gaitu harrituko. Getariarraren inguruan hamaika hutsune daudela azpimarratu bada, egoera hori are eta larriagoa da besteetan, salbuespenak salbuespen. Ezezagun horietako bat Anton Escalantekoa dugu, Ameriketako Aurkikuntzaren lehengo urteetan pisu nabarmena izan zuen pasaitarra. Datozen lerroak berari eskainiko dizkiogu, aukera hori Colonen eta euskaldunen arteko harremanean murgiltzeko profitatuz.

*Gako-hitzak: Amerikaren aurkikuntza. Cristóbal Colón. Anton Escalante. Pasaia. Hondarribia.*

*Resume:*

*L'anniversaire et commémoration du voyage autor du monde d'Elcano est elle justifiée surtout par sa magnificence et sa grandeur. Cependant, le marin de Getaria ne se trouvait pas isolé; bien au contraire, il était inséré dans un contexte économique et social avec une étroite relation entre les basques et la mer. Pas rare, donc, que beaucoup des personnages avant ou après lui ont eu une participation remarquable dans le cadre des navigations maritimes. S'il reste encore beaucoup à étudier dans le cas du marin getarienne, le creux est beaucoup plus marqué dans ces personnages, malgré les exceptions. Parmi eux, se trouve un marin de Pasaia, Antón de Escalante, qui a joué un rôle important au cours des premières années de la découverte de l'Amérique. C'est à lui qui est dédiée notre travail, et par la suite nous profiterons pour approfondir dans la relation entre Colomb et les basques.*

*Mots clés: Découverte de l'Amérique. Christoval Colomb. Antón de Escalante. Pasaia. Fontarrabie.*

### **Abreviaturas / Laburdurak / Abréviations**

ACA: Archivo de la Corona de Aragón

AGG-GAO: Archivo General de Gipuzkoa-Gipuzkoako Artxibo Orokorra

AGI: Archivo General de Indias

AGN-NAO: Archivo General de Navarra-Nafarroako Agiritegi Orokorra

AGS: Archivo General de Simancas.

AHPG-GPAH: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa-Gipuzkoako  
Protokoloen Artxibo Historikoa

AHPS: Archivo Histórico Provincial de Sevilla.

ARChV: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid

BEHSS: Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián.

## Introducción\*

La conmemoración, a lo largo de los próximos años, de la aventura protagonizada por Juan Sebastián de Elcano entre 1519 y 1523 es una buena ocasión para reivindicar y sacar a la luz diversos nombres que, por una u otra razón, han pasado completamente desapercibidos o apenas han sido citados en los estudios. Al fin y al cabo, el marino de Getaria no fue un islote, un acontecimiento extraordinario y único. Su aventura, independientemente de las razones que le llevaron a enrolarse en la campaña o de sus consecuencias, se enmarcaba en un contexto económico expansivo y en un marco cultural donde la vinculación de los vascos al mar y a sus diversos aspectos llevaba largo tiempo desarrollándose.

La pujanza marinera vasca a lo largo de los siglos XV, XVI y XVII es indudable. Prueba de ello sería su intervención en la navegación comercial atlántica o mediterránea, las pesquerías de Terranova y todo lo relacionado con los descubrimientos y conquista de las Indias. En este último caso, y exceptuando algún ejemplo concreto como el de Francisco de Garay o Domingo de Soraluce<sup>1</sup>, nuestros antepasados no figuraron como destacados artífices de la conquista. Sin embargo, los marinos vascos tuvieron una importancia crucial en esos viajes de descubrimientos y a la categoría de navegantes como Urdaneta, Legazpi, Juan de la Cosa<sup>2</sup> o el propio Elcano, habría que añadir otros muchos desconocidos que intervinieron en tan trascendental época.

---

(\*) No queremos iniciar estas líneas sin agradecer antes la inestimable ayuda prestada por Iago Irixa, tanto por su apoyo y paciencia para dar forma a este trabajo como por sus indicaciones y notas ofrecidas. Sin su brújula orientadora esta nave nunca hubiera llegado a buen puerto. Mila esker, Iago.

(1) BAÑALES, G. *Francisco de Garay. Natural de Sopuerta El primer gran explorador vasco. De las Encartaciones a América*, Bilbao 2011, Museo de las Encartaciones-Juntas Generales de Bizkaia-Sopuerta Kontzejuko Udala-Cantera Lacilla, S. L.

(2) En nuestra opinión, como podrá verse a lo largo de estas líneas y esperamos abordar de forma más exhaustiva en un estudio sobre su figura que estamos llevando a cabo actualmente, incluimos a Juan de la Cosa junto al resto de marinos vascos, ya que de ninguna manera, tal y como creemos dejar probado en dicho estudio, puede adjudicársele oriundez santonesa.

A nuestro modo de ver hay una característica que comparten estos marinos y maestros desconocidos, y es la de figurar siempre en un segundo plano, es decir, el éxito, la pompa y el boato se lo llevan los capitanes o descubridores, mientras que los maestros, pilotos y dueños de las naves en las que viajaban, que fueron los verdaderos artífices de la navegación, figuran muy poco en la Historia<sup>3</sup>. Prácticamente cada localidad costera contó con vecinos que desarrollaron una intensa vida vinculada al mar de una u otra manera. Así pues, los diversos actos que se enmarcan en la celebración del viaje del vecino de Getaria, lejos de centrarse en exclusiva en reivindicar su figura, deberían servir de acicate para seguir investigando esa relación.

Uno de los ejemplos de lo que decimos lo constituye el personaje sobre el que versarán las líneas siguientes: el pasaitarra Antón de Escalante<sup>4</sup>. De entre los diferentes personajes que han dado renombre a la bahía pasaitarra, nuestro protagonista es, sin duda, uno de los que sobresale, sobre todo por sus navegaciones trasatlánticas a fines del XV e inicios del XVI. Pocos marinos de su época pueden competir con el currículum de este capitán y maestre de naos poco conocido entre nosotros. Era natural del Pasai Donibane y como la mayoría de sus vecinos, su vida entera estaría dedicada al mar. Una dedicación que no es gratuita, no en vano se enmarcaba en una comunidad y en un marco geográfico con un importante lugar en el contexto atlántico y comercial<sup>5</sup>.

---

(3) En este sentido coincidimos con las palabras de Gil, quien señalaba que “*Salvando el caso de Cristóbal Colón, los conocimientos que tenemos acerca de los navegantes españoles de finales del siglo XV y principios del XVI son bastante escasos. La mayoría de los protagonistas de los mal llamados —viajes menores— y peor rebautizados como —viajes andaluces— no tiene todavía un perfil definido, sin que haya que descartar que, a falta de datos, no lo lleguen a tener nunca*”. Vid. GIL, J. “Nuevos documentos sobre Vicentiañez Pinzón y Cristóbal Guerra”, VARELA BUENO, C. (coord.) *Cristóbal Colón, 1506-2006, Historia y Leyenda. Congreso Internacional*. Huelva 2006, Universidad Internacional de Andalucía-CSIC-Ayuntamiento de Palos de la Frontera, 183 (183-214).

(4) Dejaremos para otro trabajo una nómina de marinos, todos ellos renterianos, de la misma época que Antón, es decir finales del siglo XV y comienzos del XVI y, al igual que él, muy poco conocidos.

(5) Cfr. IRIXOA CORTES, I. *Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*, Pasaia 2009, Pasaiaiko Udala; ÍDEM “Atzerritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaiaiko badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera)”, *BEHSS*, 45 (2012), pp. 15-125; IRIJOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. *Erreñterria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Erreñterria 2012, Ayuntamiento de Erreñterria; IRIJOA CORTÉS, I. y MARTÍN SÁNCHEZ, D. “Erreñterria a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad”, *Bilduma*, 24 (2012) (número monográfico); JIMÉNEZ DE ABERASTURI, J. C. (coord.) *Historia de Rentería*, Erreñterria 1996, Ayuntamiento de Erreñterria, 1996; TENA GARCÍA, M.<sup>a</sup> S. *La sociedad urbana en la Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía, (1200-1500)*, San Sebastián 1997, Dr. Camino.

Los orígenes de Antón de Escalante podrían remontarse a mediados del XV, cuando el apellido aparece documentado en un escrito vinculado a la erección de la iglesia de San Pedro por parte de los moradores de la comunidad pasaitarra<sup>6</sup>. El apellido de Antón es, además, reflejo de las relaciones que las diversas comunidades cantábricas desarrollaron desde la Baja Edad Media y que tuvieron una especial trascendencia en Pasaia, en especial en la comunidad sampedrotarra, debido al impulso poblador fomentado por San Sebastián a fines del XIV e inicios del XV y que contará con la participación de un importante contingente cantábrico<sup>7</sup>. No obstante, hay que advertir que más que una llegada directa a Pasaia, la aparición del apellido en esa zona podría deberse a un primitivo asentamiento en San Sebastián que posteriormente diese el salto a Pasaia, pues el apellido se constata en la villa donostiarra para la primera mitad del siglo XV<sup>8</sup>. Con todo, no tardó mucho en ir a San Pedro e incluso pasar a la otra orilla: en 1523, el vecino de Pasai Donibane Martín de Escalante declaraba haber nacido en torno a 1463<sup>9</sup>.

(6) En diciembre de 1457, cuando los moradores de Pasai San Pedro otorgaban un poder para acordar con el cabildo eclesiástico de San Sebastián los servicios que prestaría la iglesia recién erigida en la población pasaitarra, entre los testigos figuraba un Juan de Escalante. No obstante, hay que advertir que no aparecía en el listado de los otorgantes, sino como testigo, y citado, además, como vecino de San Sebastián. Para mayo 1497, sin embargo, entre los moradores de la misma comunidad tenemos a Juanot y a Juan López de Escalante. La escritura de 1457 en GOÑI GAZTAMBIDE, J. “Fundación de la iglesia de San Pedro de Pasajes (1457-1458)”, *BEHSS*, 2 (1968), doc. 2, 12-14 y en IRIXOA CORTÉS, I. *Documentación medieval de los archivos municipales de Pasaia y Lezo (1361-1520)*, San Sebastián 2013, Eusko Ikaskuntza, doc. 19. Para la de 1497 vid. IRIXOA CORTÉS, I. “Portu aprobetxamendua eta gatatzka: Donostia eta San Pedoren arteko harremanak Erdi Aro Amaieran (1397-1503)”, *Itsas Memoria*, 7 (2012), ap. doc. 6 ([http://www.untzimuseoa.net/images/itsas\\_memoria\\_07/07\\_iagoirixoa\\_amplia.pdf](http://www.untzimuseoa.net/images/itsas_memoria_07/07_iagoirixoa_amplia.pdf)).

(7) Vid. IRIXOA CORTÉS, I. *Hastapenak...*, op. cit.; ÍDEM “Atzerritarrak Erdi Aro amaieran...”, op. cit., y, recientemente, ÍDEM “Contingentes cantábricos en el poblamiento de una zona guipuzcoana en la Baja Edad Media: El caso de la bahía de Pasaia” (en prensa).

(8) De hecho, el apellido aparece en estas fechas vinculado a la villa donostiarra: Pedro de Escalante es un clérigo documentado en 1439 y el sastre Juanot de Escalante aparece en 1462. En ambos casos son citados como vecinos de San Sebastián, sin vinculación aparente con Pasaia. Vid. LARRAÑAGA ZULUETA, M. y LEMA PUEYO, J. A. *Colección de Documentos Medievales del Convento de San Bartolomé (1250-1515)*, San Sebastián 1995 Eusko Ikaskuntza, docs. 54 y 57.

(9) ARChV. Pleitos Civiles, Zarandona y Balboa, Fenecidos, 1510-2. Sin olvidar a otras personas que portan el mismo apellido y son vecinas de la comunidad adscrita jurisdiccionalmente a Hondarribia. Así, en el año 1511 tenemos a Catalina de Escalante (ARChV. Pleitos Civiles, Escribanía Masas, Fenecidos, 276-5); en 1523 tenemos a Jorge de Escalante como copero de Pasai Donibane, al igual que Antonio en 1570, y en 1548, María Juan de Escalante aparece actuando en nombre de sus nietos, hijos del difunto Miguel de Bizcaya (AHPG-GPAH 3/314, fols. 20 r.º-v.º). Mientras tanto, en Pasai Donibane, en 1589, se documentan las casas de Laurenza, Marquesa y Miguel de Escalante. Para todos ellos, IRIXOA CORTÉS, I. *Pasaia: orígenes...*, op. cit., 38-39.

No sabemos qué vínculos pudo tener nuestro protagonista con ese Martín, pero no cabe duda que fueron coetáneos. La primera referencia con la que contamos de Antón nos sitúa en el año 1478 y muestra a nuestro protagonista en la dinámica comercial y marítima, en este caso relacionada con latitudes meridionales. En ese momento se le concedía licencia a él y a otros vecinos de San Sebastián y Hondarribia, a petición del capitán de la frontera Don Juan de Gamboa, para cargar en Jerez de la Frontera doscientos cahíces de trigo destinados al abastecimiento de la zona guipuzcoana, que vivía una fuerte escasez de cereal debido a las consecuencias del contexto bélico<sup>10</sup>.

Pocos años después, en la primera mitad de la década de 1480, Antón y su ¿hermano? Miguel de Escalante aparecerán en el destino predominante de la zona Este de Gipuzkoa al menos desde mediados del siglo XV. Nos referimos a la ciudad inglesa de Bristol, mercado muy importante para el hierro guipuzcoano, y donde ambos aparecerán comandando dos barcos denominados “Mari Galant”, nombre que, como veremos, será habitual en el caso de Antón<sup>11</sup>. Así pues, nuestro protagonista ya poseía un bagaje marino destacable años antes de enrolarse en la aventura americana.

Por otro lado, no será el único individuo con este apellido que tengamos vinculado a aventuras marinas y/o americanas. Uno de ellos, como veremos posteriormente, será el propio hijo de Antón; otros, diversas personas que responden al nombre de Juan de Escalante. Una homonimia y los datos tremendamente fragmentarios impiden saber a ciencia cierta quién es cada uno; tampoco podemos atribuirles una relación o parentesco con nuestro protagonista ni su origen geográfico, pues el apellido, como es lógico, es

---

(10) Como bien sabemos, tras la invasión francesa de 1476 y la posterior quema de Irun, Errenteria y Oiartzun había una gran escasez de alimentos y en concreto de trigo, que antes de la guerra solía traerse de Francia. El contexto bélico había alterado la situación gravemente, tal y como se constata en el documento de la licencia: “*que en la mi Provincia de Guipuscoa y villas de Fuenterrabia y San Sebastián ay mucha mengua de trigo y que por causa de la guerra que yo tengo con el Rey de Françia le es vedada la saca de su Reyno donde la solían aver francamente, e que por el anno pasado aver seydo muy menguado de trigo generalmente en todas partes, no tenían otras partes de donde se proveer salvo d’esta dicha provincia, e me envió suplicar e pedir por merçed que yo diese liçençia e facultad...*”. La licencia se concedía a “*Antonio de Escalante e a Juan de Sasoeta e a Lope de Estagarribia e a Domingo Quexo, vecinos de las villas de Fuenterrabia e San Sebastián, para que en dos carabelas suyas podiesen cargar fasta dosientas cahises de trigo desta dicha provincia para llevar a las dichas villas...*” (AGS.RGS. 1478-VII, fol. 53).

(11) El 12 de septiembre de 1485 Antón salía camino de España con un cargamento de telas. Un año después, el 13 de septiembre de 1486, era Miguel de Escalante quien llegaba a Bristol procedente de Lisboa. Agradecemos a Iago Irixoa la comunicación de los datos.

muy habitual en Cantabria<sup>12</sup>. Es tremendamente difícil distinguir entre unos y otros, pero no cabe duda de que uno de ellos fue un vecino de Errenteria, nacido en torno a 1480 y fallecido entre 1536 y 1540. Contamos también con un Juan de Escalante que en el verano de 1498 participa en el tercer viaje de Colón, descubriendo la Tierra Firme en la costa de Paria, expedición en la que estaría también nuestro protagonista Antón de Escalante<sup>13</sup>. De hecho, parece que en estos primeros años ambos Escalantes compartieron el ámbito laboral. Amén del dato de 1498, en enero de 1501 aparece entre los marineros de la nao Mari Galant que otorgaban un poder en Sevilla al objeto de reclamar a nuestro protagonista el pago de un viaje pendiente<sup>14</sup>. Un renteriano, por lo

(12) Uno de estos Juan de Escalante partió en 1518 desde Cuba con Hernán Cortés, de quien fue íntimo amigo, a la conquista de México, muriendo en Veracruz en 1519 en un ataque indígena (DIAZ DEL CASTILLO, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, cap. XCIV, ed. de 1632, y CERVANTES DE SALAZAR, F: *Crónica de la Nueva España*, Madrid 1914, s. n., Libro III, cap. XXVI, 188). Tenemos otro Juan de Escalante que capituló con la Corona para ir a descubrir en 1501, que incluso reclamaría el nombramiento de los escribanos para sus naves (AGI. Indiferente General, 418-1, fols. 62 r.º-63 v.º y 70 v.º-71 r.º; el texto de la capitulación está transcrito en RAMOS, D. *Audacia, negocios y política en los viajes españoles de descubrimiento y rescate*, Valladolid 1981, Universidad de Valladolid. Seminario Americanista, 459-462. Al parecer, dicho viaje no debió llevarse a cabo, y quizás habría que identificar a dicho Juan de Escalante con el mercader sevillano que aparece en dos documentos de 1493 y 1496 como vecino de la collación de Santa María. Para ese último, vid. BELLO LEÓN J. M. “Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 20 (1993) 50 y 73 (47-84); OTTE, E. *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, Sevilla 1996, Fundación el Monte, 36, 170 y 172; GIL, J. “Marinos y mercaderes en Indias (1494-1504)”, *Anuario de Estudios Americanos*, XLII (1985), 299 y 346 (297-499) y AGS. RGS. 1496-III, fol. 112 y AGS. RGS. 1501-VII, fol. 549.

(13) Cfr. MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III. Probanzas del Almirante de las Indias (1512-1515)*, Sevilla 1984, CSIC, 354-357. Se trata de una probanza del Almirante de las Indias realizada en San Salvador de Cuba a 16 de febrero de 1515. En ella, “el dicho Juan de Escalante, vesino d’esta isla de Cuba, testigo presentado por parte del dicho almirante (...) dixo que sera ombre de treynta e cinco años” y que “vino con el dicho almirante don Christobal Colon quando descubrió a Paria donde se hallaron las perlas”.

(14) Así, entendemos que este Juan de Escalante habría participado en el viaje de descubrimiento de Cristóbal Guerra, y éste sería el viaje para cobrar. La escritura declara que “*Otorga Juan d’Escalante e Sola (?) de Mesçeta [sic] e Domingo de Vnçeta e Juan d’Echasque, el moço, e Juan de Geldo e Juan de Anboldi [sic], marineros en la nao que Dios salue que ha nombre Mari Galant, de que es maestre Antón d’Escalante, vesino de Fuenterrabía, morador en el Pasaje, que dan su poder complidamente a Domingo de Lavejas [sic] y a Pedro de Solitibar [sic], marineros en la dicha nao (...) para que (...) puedan demandar e recabdar e resçibir e aver y cobrar (...) del dicho (...) maestre e de sus bienes todos los maravedis e otras cosas que les deve y a de pagar del seruicio que le han fecho en la dicha nao por marineros*” (AHPS, 15/901-P, fol. 62 r.º). Cfr. RONQUILLO RUBIO, M. *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV*, Bilbao 2004, Diputación Foral de Bizkaia, 234. En relación al extraño nombre de “Sola” de Amézqueta, podría plantearse una mala transcripción de “Salu(s)” o “Unsalu”, formas euskéricas documentadas de González y Gonzalo, respectivamente.

demás, cuyas referencias nos lo muestran en ámbitos americanos y mediterráneos, con algunas visitas esporádicas a su población de origen; al menos, si la interpretación que hemos hecho de los escasos datos y la complicada homonimia es correcta, cuestión que no nos atrevemos a certificar<sup>15</sup>.

(15) Efectivamente, puede trazarse cierto recorrido relativamente coherente, pero con diversas debilidades, contradicciones o vacíos que no dejan de sembrar dudas; de ahí que no podamos afirmar plenamente lo correcto de nuestra reconstrucción. Advertimos, pues, que los siguientes datos hay que tomarlos con precaución y seguramente sean corregidos por quien se adentre a desentrañarlos.

Desde el poder de 1501, y durante una larga década, apenas tenemos noticias de Juan de Escalante, y las que disponemos son de carácter indirecto. Así, en mayo de 1511 el concejo de Erretería vendía a Miguel de Darieta una tierra-huerta sita en los juncales, junto a otra que vendió el mismo concejo a Juanes de Escalante (AMErretería, A-1-1, fols. 146 v.º-155 r.º).

El silencio vuelve a predominar varios años, hasta febrero de 1515. Es posible que en ese lapso de tiempo efectuase más viajes con la Cosa, Ojeda o Guerra; es lógico suponerlo viendo su recorrido anterior y posterior. En todo caso, a inicios de 1515 aparece como morador en la villa de San Salvador en Cuba, tal y como puede verse en supra, nota 13.

Las peripecias de este Juan de Escalante de Erretería, en caso de que todos los datos respondan a un mismo individuo, no ocurren exclusivamente en el ámbito americano. Sabemos que en 1519, desde primeros de abril hasta el 5 de diciembre, sirvió como maestre de su nao en la armada llamada de Los Gelves, que al mando de Hugo de Moncada se dirigiría a la isla tunecina de Gelves o Djerba, por lo cual todavía se le debía su salario en 1523 (cfr. AGS. Contaduría Mayor de Hacienda, Contaduría del Suelo, Segunda Serie. Legajo 23 y las declaraciones que hacía en 1537, en AGG-GAO CO MCI 57).

En marzo de 1524 la Casa de Contratación de Sevilla le autoriza para pasar a las Indias con su carabela cargada de bastimentos para contratar en ellas, con tal de que vaya bien artillada y no la puedan volver a estos reinos (AGI. Audiencia de Panamá, 233-1, fol. 365 r.º).

Una nueva mención indirecta aparece en 1532, cuando el concejo de Erretería vende varios montes para pagar a “Rechart” de Sarasti y a Juan de Escalante, vecinos de Erretería, las obras del cay concejil que habían hecho en la puerta de Abajo (AMErretería, A-1-1, fol. 58 r.º).

Tres años más tarde, a primeros de marzo de 1535, la casa de Contratación registraba la llegada de una nao de Juan de Escalante (AGI. Indiferente General, 1092-81, fols. 2 r.º y 5 r.º e *ibidem*, 1092-85, fol. 1 v.º). Por esas mismas fechas, en Erretería, María Martín de Arizmendi denunciaba que el camino para ir a sus huertas estaba cerrado por la mujer de Escalante (AMErretería, A-1-4, fol. 73 r.º); es muy posible que se tratase de Juan, pero en el documento no se menciona su nombre, de ahí que no podamos vincularlo plenamente a él. En todo caso, es muy posible que la simple mención a la “mujer” pueda reflejar una ausencia de Juan. Esta interpretación tiene su lógica si consideramos que en 1536 interviene como testigo en un pleito entre Pedro de Cifontes y su socio Bartolomé López, que se dilucida en Cartagena de Indias. Según los datos aportados, decía tener 55 años de edad (lo que concuerda con el pleito de 1537), ser vecino de Erretería y maestre de la nao “Santa María” o “Santa María La Blanca”, embarcación con la que efectuaba periplos ilegales por el Caribe (AGI. Justicia, 724-7).

...

## 1. De Sevilla a América: la participación en el segundo viaje de Colón

La acusada homonimia que se da en las embarcaciones de la época y la falta de mayores datos impide saber a ciencia cierta qué fue de esa Mari Galant que aparece en Bristol en la década de 1480. Habida cuenta de los avatares que podían sufrir las naves, es posible que su vida no fuese muy larga. Lo que sí está claro es que una embarcación del mismo nombre y liderada por Antón aparece en Sevilla en 1493. Una nave que tuvo su trascendencia, pues allí fue contratada por Cristóbal Colón para ser utilizada como la capitana del segundo viaje colombino. Es más, las naves capitanas de las tres primeras

...

A partir de aquí las dudas para esbozar sus peripecias son mayores, pues inmediatamente después de su testimonio en Cartagena de Indias, es decir, a finales de mayo o principios de junio de este año, comenzó el viaje de vuelta a la Península. Algunos testimonios declaran que falleció en aquel momento. Así, en la real cédula emitida desde Valladolid el 7 de julio de 1536, se transferían a Juan de la Plaza y a María González (¿Gutiérrez?) de Escalante, hasta 100.000 maravedís pertenecientes a la cámara y procedentes de los bienes de Juan de Escalante, su padre, muerto sin herederos legítimos: “y el dicho Juan de Escalante, vuestro padre, murió viniendo de las Yndias” (AGI. Indiferente General, 422-17, fols. 20 v.º-21 v.º). Esta información se contrapone a los datos que tenemos para el vecino de Errenteria, pues se le tomó declaración a partir de agosto de 1537, en el proceso que el capitán Martín de Irizar trató contra Catalina de Frechilla, ambos vecinos de Errenteria sobre bienes de herencia. Los datos personales que declaraba Escalante se corresponden con el mismo personaje (¿o uno de ellos?) que describimos, pues aportaba datos sobre su participación en la armada de Los Gelves de 1519 y tener unos 55 años de edad (AGG-GAO CO MCI 57). De hecho, ese documento de julio de 1536 aporta ciertos datos de filiación y enlaces de Escalante: La Plaza y Catalina son considerados hijos bastardos, habidos con Catalina Sánchez, “muger soltera”, cuando Escalante estaba casado con Catalina Rodríguez. El matrimonio no debió tener descendencia y Escalante mandó a cada uno de ellos 200 ducados, dejando lo restante “por su heredera, a Mari Gutierrez (?) de Escalante, hermana del dicho vuestro padre, y que sy ella fuese muerta, heredádesed vosotros los dichos sus bienes, y que la dicha Mari Gutierrez, hermana del dicho vuestro padre, es muerta, y conforme al testamento del dicho vuestro padre, haviades de heredar los dichos vienes (...) y que por no ser vosotros hijos legítimos [sic] ni estar por nos legitimados de derecho, no los podiades heredar y perteneçían a nuestra Cámara e Fisco”.

Finalmente debemos citar el acuerdo que el regimiento de Errenteria toma en mayo de 1540, para enviar a Martín de Zamalbide y Miguel de Berrobi a que vean y amojonen la huerta de la mujer de Juan de Escalante (AMErrenteria, A-1-5, fols. 48 r.º-49 r.º). Al no citar a ésa como viuda, parece lógico pensar que nuestro protagonista todavía estuviese con vida, aunque quizás ausente de la villa.

navigaciones de Colón serían naos construidas y pilotadas por vascos, y esto no era por casualidad<sup>16</sup>.

La nao de Antón fue contratada para capitanear la flota de 17 naves que zarparon de Cádiz el 25 de septiembre del año 1493<sup>17</sup>. Aunque parece que la nave fue comprada por Juanoto Berardi ese año<sup>18</sup>, no sabemos a ciencia cierta si la embarcación adquirida fue la Mari Galante o La Gallega, ya que en el memorial que Colón escribió el 30 de enero de 1494 en las Indias para informar a los reyes y que Antonio de Torres trajo a la Corte se habla de la venta de la nao capitana<sup>19</sup>.

Como todos sabemos, las carabelas Pinta, Niña y la nao mal llamada Santa María (que, como veremos, se trataba de la Mari Galant) fueron las naves del primer viaje colombino, realizado entre agosto de 1492 y marzo de 1493, y cuyo itinerario podemos ver en el **mapa 1**<sup>20</sup>.

---

(16) Sobre la pericia y maestría de los pilotos y naves vascas pueden ser un ejemplo las palabras recogidas en la Crónica de Hernando del Pulgar, escrita entre los años 1468 y 1490, y donde señalaba que “*los que moraban en aquel condado de Vizcaya, y en la provincia de Guipuzcoa son gente sabida en el arte de navegar, y esforzados en las batallas marinas, e tenían naves e aparejos para ello, y en estas tres cosas que eran las principales para las guerras de la mar, eran mas instructos que ninguna otra nación del mundo...*” (PULGAR, H. del *Crónica de los señores Reyes Católicos don Fernando y doña Isabel de Castilla y de Aragón*, Valencia 1780, Imprenta de Benito Monfort, cap. XCIX, 172).

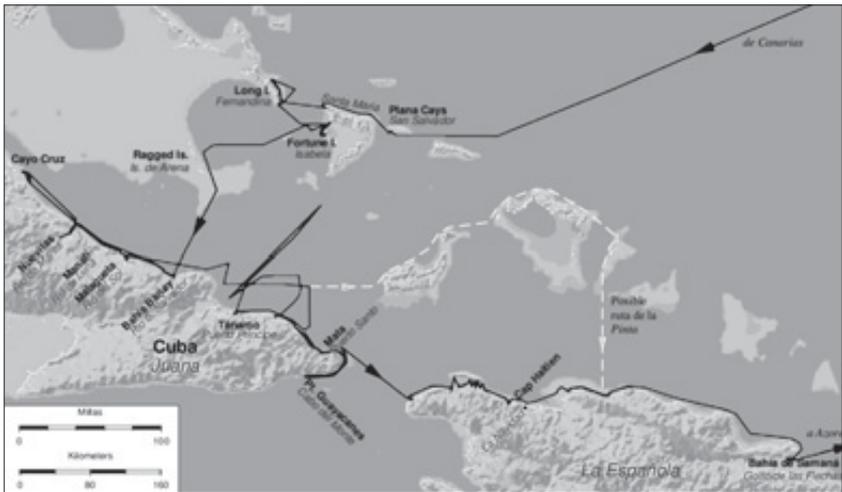
(17) A fin de no repetir bibliografía continuamente, para todo lo referente a este viaje emplearemos los siguientes trabajos: LEÓN GUERRERO, M.<sup>a</sup> M. *El segundo viaje colombino*, Valladolid 2000 (tesis doctoral defendida en la Universidad de Valladolid y editada digitalmente por Alicante 2002, Biblioteca Virtual Cervantes); ÍDEM *Cristobal Colón y su viaje de confirmación*. Valladolid: Ayuntamiento de Valladolid, 2006 (que constituye un resumen de la tesis doctoral de la autora) y VARELA MARCOS, J. y LEÓN GUERRERO, M.<sup>a</sup> M. *El itinerario de Cristobal Colón (1451-1506)*, Valladolid 2003, Diputación de Valladolid.

(18) Cédula del 23 de mayo de 1493 mandando a Juanoto Berardi comprar una nao de cien a doscientos toneles, y tenerla pertrechada y pronta para cuando Colón la haya de recibir. Vid. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (coord.) *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV. Tomo II*, Madrid 1859, Imprenta Nacional, 49.

(19) VARELA, C. *Cristóbal Colón. Textos y documentos completos, relaciones de viajes, cartas y memorias*, Madrid 1982, Alianza Editorial, 155: “*esta otra Capitana, de la cual merqué por semejante del Maestre d’ella*”. En la respuesta de los reyes, éstos le transmiten a Colón que “*acá se pagó al que vendió la nao*”.

(20) Las zonas visitadas fueron parte de las islas Lucayas, la costa noreste de Cuba, llamada Juana por Colón y parte de la costa norte de la isla Española.

Mapa 1: Itinerario del Primer viaje colombino



Fuente: <https://www.historia-mexico.info/2012/09/primer-viaje-de-colon.html> (última consulta: 26-01-2019).

En el viaje de regreso, Colón, navegando en la carabela Niña y tras pasar por Azores y Lisboa, llegó a Palos el 15 de marzo de 1493, mientras que dos de los tres hermanos Pinzón, a bordo de la carabela Pinta, separada de la otra tras sufrir varias tormentas, arribarían al puerto gallego de Bayona antes que él, a finales de febrero. En la isla Española quedaría la nao Mari Galante (Santa María), que se perdió la noche de Navidad al encallar frente la costa. Con la madera de la nao naufragada construyeron el fuerte llamado de Navidad, en el que se quedaron 39 hombres que fueron los primeros colonos de las nuevas tierras, muchos de ellos “vizcaínos” como llamaban entonces a los vascos en general. El que sí regresó sorprendentemente fue el maestro y dueño de la nave, Juan de la Cosa<sup>21</sup>.

(21) Tal y como hemos señalado en supra, nota 2, estamos llevando a cabo un estudio sobre su figura. Señalemos únicamente que prescindiendo del primer viaje colombino de Juan de la Cosa, al que muchos autores identifican con un sujeto diferente al de los viajes posteriores (opinión que compartimos), el recorrido de éste y el de Antón de Escalante es prácticamente idéntico, por lo que creemos que ambos se conocerían desde el principio. Vid. **Anexo 1**.

Respecto al nombre de la nave capitana Santa María, hemos de decir que Colón nunca la denominó como tal, sino como “La capitana” y hay autores que afirman que tanto ésta como la segunda nao capitana se llamaban María Galante<sup>22</sup>. Nosotros creemos que Mari Galant es el nombre que los marineros vascos daban a las naves en honor a la Virgen María (la traducción literal sería María la Bella) y que luego otros capitanes, maestros o marineros castellanos cambiarían por Santa María; nada que ver, por tanto, con la apreciación que Madariaga hacía sobre la frivolidad y poco menos que pecaminosidad que daba a dicho nombre<sup>23</sup>. Prueba de ello son los datos sobre las naos de Antón y Miguel que hemos señalado anteriormente, pero no son los únicos. Martín de Cotillos, vecino de Pasai San Pedro, tenía una nao del mismo nombre que en diciembre de 1493 se encontraba en Puerto de Santa María, como miembro de la Armada de Vizcaya destinada a la conquista de Tenerife<sup>24</sup>. Y de hecho,

---

(22) HARRISSE, H. *Christophe Colomb, son origine, sa vie, ses voyages. Tome Premier*. Paris 1884, Ernest Leroux Editeur, 405-406: “*La plus grande et la seule pontée de ces trois caravelles, appelée la Santa-Maria ou la Marigalante, ou simplement la Capitane, était montée par Christophe Colomb et elle appartenait à Juan de la Cosa, qui la commandait, avec Pero Alonso Niño et Sancho Ruiz pour pilotes. (Ce nom de Santa-Maria ne se trouve dans aucun des écrits de Christophe Colomb, bien que son journal de bord cite à plusieurs reprises la Niña et la Pinta. LAS CASAS ne nomme jamais cette caravelle que la nao capitana. (Historia, lib, I, cap. XXXIV, tome I, pages 260, 270, 279.) OVIEDO (Historia General, lib. II, cap. V, tome I, page 21) l’appelle La Gallega; mais il fait confusion avec la caravelle qui montait Colomb lors de son second voyage, laquelle s’appelait ainsi alors. (Enquête du fiscal, NAVARRETE, tome III, page 591.) Cependant, comme Colomb perdit son navire la veille de Noël de 1492, sur la côte de Cuba, la Gallega était évidemment une caravelle autre que celle du premier voyage. Nous remarquons aussi qu’un des pilotes de l’expédition, Cristobal García Salmiento, dit que la caravelle s’appelait la Marigalante. (NAVARRETE, tome III, page 572.) C’est dans les Historie (feuille 38, recto) qu’on lit, pour la première fois, le nom de Santa-Maria”. Vid. también, MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos colombinos. Tomo IV. Probanzas del fiscal (1512-1515)*, Sevilla 1989, CSIC, 251. Testimonio de Cristobal Garcia: “y el dicho Almirante perdido su nao que se llamava Marigalante”.*

(23) MADARIAGA, S. de *Christophe Colomb*, Paris 1957, Imprimerie Typographique d’Édition, 236: “*En sorte que quand l’ascétique chevalier de la mer apprit que le troisième navire engagé était connu sous le nom de La Gallega, ‘-La Galicienne-’ ou pis encore, Marigalante, ‘-La Marie-Galante-’, il dut froncer les sourcils. Colón n’a jamais mentionné le nom de son navire. Si l’on en croit ses chroniqueurs qui attribuent le changement de nom à Colón lui-même, le navire a été rebaptisé ‘Santa Maria’. Mais si les hommes obéirent à leur Amiral sur ce point, ils n’exécutèrent pas son ordre, et si le navire devint pour l’Amiral la ‘Santa Maria’, il resta la Marigalante pour le reste de l’équipage”.*

(24) Sin embargo, como el tratado de Tordesillas impidió desarrollar la campaña, la embarcación se dedicó a la piratería en el estrecho de Gibraltar, dirigiéndose posteriormente a Sicilia y Nápoles debido a las Guerras de Italia. IRIXOA CORTÉS, I. *Pasaia: orígenes...*, op. cit., 86

...

la leyenda dice que el propio Martín de Cotillos participó activamente en los viajes colombinos, hasta el punto de ser el responsable del descubrimiento de una isla a la que denominó como ‘Mari Galant’, en honor a su mujer<sup>25</sup>.

En lo que respecta al viaje, tras la llegada de Colón a la Península y su traslado a Barcelona para dar cuenta a los reyes de su descubrimiento, estos le conminaron a efectuar un segundo viaje lo más rápido posible para poder cartografiar todo lo descubierto y lo que se intuía por descubrir, ya que se pensaba que habían llegado a las islas más próximas a las costas de Asia. No obstante, la campaña no estaba exenta de problemas político-diplomáticos. Portugal demandaba la propiedad de lo descubierto para sí, alegando el Tratado de Alcáçovas. Dicho acuerdo estipulaba que lo que se descubriese al sur del paralelo 28°, es decir al sur de Canarias, pertenecería al reino de Portugal. No hay que olvidar que los marinos lusitanos llevaban tiempo recorriendo y descubriendo los territorios del sur de África con la intención de llegar a la India; una ruta que era monopolio de la corona portuguesa.

Ante esta situación los Reyes Católicos maniobraron en dos direcciones. Por un lado diplomáticamente, exigiendo al Papa una bula de concesión para ellos, entendiendo que la cláusula del tratado de Alcáçovas decía hacia el sur contra la costa africana y lo que Colón venía de descubrir se encontraba no hacia el sur sino hacia el oeste del paralelo 28°. Por el otro, creando una potente armada disuasoria que protegiera la salida de nuevas naves hacia

...

y, especialmente, AZNAR VALLEJO, E., “Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV”, *Itsas memoria*, 5 (2006), 46 (41-52). Esta Mari Galant de Cotillos sería la mencionada por el capitán de la Armada de Vizcaya Iñigo de Artieta. Vid. *Colección de documentos inéditos para la Historia de España. Tomo LI*, Madrid 1867, Imprenta de la viuda de Calero, 83-84. Tampoco habría que olvidar que entre los sobrenombres o mote de personas el de “Galant” también era empleado, tanto para hombres como para mujeres.

(25) Es lo que a inicios del siglo XVII afirmaba Lope MARTÍNEZ DE ISASTI, en su *Compendio historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián 1850, Imprenta de Ignacio Ramón Baroja, 499, aunque, como sabemos, muchas de sus afirmaciones hay que tomarlas con cautela debido a la falta de apoyatura documental. En este sentido, los datos y trabajos publicados en torno a la Armada de Vizcaya no parecen recoger ninguna mención a Cotillos. Podría tratarse de la nao capitana del segundo viaje, pues las fechas coinciden ya que Artieta envía las naos de Loyola, Antón Pérez y la Maria Galant al Puerto de Santa María y a finales de mayo de 1493 recibe Berardi la cédula para comprar la nao (cfr. supra notas 18 y 24). Como toda la flota se apresta en dicho puerto y en el rol de la nao capitana Maria Galanta de Escalante empiezan a cobrar desde el 1 de agosto, podría ser que Cotillos fuera en la misma nave, identificándolo así con el piloto Camareco, el primero que vio tierra en el segundo viaje.

las Indias y que tomaría el significativo nombre de Armada de Vizcaya<sup>26</sup>. Finalmente Colón zarpó de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 sin que se hubiese resuelto el problema diplomático con Portugal, que persistía con sus quejas, a pesar de las bulas pontificias concedidas a los Reyes Católicos; una cuestión que no se resolvería hasta la firma del tratado de Tordesillas el 7 de junio de 1494, como veremos más adelante.

La nave capitana de la flota de 17 naves de este segundo viaje colombino pertenecía a Antón de Escalante. En dicha nao, la Mari Galant, iban como capitanes Cristóbal Colón y Antonio de Torres, un tal Camareco figuraba como piloto mayor y como maestre nuestro protagonista. Entre los marineros, y en calidad de grumetes, se encontraban otros vascos como Juan de Lesaca, Juan de Hernani, Martín de Alzate<sup>27</sup> o el donostiarra Juan de Quexo, que repe-

(26) Dicho nombre fue adjudicado por la procedencia de las naves, ya que las seis embarcaciones eran vizcaínas o guipuzcoanas. El americanista Juan Pérez de Tudela describía así a la armada de Vizcaya: “*Se trataba de una fuerza muy considerable para la época, así por su tonelaje y armamento, como por la reputada calidad de sus tripulaciones y dotación de gente de guerra*” (PÉREZ DE TUDELA, J. “La Armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas”, *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, Valladolid 1973, Universidad de Valladolid, tomo I, 59 (33-92)). Esta armada de guerra fue creada tras el regreso del primer viaje colombino para proteger a las naves que partirían en el segundo viaje, toda vez que existían dudas sobre la aceptación de Portugal de la pertenencia de lo descubierto para la corona castellana. Fue pensada por los Reyes para utilizarla en las expediciones de reconocimiento a Indias acompañando a Colón en su segundo viaje pero, recelando hostilidades con Portugal, serían retenidas para vigilar la bahía gaditana. Y, efectivamente, parece que la idea de “descubrir” era también la del capitán Iñigo de Artieta y por ello, junto a su “gran carraca” de 1.200 toneles, llevaba una carabela “*porque es como corredor para descubrir tierra y aun para robar sy fuere menester*” (AGI. Patronato Real, 9-1, cit. por RONQUILLO RUBIO, M., op. cit., 89-90). Cfr. también LADERO QUESADA, M. A. “La ‘Armada de Vizcaya’ (1492-1493): nuevos datos documentales”, *En la España Medieval*, 24 (2001), 365-394; y SZVÁSDI LEÓN-BORJA, I. “El origen de la armada de Vizcaya y el Tratado de Alcáçovas”, *Historia. Instituciones. Documentos*, 26 (1999), 547-574. Desarrollaremos la composición de la armada y sus funciones en otro trabajo que estamos preparando sobre uno de los capitanes de dicha Armada de Vizcaya, el vecino de Errenteria Antón Pérez de Olaizola.

(27) Quien moriría en el viaje de vuelta. El de Alzate es uno más entre los numerosos casos de marineros, capitanes y maestros de naos pertenecientes a dicha familia que figuran en los documentos de los siglos XV y XVI. Principalmente Hernando de Alzate, maestre del galeón San Juan en la expedición a Argel del año 1541 y los capitanes Juan y Miguel de Alzate, hermanos, en la Armada de Indias a finales del siglo XVI, todos ellos vecinos de Errenteria y cuyos orígenes estarían vinculados con Rodrigo de Alzate, señor del palacio de Urtubia, en Urruña; del palacio de Alzate, en Bera, y también del palacio de La Rentería en Errenteria. Vid. JAURGAIN, J. de *Chateaux Basques, Urtubie*, Bayonne 1896, Imprimerie A. Lamaignère, 28. Para Hernando de

...

tiría viaje con el Almirante Cristóbal Colón en su cuarta singladura del año 1502, como veremos más adelante<sup>28</sup>. Como es bien sabido, de las 17 naves que salieron en septiembre de 1493, 12 de ellas regresaron con Antonio de Torres el 8 de abril de 1494 y solamente dos regresarían con Cristóbal Colón y Antón de Escalante el 11 de junio de 1496. El resto de la flota, es decir las dos naos, la capitana Mari Galant y la Gallega, más una carabela, no sobrevivirían y se reutilizarían para construir una fortaleza con las dos naos y con los restos de la carabela construir otra.

El caso del citado Martín de Alzate nos sorprende sobremanera. Antón de Escalante declaraba que murió “veniendo de allí” el 9 de junio de 1496, acompañando a Colón en su regreso a la Península. Una muerte acaecida prácticamente a orillas del destino, pues la llegada a Cádiz se produjo el 11 de junio; es decir, Alzate falleció tan sólo dos días antes de arribar a tierra. Al margen de su muerte dos días antes de la llegada, también destaca que recibiese 62 ducados de oro en enero de 1496, es decir medio año antes de que se reconociese su fallecimiento<sup>29</sup>. Pues bien, a pesar de ello, en el año 1503 sigue

...

Alzate, vid. AGS, Contaduría Mayor de Hacienda. Contaduría del Sueldo. Primera serie, legajos 5 y 47 y Segunda serie, legajo 5. Para Juan y Miguel de Alzate, vid. AGI. Constatación, 53A-9; 735; 3645; y 1139, N.1, R.3. Para Juan de Lesaca, vid. AHPS. 3216P. Cfr. RONQUILLO RUBIO, M., op. cit., 234, nota 334, que lee “Ledesma”.

(28) Para todo lo relativo a este segundo viaje, vid. LEÓN GUERRERO, M.<sup>a</sup> M. *El segundo...*, op. cit., Tomo III, 298 y en relación a la tripulación, vid., de la misma autora, “Pasajeros del segundo viaje de Cristóbal Colón”, *Revista de Estudios Colombinos*, 3 (2007), 29-60. Nosotros tenemos serias dudas para su participación en este Segundo Viaje. En la declaración testimonial que Juan de Quexo hace en 1513, declaraba no conocer a Pero Alonso Niño y que a Juan de la Cosa y a Ojeda los conoció “de doce años a esta parte”, es decir, hacia 1501. Aunque las referencias cronológicas que los testigos suelen dar en este tipo de fuentes son muy relativas, su testimonio podría indicarnos que no estuvo en el segundo viaje. M.<sup>a</sup> Montserrat León en sus dos obras lo incluye sin ninguna duda, si bien en *El segundo viaje colombiano...*, op. cit., Apéndice II, 114 y ss. no aparece, al igual que en el documento-fuente que se encuentra en AGS. Contaduría Mayor de Cuentas, Primera Época, Legajo 98.

(29) DE ANDRES DIAZ, R. “La financiación extraordinaria de los Viajes Colombinos y de otros gastos de Indias: nuevas aportaciones documentales y nóminas de tripulantes y pasajeros”, *BRABH*, CCV (2008), 402 (393-460): “El caso de Martín de Alzate llama la atención: un grumete de la *Marigalante* que recibe en enero de 1496 una cuantiosa merced de los reyes, 23.150 mrs. en 62 ducados de oro, que es exactamente la cantidad que le correspondía de sueldo: 666 mrs. mensuales de 1 de agosto de 1493 a 9 de junio de 1496, en que murió ‘viniendo de allí’ con Colón; es decir, seis meses antes de que se supiera la fecha de su muerte, los reyes le compensan lo adeudado mediante merced ‘de extraordinario’...”.

figurando una deuda con sus herederos, del salario de dos años que le correspondía por el viaje colombino<sup>30</sup>.

En resumen, Antón de Escalante regresaría junto con Martín de Alzate en las dos naves, la carabela Niña capitaneada por Cristobal Colón y la Santa Cruz o India, comandada por Juan de Aguado<sup>31</sup>. Cuatro meses más tarde de la llegada de estos a Cádiz, el 5 de noviembre de 1496, se produciría la llegada de otros dos navegantes de la Mari Galant: el marinero Juan de Hernani y el grumete Juan de Lesaca.

No tenemos constancia del recorrido completo de Antón de Escalante en este segundo viaje colombino. La flota de 17 naves que saldría de Cádiz el 25 de septiembre de 1493 tomaría rumbo a las islas Canarias, donde terminarían de avituallarse, antes de zarpar definitivamente a mediados de octubre. El Almirante, que era el único que conocía la ruta y el rumbo a seguir, escondería estos datos al resto de las naves, las cuales, navegando en conserva, seguirían la estela de la nao Mari Galanta<sup>32</sup>; de aquí la

---

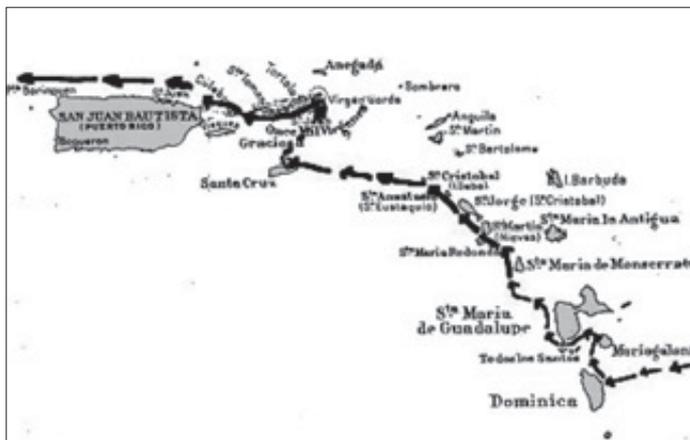
(30) Ante la aparente incongruencia, se nos ocurre que los 62 ducados de oro se correspondan a otra cosa y no a los salarios que, efectivamente aún tenían sin cobrar sus herederos en el año 1503. Y es que de ninguna manera puede ser que en enero de 1496 se le pague hasta el 9 de junio de 1496, en que murió viniendo de allí, sencillamente porque en enero aún no se sabe cuando va a regresar y mucho menos cuando va a morir. Viene también a confirmarlo el hecho de que ninguna de las personas que fueron al segundo viaje colombino cobraran antes de mayo de 1497. Martín de Alzate es la única excepción. Por ello hay que buscar otra justificación para ese pago de los 62 ducados de oro. AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 6-80-4. El documento está transcrito en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid 1964, Ediciones Atlas, 307.

(31) “La India” tomó ese nombre porque se reconstruyó en las Indias tras la destrucción por un huracán de las cuatro naves de Aguado que llegaron allí en octubre de 1495. Vid. **Anexo 2**.

(32) IRVING, W. *Vida del Almirante don Cristóbal Colón*, Madrid 1987, Ediciones Istmo, 172: “*El día 7, antes de darse a la vela, entregó Colón al comandante de cada buque un paquete cerrado y sellado, especificándole el camino del Puerto de la Navidad, residencia del cacique Guacanagari. No debían abrirse estos pliegos, sino en caso de que por accidente se separase algún buque; pues quería en lo posible conservar oculto el verdadero rumbo a los países recién descubiertos*”; y ASENSIO, J. M.<sup>a</sup>. *Cristóbal Colón, su vida, sus viajes, sus descubrimientos*, México 1981, Editorial del valle de México, Tomo I, 606: “*El 13 de octubre perdieron de vista las naves la isla de Hierro. Antes de la salida el Almirante había entregado a cada uno de los pilotos un pliego cerrado, con orden expresa de que no lo abriesen, sino en el caso extremo en que, por temporales o por accidentes de mar, se vieran separados del grueso de la expedición, y sin esperanza alguna de poder reunirse con ella. En aquellos pliegos se contenían las explicaciones necesarias para buscar el derrotero, e ir a encontrar a los demás buques en la costa de la isla Española*”.

importancia que tanto el maestro como el piloto de la nao capitana tendrían en esta fase de la navegación. Sabemos que la primera tierra divisada fue la isla de Dominica, avistada el 3 de noviembre de 1493 por Camareco, el piloto de la Mari Galant. En esta ínsula no llegaron a desembarcar, pero sí en la siguiente, avistada el mismo día y a la cual pusieron el nombre de la nao capitana de la flota de 17 naves, es decir, Mari Galant<sup>33</sup>. El detalle de la denominación es muy llamativo, ya que se trata de un hecho excepcional entre los nombres de las islas descubiertas. Son muchas las naves de los diferentes viajes colombinos de las que conocemos sus nombres y, sin embargo, ninguna de esas denominaciones traspasó al territorio descubierto; ninguna, salvo la Mari Galanta. En su caso, además, el nombre no se le puso a una isla cualquiera, sino a la ínsula en la que se desembarcó y tomó posesión en este viaje de confirmación; un hecho que ratificaría el significado honorífico y nada pecaminoso del nombre.

**Mapa 2: Recorrido antillano (noviembre de 1493)**



Fuente: LEÓN GUERRERO, M.<sup>a</sup> M. *El segundo viaje colombino*, op. cit., 228.

(33) Probablemente sea ésta a la que se refería Lope Martínez de Isasti, si bien no hay constancia documental de que Martín de Cotillos fuera en la Mari Galanta salvo que fuera el piloto Camareco. Vid. supra, nota 25.

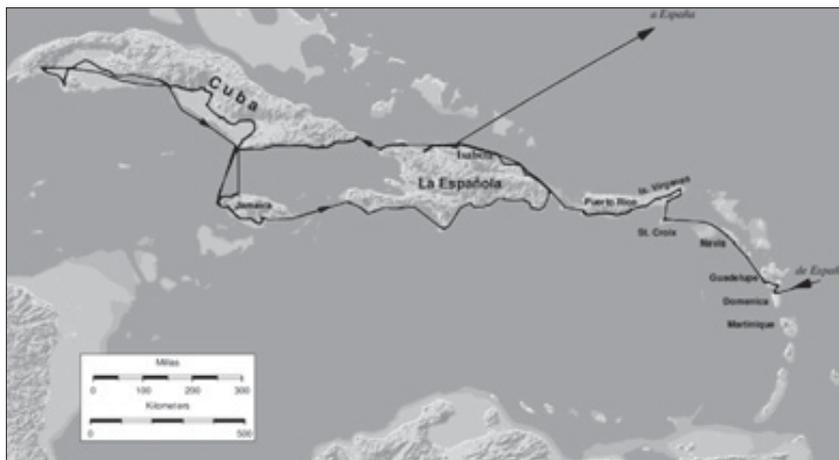
Tras continuar el recorrido por otras islas, finalmente se dirigirán a La Española, llegando al día siguiente (**Mapa 2**)<sup>34</sup>. En ese recorrido por el arco antillano, los descubridores se encontrarían con los apacibles indios taínos, pero también con los belicosos caribes. La fiereza de esos últimos se constata en un hecho que aconteció en la isla de Santa Cruz. Las 17 naves se encontraban ancladas frente a la isla, cuando de la nao Mari Galant partió una barca con 30 hombres para ir a tierra a investigar. En ese momento la embarcación se encontró con una canoa de caribes, cuyos ocupantes quedaron asombrados al ver la flota anclada. Las dos barcas iniciaron un enfrentamiento, en el cual una india Caribe hirió a dos de los marineros de la barca castellana mediante golpes de flecha que les atravesaron los escudos. Uno de ellos salvó la vida, aunque quedó malherido; el otro, al que el proyectil le había entrado en el pecho tras atravesar su escudo, moriría días después y sería enterrado el mismo día de la llegada a la isla Española. Se trataba de un marinero “vizcaíno” de la nao capitana, del que desconocemos su nombre. Tras el ataque la barca española embistió a la canoa indígena hundiéndola, por lo que los indios intentaron llegar a tierra a nado, momento en el que algunos fueron heridos y capturados y, según ciertas declaraciones, una india, violada<sup>35</sup>.

---

(34) Santa M.<sup>a</sup> de Guadalupe, Santa M.<sup>a</sup> de Montserrat, Santa M.<sup>a</sup> la Redonda, Santa M.<sup>a</sup> de la Antigua, Todos los Santos, San Martín, Santa Cruz, Archipiélago de las Once Mil Vírgenes, Santa Úrsula, San Juan Bautista conocida por los indios como Boriquén, que es la actual Puerto Rico, a la cual llegan el 20 de noviembre.

(35) Cfr. GIL, J. y VARELA, C. *Cartas de particulares a Colón y Relaciones coetáneas*, Madrid 1984, Alianza Editorial, 193: “Uno de ellos, tras pasado por siete heridas y a quien se le escapaban los intestinos, que le colgaban ya fuera, fue arrojado al mar, ya que se pensó que no tenía cura; no obstante, manteniéndose en la cresta de la ola con el impulso de un solo pie y sujetándose las entrañas con la izquierda, se esforzaba con denuedo en llegar a la costa. Esto inspiró gran espanto a los indios que llevaban como intérpretes, pues tenían que esos canabalos hechiceros, tras lograr huir, urdieran una venganza terrible; por ello no pensaban más que en matarlos a todos. Se lo coge prisionero de nuevo en el litoral, y otra vez es echado por la borda, con las manos atadas y los pies más prietos; con más coraje nadaba sin embargo aquel bárbaro de admirable valentía, hasta que acribillado a flechazos exhaló su espíritu” (relato de Guillermo Coma). La violación puede leerse en la relación de Miguel de Cuneo, en *ibidem*, 242: “Y teniendo nosotros el batel del capitán en tierra, al ver venir la canoa, saltando sin tardanza en el batel dimos caza a la dicha canoa; al aproximarnos a ella, los cambalos con sus arcos nos herían reciamente, de manera que, de no haber estado puestos los paveses, nos habrían medio desbaratado; y os aviso que a un cómitre que tenía una adarga en la mano le vino un golpe de

...

**Mapa 3: Itinerario del segundo viaje colombino**

Fuente: <https://personajeshistoricos.com/c-viajeros/cristobal-colon/> (última consulta: 26-01-2019).

Las 17 naves llegaron a la zona noroeste de La Española el día 22 de noviembre, concretamente a la región de Samaná (**Mapa 3**), siendo su intención llegar lo más rápido posible al fuerte de Navidad para encontrarse con los 39 compañeros que quedaron en dicho fuerte tras el naufragio de la nao

...

*flecha que le atravesó la adarga y le entró tres dedos en el pecho, de suerte que murió a los pocos días. Tomamos la dicha canoa con todos sus hombres, y un cambalo fue herido de una lanza, por lo que pensamos que estaba muerto; y dejándolo en el mar por muerto, lo vimos nadar de repente; por eso lo cogimos y con un garfio lo izamos a bordo de la nave, donde le cortamos la cabeza con un hacha; a los demás cambalos, juntamente con los dichos esclavos, los mandamos después a España. Estando yo en la barca tomé una cambala bellísima, la cual me regaló el señor Almirante; y teniéndola en mi camarote, al estar desnuda según su usanza, me vino deseo de solazarme con ella, y al querer poner en obra mi deseo, ella, resistiéndose, me arañó de tal modo con sus uñas que yo no hubiese querido entonces haber comenzado; pero visto aquello, para deciros el final, agarré una correa y le di una buena tunda de azotes, de modo que lanzaba gritos inauditos que no podrías creer. Por último, nos pusimos de acuerdo de tal manera que os puedo decir que de hecho parecía amaestrada en la escuela de rameras. Al dicho cabo de la dicha isla el señor Almirante le puso el nombre de Cabo de la Flecha, por aquel que murió a causa de la flecha”.*

capitana del primer viaje. En su recorrido, el día 25 arribaron al puerto de Monte Cristo, donde ancló toda la flota. Al desembarcar se encontraron junto al río dos hombres muertos, el más joven atado de pies y el mayor con una cuerda al cuello, los brazos extendidos y las manos atadas a un madero en forma de cruz. Tras hacer noche en las naves, la barca se acercó nuevamente a tierra al día siguiente y en un lugar cercano al del día anterior encontraron otros dos cadáveres.

Al recibir la noticia, Colón decidió ir directamente hasta el fuerte de la Navidad, de la cual distaban unas 36 millas, es decir unos 58 kilómetros, fuerte al que llegaría el día 28, encontrándolo quemado y muertos todos sus ocupantes. Al parecer el desastre ocurrió un mes antes de la llegada de estos y se debió tanto a la lujuria de los colonos —cada uno de ellos acaparaba 3 ó 4 muchachas de entre las hijas y mujeres de los indígenas—, como a la lucha fratricida entre ellos. Dentro de la colonia, una parte importante la representaban los marineros vizcaínos (no hay que olvidar que la nao hundida era precisamente vasca y por ello muchos de los que quedaron eran vascos) y estos, al parecer, se dividieron y se fueron por su lado, de ahí que parte de los cadáveres apareciesen a mucha distancia del fuerte. El almirante aceptó sin mucho convencimiento las explicaciones del cacique Guacanagarí respecto a lo ocurrido. Este cacique culpabilizaba a otro cacique rival suyo llamado Caonabó, indicándole a Colón haber sido herido intentando defender a los españoles y habérsele destruido y quemado también su poblado. Considerando Colón que este lugar no era muy apropiado para crear un asentamiento, partiría toda la flota el día 7 de diciembre en busca del lugar idóneo para el emplazamiento de la primera ciudad española en América, lugar que encontrarían 2 semanas más tarde retrocediendo por la costa hasta las inmediaciones del río Bajibonico. Allí comenzarían a desembarcar los pasajeros, colonos, víveres, caballos y enseres de todo tipo que constituían la armada, y así dar comienzo a la construcción de la villa que sería denominada La Isabela.

Para cubrir la parte cartográfica del viaje y plasmar en una carta todo lo que se iba descubriendo, tal y como se lo habían pedido los Reyes Católicos, envió Colón una carabela para realizar el bojeo de la isla. Esta carabela salió de la Navidad en sentido oeste el día 7, mientras las otras 16 naves lo hicieron hacia el este hasta llegar a La Isabela. Llegaría, después de dar la vuelta a la isla, a finales de enero de 1494. De la misma manera, al terminar de descargar las naves para la construcción de la primera villa erigida en el Nuevo Mundo, Colón envió cinco naves hacia el Sur. Este viaje, que no todos los autores confirman, pareció realizarse por el interés de Colón en rescatar perlas en la región

de Cumaná. Este hecho lleva a plantear cómo podía tener Colón conocimiento de una región supuestamente desconocida e inexplorada hasta ese momento; pregunta sobre la cual rondaría la hipótesis del predescubrimiento<sup>36</sup>.

En todo caso, lo que nos interesa destacar es que en la campaña hacia el sur, dos de las naves fueron la Mari Galanta y la Gallega, por lo que deducimos que en dicho viaje irían Antón de Escalante, Martín de Alzate, Juan de Lesaca, Ochoa de Hernani y el resto de marineros vascos; al fin y al cabo, no tendría mucho sentido que marineros curtidos como ellos se quedaran en La Isabela para la construcción de la ciudad. Lo descubierto en este viaje por Antón de Escalante le sería de mucha utilidad en sus posteriores travesías: la tercera campaña de Colón, de 1498, el viaje liderado por Peralonso Niño en 1499 y, finalmente, el realizado con Bastidas en 1501.

Ya hemos comentado que uno de los objetivos de este segundo viaje colombino era el de efectuar una carta náutica, lo más completa posible, que los monarcas le habían solicitado. No hay que olvidar que estaba en litigio con Portugal el encaje de lo descubierto. Para los portugueses, atendiendo al Tratado de Alcáçovas de 1479 que puso fin a la guerra de sucesión castellana, lo descubierto les correspondía, mientras que los españoles interpretaban que ese tratado daba a Portugal la posesión de las tierras africanas al sur de las Canarias solamente y no lo que se descubriera al oeste de las mismas. Mientras esto se dirimía entre las embajadas de las dos coronas y se dictaminaban diferentes bulas papales, era importantísimo disponer de una carta náutica para poder negociar con garantías un nuevo convenio con Portugal. Este tratado, llamado de Tordesillas, se firmaría el 7 de junio de 1494 y en él se establecería el reparto de la zona de navegación y conquista en la famosa

---

(36) Al respecto, vid. las palabras de MANZANO MANZANO, J. *Colón y su secreto. El predescubrimiento*, Madrid 1982, Ediciones Cultura Hispánica, 477-496: "...Partiendo de la Isabela, los expedicionarios navegaron con rumbo oeste, en dirección a Cuba. Al llegar al cabo de San Nicolás, el más occidental de la costa norte de La Española, arrumbaron primeramente al sur y después al sudeste para alcanzar una rica región perlífera de la tierra firme meridional. Doce días invirtieron los expedicionarios en llegar a su punto de destino. Habían llegado al gran golfo de Cariaco, en cuya boca se encuentra el río Cumaná, que daba nombre a la región. Los indígenas del lugar donde anclaron las carabelas dispensaron un cálido recibimiento a sus huéspedes. Tras una breve visita a la aldea del cacique de aquel país, el pequeño grupo de españoles desembarcados regresó a los navíos surtos en la bahía, para continuar la exploración de aquel inmenso territorio. Durante muchos días navegaron, siempre con rumbo oeste, a lo largo de la costa, sin que nos sea posible precisar la última tierra alcanzada por la expedición. Probablemente llegaron hasta el actual puerto de Cartagena. Al fin, por un camino para nosotros desconocido, regresaron a La Española, donde, impaciente, los esperaba el Almirante".

línea de demarcación a 370 leguas al oeste de las islas de Cabo Verde. En este contexto, era vital disponer de la carta de navegación.

Para ello el Almirante disponía de la información del primer viaje más lo descubierto en el segundo. Parte de esos datos serían suministrados por la carabela enviada para el reconocimiento y bojeo de La Isabela, que había llegado el día 21 de enero. Así, con toda la información recopilada, Colón resolvió enviar al capitán Antonio de Torres el día 2 de febrero de vuelta a España. El viaje lo formarían las doce naves que se encontraban en ese momento en La Isabela, pues las otras cinco aún no habían regresado de Cumaná. La flota llegaría a Cádiz el 7 de marzo de 1494 e inmediatamente se enviaría a la Corte el memorial que escribió Colón para los reyes, así como la carta náutica por él dibujada, todo ello para disponer de información suficiente para la inminente firma del Tratado de Tordesillas.

Las cinco naves que Colón había enviado a Cumaná, entre ellas la Mari Galanta con Antón de Escalante, regresarían a La Isabela a mediados de febrero, después de partida la flota de Antonio de Torres. Para continuar con su labor descubridora partió nuevamente Colón de La Isabela hacia Cuba el 24 de abril de 1494, llevando consigo las carabelas La Niña, Cardera y San Juan y dejando en La Española las naos Mari Galanta y Gallega. Eligió las tres carabelas para su viaje por ser más adecuadas para acercarse a las costas. De esta manera recorrería la parte sur de la isla desconocida para ellos, ya que en el primer viaje solamente estuvieron en la parte norte. También recalarían en Jamaica, ínsula de la que tenían conocimiento desde el primer viaje y a la cual el Almirante le pondría por nombre Santiago. Tras varios días recorriéndola y al ver que no había oro, regresaron a Cuba para seguir costeándola en dirección noroeste hasta llegar prácticamente al extremo noroccidental de la isla. Si Colón hubiera seguido costeando un poco más, habría dado la vuelta a la isla y regresaría hacia La Isabela, pero esto no sucedió y ello provocó el equívoco de considerar toda la zona navegada como perteneciente a la Tierra Firme, considerada por el Almirante como el Cathay. El día 13 de junio las naves tornarían a rumbo Sureste costeando primero y dirigiéndose más tarde hacia una isla que llamaría Isla del Evangelista (actual isla de Pinos). En ese momento, y aunque él no lo supiera, su hermano Bartolomé llegaba a La Isabela con tres carabelas; era el 24 de junio.

Comentábamos anteriormente el sigilo y el secreto con el que Cristóbal Colón mantenía la situación y el rumbo para arribar a las islas descubiertas en el primer viaje, hasta el punto de esconder en un sobre cerrado estos datos al resto de naves de esta segunda flota de descubrimiento. Pues bien, para su

hermano habría dejado indicado tanto el rumbo como la situación de la isla Española, de tal manera que éste llegaría sin ningún problema, en la tercera arribada de naves a estas islas<sup>37</sup>. Esto nos demostraría también la pericia y el conocimiento de la navegación oceánica, tanto para las travesías como para la situación en coordenadas de latitud y longitud, del Almirante y también de los distintos capitanes y pilotos de estos primeros viajes.

En esa campaña de exploración, y para confirmar que se trataba de la tierra firme Colón, firmó e hizo firmar un documento a sus hombres el 12 de junio de 1494. El documento es muy interesante pues aparecen consignados 57 de los 98 expedicionarios, entre los cuales tenemos a Juan de la Cosa, un Juan Vizcaíno criado del Almirante y otro Juan Vizcaíno que quizás pudiera ser Juan de Lesaca. Curiosamente no aparece el nombre de Antón de Escalante, por lo que creemos que quedaría con la *Mari Galant* en La Isabela, a no ser que fuera uno de los no firmantes<sup>38</sup>.

Tras seguir costeano hasta el Cabo de Santa Cruz, Colón puso nuevamente rumbo hacia Jamaica por segunda vez, llegando allí el 23 de julio. Después de rodearla prácticamente hasta su cabo más oriental, el Cabo del Farol, al que llegarían el 19 de agosto, pondrían proa hacia el sur de la isla La Española, llegando a ella al día siguiente. Finalmente y tras casi rodear por completo la isla, llegarían a La Isabela el 29 de septiembre con el Almirante enfermo; indisposición que se atribuyó a las penalidades del viaje.

En La Isabela encontraría Colón a su hermano Bartolomé, al cual invertiría con el título de Adelantado para ayudarlo en la gobernación de las nuevas tierras descubiertas. Sin embargo, la situación de hambruna, unida a la falta de riqueza inmediata que pensaban encontrar los expedicionarios, derivaron en una situación inestable que los Colón tendrían que atajar con mano dura. Las consecuencias de ese ambiente inestable se habían venido produciendo antes de la llegada del Almirante a La Isabela. Unos días antes, y debido al malestar y el caos en la gobernación, parte de la expedición puso rumbo a la Península en tres carabelas. En ellas iban el nuncio papal padre Boyl y el jefe militar Pedro Margarit, acompañados entre otros expedicionarios, por las lanzas jinetas. Entre tanto, a mediados de octubre, regresaría a La Isabela el

---

(37) Vid. anexo 2.

(38) “Testimonio notarial de cómo Cristóbal Colón, el 12 de junio de 1494, reconoció la isla de Cuba, quedando persuadido de que era tierra firme”. El documento en AGI. Patronato Real, 8-11.

capitán Antonio de Torres con su segunda flotilla de cuatro naves, con víveres y provisiones para la colonia<sup>39</sup>.

La tensa situación también se extendió a la relación con los indígenas. Éstos iniciaron los enfrentamientos tras comprobar que los hombres blancos comenzaban a extenderse por la isla, levantando villas y fortalezas. Para edificar una de esas últimas, la Santa María de la Concepción, se utilizaron al parecer las dos naos, la Mari Galanta y la Gallega, por lo que en La Isabela no quedarían más que tres carabelas, aumentando así el descontento de los indios. Con todo, y a pesar de la tensa situación con los indígenas, Colón no abandonaría la exploración de las islas del entorno de La Española. En marzo de 1495 envió a Juan Vizcaíno en una pequeña embarcación, una fusta de remos, que era la primera embarcación construida en las Indias. El objetivo era explorar la isla Baneque<sup>40</sup>.

La llegada de Boyd y Margarit a la Península a finales de noviembre de 1494 con sus reclamaciones e informes desfavorables sobre la situación, produjo un cambio político en la actitud de los Reyes Católicos respecto al futuro del negocio indiano. Este viraje, que había comenzado tibiamente a producirse cuando Juan Rodríguez de Fonseca fue encargado por los reyes para hacerse cargo de la organización del segundo viaje colombino, derivó en un enfrentamiento abierto con el Almirante. Mientras Colón, amparándose en las capitulaciones de Santa Fe, establecía una especie de monopolio entre él y la monarquía, Fonseca defendía el protagonismo único y exclusivo de los Reyes.

Ante esta situación los monarcas acordaron enviar una nueva armada de cuatro naves, a cuyo cargo pusieron a Juan de Aguado, con el propósito de recabar información fidedigna de lo que allí ocurría. Con él llegó el otro hermano de Cristóbal Colón, Diego, que había vuelto a la Península con Antonio de Torres a primeros de abril de 1495, acompañado por un criado suyo francés llamado Petijuan. Tras recalar en La Isabela en el mes de octubre de 1495 y estando ausente Colón, ocupado en el restablecimiento de la paz en el interior de la isla, Aguado intervino en los asuntos públicos, mandó arrestar varias personas de mar, exigió cuentas a los oficiales empleados por el Almirante y se desentendió de la autoridad de Bartolomé Colón, que hacía las funciones de gobernador durante la ausencia de su hermano. Todo ello crearía una tensa situación.

---

(39) Vid. anexo 2.

(40) No sabemos si éste Juan Vizcaíno corresponde a Juan de la Cosa, al Juan Vizcaíno criado del Almirante, a Juan de Hernani o incluso a Juan de Lesaca.

Al enterarse Cristóbal Colón de la llegada de Aguado, se trasladó a la Isabela y parece que acató la decisión de los reyes. Aguado, una vez efectuados sus informes sobre la situación en la isla, se preparó para volver a España, y Colón decidió regresar con él para informar directamente a los reyes. Cuando estaban a punto de partir, descargó sobre la isla un fuerte huracán que hundió las cuatro carabelas que había traído Aguado, más la Cardera y la San Juan, quedando la Niña maltrecha. Colón dio la orden para reparar ésta y construir otra carabela, la Santa Cruz, también llamada la India, con los restos de las destruidas. En estas dos naves, la Niña, capitaneada por Colón, y la Santa Cruz o India, con Aguado de capitán, embarcarían unos 30 indios y 220 españoles, entre ellos Antón de Escalante, Martín de Alzate y Juan de la Cosa. La flota partió de la Isabela el 10 de marzo de 1496 y llegó a Cádiz el 11 de junio. Este largo viaje de regreso de tres meses fue debido a la decisión de retroceder a las islas de los caribes, a Guadalupe y a Mari Galanta. Desde ellas, a finales de abril, con vientos escasos y mucha calma, avanzarían poco a poco noroesteando, para pasar entre Azores y Madeira en dirección a la Península.

Mientras ellos volvían, en la Isabela quedaría el resto de la colonia sin ninguna nave, hasta la llegada del convoy de tres carabelas que, al mando de Peralonso Niño, saldrían de Cádiz poco después de la llegada de Colón y Aguado. Sin embargo, esas tres naves que Colón vio a su llegada preparadas para partir, no fueron las únicas; de hecho, sustituyeron a las cuatro naves que en febrero de 1496 se hundieron en las inmediaciones de Rota, poco después de su salida con provisiones para los colonos de la Española<sup>41</sup>. La flota de Peralonso Niño regresaría a la Península finalmente en noviembre de 1496 y en una de las tres carabelas, retornarían Juan de Lesaca y Juan de Ernani. Habían transcurrido más de tres años desde su partida de Cádiz en la flota de 17 naves.

---

(41) Una de ellas con el capitán Juan de Sasoeta, vecino de San Sebastián, que es muy probable que fuese el mismo que junto a Antón de Escalante recibió licencia en 1478 para saca de trigo. Vid. supra, nota 10; LADERO QUESADA, M. A. “El abastecimiento de las Indias a comienzos del siglo XVI: armadas y barcos, mercancías y precios (1495-1521)”, *BRAH*, CCVI (2006), 290 (285-380); ROBLES MACIAS, L. “Amérigo Vespucci en Sanlúcar de Barrameda en 1496”, *Cartare, Centro de Estudios de la costa Noroeste de Cádiz*, 5 (2015), 1-30. RONQUILLO RUBIO, M. Op. cit., p. 235. No tuvo suerte el capitán Sasueta, pues debido a las deudas contraídas, recibió de los Reyes en julio de 1495 una carta de espera por un año (AGS. RGS.1495-VII, fol. 27) para posteriormente, en febrero de 1496 perder su nao y finalmente, en junio de 1496, solicitar una prórroga en el pago de sus deudas debido a la pérdida de su nao (AGS.RGS. 496-VI, fol. 11); BACHE GOULD, A. *Nueva lista documentada de los tripulantes de Colón en 1492*, Madrid 1984, RAH, 310.

### 3. Escalante, participante en el Tercer Viaje

La siguiente referencia que vamos a dar sobre Antón de Escalante no tiene base documental alguna, por lo que la daremos con cautela y siguiendo una hipótesis que nos parece plausible. Visto el desarrollo cronológico de los diferentes viajes a las Indias transcurridos en esta primera época se comprueba que el recorrido de Juan de la Cosa y Antón de Escalante es similar, tal y como habíamos indicado al comenzar este trabajo, y por ello, le hacemos partícipe junto con Juan de la Cosa del tercer viaje colombino. Sobre la participación de Juan de la Cosa en este viaje se ha escrito mucho y hay para todos los gustos. La mayoría de los autores no lo creen posible, pero fray Bartolomé de las Casas no tiene ninguna duda<sup>42</sup>, aspecto que parece ratificarse a tenor de lo declarado por diversos testigos de los pleitos colombinos<sup>43</sup>.

Desde la llegada de Peralonso a las Indias en julio de 1496 con sus tres naves y hasta la llegada del siguiente convoy en febrero de 1498 con la avanzadilla del tercer viaje colombino en las dos naves de Fernández Coronel, transcurrieron 18 meses. Año y medio sin noticias para los colonos y año y medio sin enviar naves para nuevos descubrimientos, estando Portugal de por medio, nos parece mucho tiempo, y nos causa mucha extrañeza, pero documentalmente no parece existir en 1497 ningún movimiento de naves hacia las Indias.

La flota del tercer viaje colombino la componían seis naves, una nao y cinco carabelas, que salieron de Sanlúcar de Barrameda el 30 de mayo de 1498<sup>44</sup>. Al conocer que una escuadra francesa merodeaba por el cabo de San Vicente, la escuadra cambió el rumbo hacia Porto Santo y Madeira en las que

---

(42) LAS CASAS, B. de *Historia de las Indias*. México 1951, Fondo de Cultura Económica, Libro II, cap. 2: “*En este año de 500 (...) un Rodrigo de Bastidas (...) determinó de armar dos navios (...) concertóse con algunos, y en especial con Juan de la Cosa, vizcaíno, que por entonces era el mejor piloto que por aquellos mares había, por haber andado en todos los viajes que había hecho el Almirante...*”. Jesús VARELA MARCOS, es también favorable a esta hipótesis. Vid. de este último autor, “Los reflejos políticos en la carta de Juan de la Cosa”. Separata de: *Descubrimientos y cartografía IV: Grances viajes descubridores*, Valladolid 2001, Universidad de Valladolid; *La organización de los grandes descubrimientos españoles en América*, Valladolid 2011, Ayuntamiento de Valladolid, 150; y *Juan de la Cosa: La cartografía histórica de los descubrimientos españoles*. Sevilla 2011, Universidad Internacional de Andalucía, 156.

(43) MURO OREJON, A. *Pleitos Colombinos*. Tomo III, op. cit., 348: “...muchas personas de las que fueron en descubrir a Paria que yvan en compañía de Juan de la Cosa que yvan con el dicho almirante...”.

(44) Vid. **Anexo 2**. Dos naves de avanzadilla de Coronel que partieron unos meses antes.

tomó leña y agua, continuando viaje hasta las Canarias. El 19 de junio llegaron a la Gomera, isla en la que hubo un incidente con un corsario francés<sup>45</sup>. Dos días más tarde, dejando la Gomera, la escuadra se dividió: tres carabelas se dirigieron directamente a La Española con provisiones; la nao capitana y las otras dos carabelas, tomaron rumbo al sur, hacia las islas de Cabo Verde. La capitana era una nao vasca, tal y como ocurrió en el primer y segundo viaje; así lo declaraba el mismo Colón en carta a fray Gaspar Gorricio, pocos días antes de la salida del tercer viaje<sup>46</sup>. Se trataba de la Santa María de Guía y como maestre de ella iba Cristóbal Quintero<sup>47</sup>.

No hay muchos datos de los enrolados en este tercer viaje, sobre todo de los marineros de las naves. Aunque Juan Gil identifica 226 pasajeros de siete carabelas (las dos que partieron antes con bastimentos a cargo de Pedro Fernández Coronel más las cinco posteriores), falta la nómina de los tripulantes de la nao. De los más de doscientos nombres, sólo 21 son marineros o grumetes y de esa veintena, la mitad como mínimo son vascos<sup>48</sup>. Nosotros creemos que esa nao capitana estaría integrada por individuos que habían estado en Cumaná en febrero de 1494, entre otros Juan de la Cosa y Antón de Escalante. También figuraría como piloto en este viaje el azkoitiarra Lope de Olano<sup>49</sup>.

(45) IRVING, W. *Vida del Almirante...*, op. cit., 295-296.

(46) VARELA, C. *Cristóbal Colón...*, op. cit., doc. XXIII: Sanlúcar de Barrameda, 12 de mayo 1498. “*Reberendo y deboto Padre: Recreçione aquí la carga y gente en tanta cantidad que fue necesario de haber otra nao en la que l’alibiar, y a esta causa non he partido. Tomé una nao de Biscaya que levará esto que sobra fasta la isla de la Madera...*”; y doc. XXIV: Sanlúcar de Barrameda, 28 de mayo 1498. *Reberendo y deboto Padre: Después de escrito no partí a causa de la carga y gente que aquí me recreció tanto que los navios eran innavegables; y a esa causa tomé una nao y tenía aliviado en ella gran parte, y después compre una carabela en Palos...*”.

(47) GIL, J. *El rol del tercer viaje colombino*, Sevilla 1985, CSIC, 84 y 87.

(48) *Ibidem*, 94-110.

(49) Desconocemos si su participación se realizó en las tres naves con rumbo directo a La Española o, por el contrario, entre las tres naves descubridoras de Paria, acompañando al Almirante. Lo que sí queda acreditado es su estancia en los años 1499-1500 en La Española. Así consta en las declaraciones de testigos en la pesquisa que redactó Bobadilla para averiguar la trifulca entre Francisco de Montalván y el propio Olano. VARELA, C. *La caída de Cristóbal Colón. El juicio de Bobadilla*, Madrid 2006, Marcial Pons, 141: “*Varios testigos declararon que a Francisco de Montalbán le cortaron la mano por los palos que propinó a Lope de Olano. Así fue, pero a punto estuvo Francisco de morir ahorcado. Según relató Rodrigo Perez, efectivamente Montalbán había dado una buena tunda a Olano, persiguiéndole por las calles de la Isabela incluso hasta dentro de la iglesia, en donde el infeliz había intentado refugiarse. El adelantado (Bartolomé Colón), con la excusa de que la paliza había tenido lugar en sitio sagrado, ordenó al punto prender a Montalbán. Más ese no fue el motivo de su prisión, sino otro bien* ...

La nao capitana y las dos carabelas tomaron un rumbo diferente al efectuado en los dos primeros viajes (**Mapa 4**). Primeramente se encaminaron en un rumbo sur, hacia las islas de Cabo Verde, donde llegaron el 27 de junio. Desde allí, con rumbo prácticamente oeste, entraron de lleno en la zona de calmas, lo que significó que muchos días estuvieran sin viento y con un calor abrasador. Llegado el 31 de julio, angustiados y exhaustos, cuando ya no quedaba más que un barril de agua en cada barco, divisaron las cimas de tres montañas levantarse en el horizonte. Al aproximarse observaron que las tres montañas se unían en su base y así, Colón le dio a la isla el nombre de la Trinidad.

**Mapa 4: Itinerario del tercer viaje colombino**



Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Tercer\\_viaje\\_de\\_Colón](https://es.wikipedia.org/wiki/Tercer_viaje_de_Colón) (Keith Pickering - Trabajo propio, CC BY-SA 3.0) (última consulta 26-01-2019).

...

*distinto. Cuenta Perez que don Bartolomé, ante el temor de que se supiese que él en persona había mandado el castigo a Olano, ordenó, avalado por sus consejeros personales, que Montalbán fuera ahorcado. Una decisión que molestó tanto a Perez como al apaleado Olano, quienes acudieron a don Bartolomé para rogarle que levantara la pena...”* (vid. también, *ibidem*, pp. 80, 153-154, 227, 234-235 y 245, en las que se denomina a Olano como tesorero). Su recorrido posterior es también muy interesante, pero alargaría en exceso este trabajo.

Llegaron a un cabo, al que puso de nombre Punta de la Galea y allí vio casas y gente “y muy lindas tierras, atan fermosas y verdes como las huertas de Valencia en marzo”. Al no poder desembarcar, continuó hasta otra punta que llamó del Arenal “y allí se falló toda la tierra follada de unas animalias que tenían la pata como de cabra”, Aquí descendieron para tomar agua y leña y descansar después del duro viaje. Al día siguiente “vino de hacia Oriente una grande canoa con 24 hombres”. Miraban con mucho recelo hacia la nao capitana. Tras muchos titubeos y viendo que no se acercaban, mandó el Almirante tocar música de tambor y hacer danzar a algunos muchachos. Los indios respondieron con lanzamiento de flechas y optaron por alejarse hacia otra de las carabelas y ocurrió algo curioso:

“fueron a mas andar a otra carabela, y de golpe se fueron debajo la popa d’ella, y el piloto entró con ellos, y dio un sayo e un bonete a un hombre principal que le pareció dellos, y quedó concertado que le iría hablar allí en la playa, adonde ellos luego fueron con la canoa esperándole, y él como no quiso ir sin mi licencia, como ellos le vieron venir a la nao con la barca, tornaron a entrar en la canoa o se fueron, en nunca más los vide ni a otros de esta isla”<sup>50</sup>.

Lo cierto es que Colón se encontraba en la punta sudoeste de la isla de Trinidad y hacia Oriente se encuentra Cumaná. Desde aquí con rumbo norte se dirigieron a la que Colón pensaba que era otra isla a la cual llamó isla de Gracia —en realidad se trataba de la costa sur de la península de Paria—, para salir de allí, a través de la boca del Dragón. El Almirante nos dice que saliendo de aquí divisó hacia el noreste, a muchas leguas de distancia, dos islas, a las que llamó la Asunción y la Concepción<sup>51</sup>. El 15 de agosto descubrieron las islas de Margarita y de Cubagua, famosas por sus perlas y desde allí pusieron rumbo a La Española, llegando el 19 de agosto y anclando en isla Beata. Tras unos días de reposo, Colón daría vela a Santo Domingo, llegando a la boca del Ozama el 30 de agosto y poniendo fin a los descubrimientos del tercer viaje.

(50) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. *Viajes de Colón*, México 1986, Porrúa, 263; IRVING, W., op. cit., 299-300; VARELA, C., op. cit., 209-210. Sorprende el proceder de estos indios, que lanzan flechas a la nao capitana y sin embargo acuden al piloto de la carabela; cabe pensar que los nativos procediesen de la zona de Cumaná, que habrían acudido avisados de la llegada de las naves y que reconocieron al piloto. Esto reforzaría la hipótesis comentada anteriormente del envío de las cinco naves en Enero de 1494 a la región de Cumaná. Vid. supra, nota 36.

(51) Diferentes autores creen que se trataría de las islas de Tobago y de Granada. Nosotros no lo creemos así, dado que desde esta salida de la boca del Dragón y estimada la distancia hasta la isla de Granada de unas 70 millas, es imposible poder verla.

Entendemos que tanto la Cosa como Escalante llegarían con Colón y permanecerían en Santo Domingo, hasta que finalmente, el 18 de octubre, embarcarían en las 5 naves que salieron de regreso a la Península. Colón se quedó en La Española para intentar sofocar la rebelión de Roldán, pero envió con las naves varias cartas a los Reyes describiendo la tierra firme descubierta y sus perlas, acompañadas de un mapa y de muestras de oro y de perlas. Roldán y sus amigos, a su vez, enviaron también cartas justificando su rebelión.

La llegada de esas 5 naves en diciembre de 1498 con las noticias de la rebelión y sobre todo con el mapa y las noticias de Tierra Firme, dio lugar a un cambio radical en la política descubridora de los Reyes Católicos. Entre los motivos que los investigadores han aducido para ello, se han destacado el desgobierno de las Indias por parte de los Colón, la enemistad manifiesta de Fonseca hacia ellos y la desorientación de lo descubierto (no hay que olvidar que había mucho en juego con Portugal y la raya trazada en el tratado de Tordesillas). Nosotros pensamos que la desmesura de lo pactado con Colón en las capitulaciones santafesinas, sobre todo el título vitalicio y hereditario de todas las islas y tierra firme descubiertas y por descubrir, a la vista de lo que se iba conociendo, fue la razón principal del cambio efectuado<sup>52</sup>.

Sea como fuere, los monarcas encargaron a Juan Rodríguez de Fonseca informes sobre el estado completo de lo hasta ahora descubierto. Este se encargó de elaborar un plan científico que cubriese todos los aspectos, comenzando a partir de aquí, los denominados Viajes Menores, Viajes Andaluces o Viajes de Descubrimiento y Rescate, dependiendo de quién sea el autor que los detalle<sup>53</sup>.

#### **4. Los viajes de Descubrimiento y Rescate**

El primero de los llamados viajes de Descubrimiento y Rescate fue el efectuado por Ojeda, La Cosa y Vespuccio. Zarparon el 18 de mayo de 1499 en una carabela, a toda prisa, incluso sin esperar al maestre de ella, y

---

(52) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes...*, op. cit., 12-14.

(53) VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit., 149-150. Así lo constata Demetrio Ramos: "...una resolución de Estado, que parece largamente meditada, y con la que en buena parte resultaba liquidado el régimen de empresa propia, impuesto por Colón, y que tantos problemas estaba ya suscitando...". Tal resolución se daba "ante todo y sobre todo, por una necesidad de Estado, de primerísima categoría..."; "...querían evitarse que de la acción descubridora se derivaran derechos, escarmentados por el pie forzado que se habían creado con las concesiones de Santa Fe, atribuyendo al Almirante funciones de gobierno y ventajas económicas —para siempre jamás—" (RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 12-14). Vid. también FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes...*, op. cit., 1-36.

efectuando acciones que se podrían tachar de piráticas<sup>54</sup>; acciones no habituales en armadas de descubrimiento organizadas por la Corona que, creemos, la larga mano de Fonseca se encargaría de tapar.

Con la copia del mapa que había levantado Colón en su tercer viaje por el litoral de Paria y que Fonseca le había entregado, pondría Ojeda con las dos carabelas, rumbo al sur de lo descubierto por el almirante, llegando a la zona de la actual Guayana. Tras un recorrido que les llevaría hasta la Pequeña Venecia del golfo de Maracaibo (“Veneçuela”), habiendo pasado antes por Trinidad, Margarita o Curaçao, su periplo descubridor terminaría en el cabo de la Vela (**Mapa 5**). Desde aquí se dirigieron a La Española, haciendo caso omiso de la prohibición de recalar en dicha isla estipulada en la capitulación que tenían concedida. Finalmente, y después de ciertos choques con nativos y también colonos de La Española, regresarían a España, llegando entre primeros de diciembre de 1499 y mediados de 1500<sup>55</sup>.

En relación a este viaje existe un hecho no suficientemente estudiado. Se trata del avistamiento de naves inglesas por parte de Ojeda<sup>56</sup>, y que derivó en la real cédula del 8 de junio de 1501, por la cual los reyes aceptaban un nuevo viaje de Ojeda y le concedían la gobernación de Coquibacoa<sup>57</sup>.

---

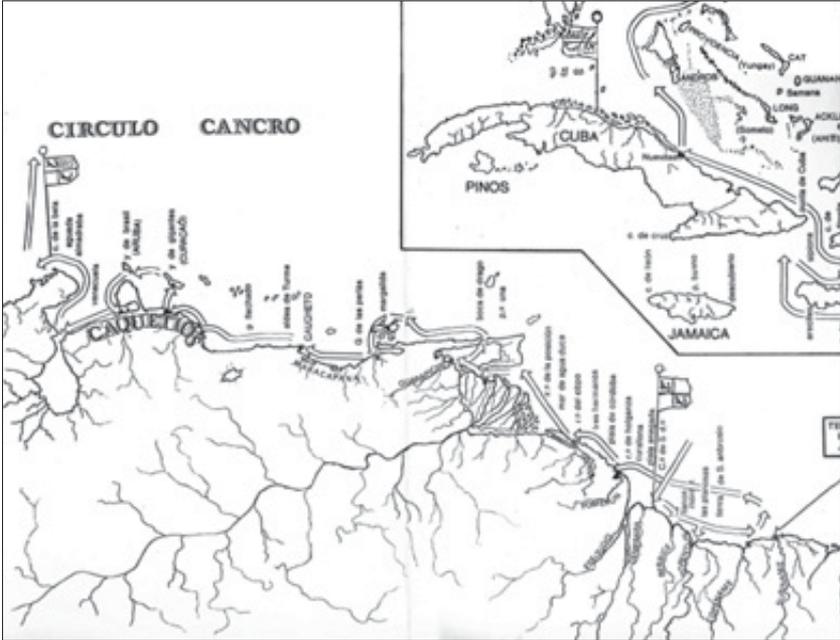
(54) Entre otras, intento de robo de la carabela la Gorda, robo del batel de una nao vizcaína, embargo de otra carabela en la costa de Berbería cuando se dirigía a Canarias, avituallamiento sin pago en Canarias y robo de dos anclas.

(55) La primera fecha es la que defienden autores como Varela Marcos, Demetrio Ramos, mientras Juan Manzano y Carlos Seco opinan que la llegada fue a mediados de junio de 1500.

(56) Así lo cuenta Washington Irving: “*Es digna de particular mención la circunstancia de que Ojeda, en la relación que hizo de su viaje al rey, le informó de un encuentro que hubo con viajeros ingleses cerca de Coquibacoa. El gobierno español dio tanta importancia a la noticia, que adoptó varias medidas para evitar la intrusión de los ingleses en aquellos parajes...*” (IRVING, W., op. cit., 650).

(57) RAMOS, D. “Alonso de Ojeda, en el gran proyecto de 1501 y en el tránsito del sistema de descubrimiento y rescate al de poblamiento”, *Boletín Americanista*, n.º 7-9 (1961), 47 (33-87). El documento en FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (ed.) *Colección de viajes...*, op. cit., 60-61: “*Item, que vaes e sigáis aquella costa que descubristes, que se corre Leste-Ueste, según parece, por razón que va hacia la parte donde se ha sabido que descubrian los ingleses, e vais poniendo las marcas con las armas de SS. AA., o con otras señales que sean conocidas, cuales vos pareciere, porque se conozca cómo vos habéis descubierto aquella tierra, para que atajés el descubrir de los ingleses por aquella vía (...) E SS. AA., habida consideración a lo que gastastes e servistes, e por lo que agora vos obligais a servir, vos hacen merced de la gobernación de la isla Caquevacoa, que vos descubristes...*”. No nos extenderemos en las vicisitudes de éste viaje, que son muchas, para no alargar en exceso este trabajo. Quizás en otro que tenemos pensado para Juan de la Cosa.

**Mapa 5: Recorrido del viaje Ojeda/La Cosa del año 1499  
según Demetrio Ramos**



Fuente: RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 64-65.

Apenas dos semanas más tarde de la salida del viaje de Ojeda y la Cosa que acabamos de ver, es decir, a primeros de junio de 1499, se produciría un segundo viaje. En este caso, la salida de una nave comandada por Cristóbal Guerra, llevando de piloto a Peralonso Niño y en la que, como tendremos ocasión de comprobar, el maestre era Antón de Escalante. En esta ocasión cruzaron rápidamente el océano, presentándose en la costa norte de Trinidad. Intentaron penetrar en el golfo de Paria por la boca del Drago, pero la fuerza de la marea se lo impidió y costeano la península de Paria se dirigieron a la isla Margarita, sabiendo que en aquella zona rescatarían perlas. Esto era conocido por Niño y Escalante, que aparte de disponer de copia de la carta de Colón, ya habrían navegado por aquellos lares. Para nosotros, y aunque no tengamos pruebas definitivas, podría ser la cuarta vez que Antón visitaría la

zona<sup>58</sup>. Aún volvería por quinta vez en el viaje con Rodrigo de Bastidas, tal y como veremos más adelante.

A pesar de llevar mandato real de no tocar tierra a menos de 50 leguas de lo descubierto por el Almirante, la tripulación se dirigió a la zona citada, sabedores de la riqueza que podrían obtener. En su viaje por Paria fueron rodeados por 18 canoas de indios caribes, caníbales que se encontraban de razzia cazando enemigos, que sin ningún temor comenzaron a atacarles con flechas y armas arrojadas. Al disparar desde la nave con las culebrinas, los caníbales huyeron. En la persecución de una de las canoas lograron capturar a uno de ellos, mientras los demás escapaban a nado. En la embarcación apresada también encontraron a un indio cautivo atado que, por señas, les indicó que iba a ser comido por los caribes, ya que, según decía, sus seis compañeros habían sido devorados a su vista. El capitán y sus compañeros, apiadados, le entregaron al caribe y la reacción no se hizo esperar: el antes cautivo saltó sobre el caníbal con tal furia que lo mató a golpes y patadas, para arrancarle luego la cabeza y clavarla en un palo como trofeo de su venganza.

En isla Margarita se hicieron con un gran número de perlas y también en la tierra firme de Cumaná, donde fueron muy bien acogidos, quizás por el recuerdo de los viajes del año 94. Los trueques fueron tan numerosos que en poco tiempo, y dado su excelente cargamento, optaron por regresar a España, pasando antes por la costa de Curiana y Cauchieto. Arribaron al puerto gallego de Bayona, donde asombró que regresaran con tantas perlas, que descargaban “*como paja*” según la crónica de Mártir de Anglería<sup>59</sup>. Los expedicionarios habían convenido entre ellos comunicar que el rescate de las perlas se había producido en la zona de Curiana y Cauchieto, para así esquivar la prohibición de tocar tierra en las zonas ya visitadas por Colón, pero una riña entre Guerra y Peralonso sobre la partición de lo rescatado derivó en una pesquisa y la detención de los responsables de la navegación. Por medio de esa investigación llegó a saberse que en “*ciertas islas*” descubiertas por Guerra, otras

(58) La primera en enero de 1494, vid. supra, nota 36; la segunda a finales de ese mismo año cuando, según MANZANO (*Colón y su secreto*, op. cit., 559-623), Colón habría hecho un viaje a la zona de las perlas, descubriendo así, sin saberlo, América del Sur; la tercera en el tercer viaje colombino, vid. supra, notas 46-50.

(59) MARTIR DE ANGLERIA, P. *Décadas de Orbe Novo*. Compluti 1530, Michaelem de Eguia, cap. 8, fol. CVIII (accesible <https://archive.org/details/deorbenouopetrim00angh/page/n9>; última consulta 25-12-2018); *Fuentes históricas sobre Colón y América. Pedro Martir Angleria* (trad. De Joaquín Torres Asensio), Madrid 1892, Imprenta de la S. E. de San Francisco de Sales, tomo I, p. 317.

personas que con él iban rescataron “*encubierta e ascondidamente*” diversos productos, por lo que cuando llegaron a Bayona, se les requirió que juntaran las perlas, aljófar y demás cosas rescatadas para su debida partición y percibo de quintos, lo que sólo hicieron algunos<sup>60</sup>. El fraude fue cosa sonada dada la importancia del botín, y por ello fueron detenidos Peralonso Niño, piloto de la nave, así como el maestre y el capitán. Peralonso fue procesado y encarcelado varios meses; el resto, al parecer, quedó libre tras pagar el quinto correspondiente a la Corona<sup>61</sup>.

Como decimos, creemos que Antón de Escalante estuvo en este viaje. Para ello contamos con dos declaraciones en los pleitos colombinos que resultan de interés. Por un lado, la declaración de Pedro Medel, testigo del fiscal, que en la tercera pregunta, responde: “...*vido que llegaron a Galizia a los susodichos e que de allí los llevaron presos a la corte al dicho Pero Alonso Niño e a el maestre e capitán de la dicha armada e que asimismo vido como pagaron los derechos al Rey de las perlas...*”<sup>62</sup>. Por el otro, la declaración de Rodrigo de Escobar, testigo del almirante, en la que dice:

“...estando e viniendo este testigo con Fernando de Vega, gobernador que a la sazón era de Galizia, vido este testigo a Christobal Guerra e a **Escalante** que yendo de estas Yndias aportaron a un puerto que se dize Vayona, e porque anbos yvan diferentes, paresçieron ant’ el dicho Fernando de Vega...”<sup>63</sup>.

(60) RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 79.

(61) AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 4-87-4 y AGS. RGS. 1500-V, fol. 38.

(62) MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo IV...*, op. cit., 109.

(63) MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 51. Existe también un poder de enero de 1501 otorgado por varios marineros de la nao Mari Galante, cuyo maestre era Antón de Escalante “vecino de Fuenterrabía, morador en el Pasaje”, a favor de Domingo de Navejas y Pedro de Zulutibar (“Solitibar”) para que puedan demandar y cobrar al maestre el servicio que les debe (RONQUILLO RUBIO, M., op. cit., 234). Cuando vimos la referencia dudamos sobre la datación de dicho viaje, pudiendo haber sido del segundo colombino, pero la consulta del documento (AHP, 15/9101-P, fol. 62 r.), no dice “*marineros en la nao nombrada Marigalante*”, como cita Ronquillo, sino “*marineros en la nao que Dios salve que ha nombre Marigalant*”. Esto quiere decir que en enero de 1501 existía otra nao con ese nombre y que Antón de Escalante era su maestre. Recordemos que la Mari Galant del segundo viaje se utilizó en La Española para la construcción del fuerte de la Concepción. Este documento también refuerza por otra parte el argumento que presentábamos al comienzo de este trabajo sobre el nombre de Mari Galanta que maestros vascos ponían a sus naves.

...

Después de efectuados estos dos primeros viajes de Descubrimiento y Rescate, y cuando todos los capitanes habrían reportado a Fonseca las noticias de sus viajes, se dieron cuenta de que la costa que dibujaban en nada coincidía con las noticias que Vasco de Gama trajo en 1499 de las costas asiáticas. Al parecer, “*el resultado de los informes plasmado en una carta debió generar el nacimiento de una costa continuada y muy extensa, más de 600 leguas, que estaba indicando la presencia de una tierra muy grande, una masa continental en ciernes con características bien distintas a las esperadas que debía de tener el Catay*”<sup>64</sup>. Para intentar aclarar el enigma se decidió reforzar el plan de descubrimiento enviando nuevas flotas a cargo de Vicente Yáñez Pinzón, de Diego de Lepe y de Vélez de Mendoza, todos ellos hacia las costas brasileñas, aunque éste llegara más al sur que los otros dos<sup>65</sup>. Con todos estos datos, Juan de la Cosa, a finales del año 1500 al parecer, aunque hay dudas sobre esta fecha, confeccionaría su famosísimo mapa, en el cual reflejaría toda la cartografía descubierta hasta la fecha.

...

Por la fecha del documento pensamos en varias opciones. Por un lado, podría tratarse del tercer viaje del Almirante, tal y como Juan de Escalante así lo declara en la probanza del Almirante de las Indias hecha en Cuba el 16 de febrero de 1515 (MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos... Tomo III*, op. cit., 356. Por el otro, lo que es más probable, que se trate de la nave que utilizó Cristóbal Guerra en su viaje de las perlas. Disponemos para ello de una cédula fechada el 2 de agosto de 1501, por la cual se ordena al tesorero Morales se pague a Ximeno de Briviesca 9.488 maravedíes “*para que los reparta e pague a ciertas personas que vinieron en la NAO (sic) de Cristobal Guerra, que los ovieron de haber de ciertas perlas que V.A. les mandó tomar, de la parte que les cabía de las perlas que trugieron de las Indias*” (AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 5-201-3). Como, tal y como veremos a continuación, Pedro de “Solitibar”, a quien el resto de marineros habían dado poder para cobrar el viaje, estuvo con Antón de Escalante en el viaje de Bastidas y la Cosa, creemos se habría saldado la deuda que mantenían los marineros con el maestro.

(64) VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit., 154.

(65) No desarrollaremos estos viajes para no alargar este trabajo. Además no interviene en ellos nuestro protagonista. Para ellos remitimos RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit.; VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit.; MANZANO, J. *Los Pinzones y el descubrimiento de América*, Madrid 1988, Ediciones de Cultura Hispánica. Cfr. también, IRVING, W., op. cit. Para la cronología de los viajes, vid. **Anexo 2**.

Durante la primavera y verano del año 1500, Antón de Escalante descansaría en Sevilla, donde es probable que coincidiese con sus paisanos guipuzcoanos Francisco de Arranomendi, Juan de Granada, el mozo, el bachiller Olaiz y Nicolás de Montaot, que se encontraban en dicha ciudad para cobrar el juro de 10.000 maravedíes anuales que los reyes habrían concedido a Juan de Granada “El Viejo” en el año 1480 y que estaba pendiente de cobro durante todo ese tiempo<sup>66</sup>. En todo caso, nuestro protagonista no esperaría mucho para iniciar una nueva aventura americana. A partir de este momento entramos ahora de lleno en el siguiente viaje, éste bien documentado, de nuestro protagonista, que junto con Rodrigo de Bastidas y Juan de la Cosa, efectuaron nuevamente a las Indias, descubriendo por vez primera parte de las costas colombianas y panameñas.

Tras las últimas navegaciones hacia el sur, Fonseca organizó una nueva expedición de descubrimiento pero con el objetivo de dirigirse hacia el norte de Paria e isla Trinidad. En la capitulación firmada el 5 de junio de 1500, se limitaba la licencia a dos naves: “*dos navíos vuestros a vuestra costa e misión, por el dicho Mar Océano, a descubrir e descubrais islas e Tierra firme a las partes de las Indias, o a otra cualquier parte*”<sup>67</sup>. Por lo tanto, la empresa se haría a expensas de Bastidas, sin ningún tipo de ayuda de la Corona, algo por otra parte habitual en los denominados viajes menores, como lo era éste.

Los dos navíos contratados serían la nao Santa María de Gracia, cuyo maestre era Martín de Buniorte, y la carabela San Antón del maestre Antón de Escalante, ambos vecinos de Hondarribia. La contratación no estuvo exenta de problemas. Así nos lo cuenta José Joaquín Real Díaz:

---

(66) Tan sólo es una suposición, pero estando Antón en Sevilla antes de su salida para el viaje con Bastidas y por esas mismas fechas, de abril a junio de 1500, tenemos las cartas de poder otorgadas por Juan de Granada en Andalucía, tal y como pueden verse en ARChV. Pleitos Civiles. Perez Alonso, Fenecidos, 1668-4. El 3 de febrero, por ejemplo, Granada enviaba una carta a Domingo de Lizarza desde Cádiz, mientras en marzo, ya desde Sevilla, otorgaba un poder, donde aparecía como testigo el bachiller Olaiz, a favor de Francisco de Arranomendi, quien por esas fechas parecía encontrarse en Granada. Datos amablemente cedidos por Iago Irixoa.

(67) Vid. AGS. Cámara de Castilla. Libros de Cédulas, 4-103,1 y AGI. Patronato Real, 26-1.

“Según la Capitulación firmada con la Corona, la expedición descubridora se compondría de dos navíos. No era fácil en estos momentos, en Sevilla, hallar barcos libres de compromiso y de las características necesarias para tan larga navegación. En este cometido la ayuda prestada por Juan de la Cosa debió ser indiscutible, y tras muchas visitas al puerto encuentran por fin una nao y una carabela que les satisface: la Santa María de Gracia y la San Antón. Al ponerse en contacto con los maestros respectivos, Martín de Buniorte o Boriol y Antón de Escalante, éstos les comunican que los navíos están ya comprometidos. No desmayó Bastidas ante este contratiempo y logra, ganándose la tripulación con la esperanza de mejores beneficios, que ésta ofrezca cinco mil maravedíes a los maestros para rescindir el compromiso anterior”<sup>68</sup>.

No sabemos si Bastidas conocía a Juan de la Cosa antes de contratarlo para este viaje o simplemente fueron las noticias y buenas referencias que acumulaba ya el piloto La Cosa, las que condujeron finalmente a Bastidas para llevarlo, pero lo que sí sabemos es que Juan de la Cosa y Antón de Escalante se conocían de muchos años atrás y efectuado varios viajes a las Indias. Ellos serían los verdaderos artífices de la navegación, pues conocían la ruta, el destino, las naves y los marineros. Rodrigo de Bastidas era el capitán de la flotilla, pero la navegación propiamente dicha correspondía a los anteriores. Además, la contratación de Juan de la Cosa, relatada por Las Casas y Bastidas, nos reafirma en nuestro comentario anteriormente efectuado sobre la participación de La Cosa en el tercer viaje colombino<sup>69</sup>.

---

(68) REAL DÍAZ, J. J. “El sevillano Rodrigo de Bastidas. Algunas rectificaciones en torno a su figura”, Separata de: *Archivo hispalense*, 111 (1962), 8-9 (accesible <http://digital.csic.es/handle/10261/83496>); GIL, J. “Marinos y mercaderes...”, op. cit., 326-327: “...*El maestre vizcaíno Martín Boniol fue enganchado sin duda por Juan de la Cosa; no dispongo de noticias sobre él, pero por las mismas fechas están documentados unos hermanos vascos que actúan como mercaderes en Gran Canaria y en Sevilla: Francisco Boniel, Antón Boniel y Gonzalo de Segarra. En consecuencia no parece descabellado suponer que todos procedían de la misma familia, y que la estancia de Martín en el puerto de las Muelas estaba motivada por un viaje mercantil, presumiblemente de azúcar, a Las Palmas, pues en azúcar traficaba la sociedad fraterna...*”. Aunque el profesor Gil le nombre como Martín Boniol, a veces aparece como Martín Boriol, ya que como más adelante veremos, su apellido se transforma con diferentes variantes. A diferencia del profesor Gil, no creemos en la relación familiar entre Martín y los hermanos vascos que documenta como mercaderes en Canarias.

(69) DE LAS CASAS, B., op. cit., Libro II, 135: “*Un Rodrigo de Bastidas, vecino de Triana, hombre honrado y bien entendido, que debía tener hacienda, determinó de armar dos navíos e ir a descubrir, juntamente con rescatar oro y perlas, que era de todos el fin principal; concertóse con algunos, y en especial con Juan de la Cosa, vizcaíno, que por entonces era* ...

Así pues, desde Sevilla pasaron a Cádiz, donde tras terminar el apresto, todo lo más en la primavera de 1501 iniciaban Bastidas y La Cosa su viaje, tan sólo con dos naves<sup>70</sup>. Pondrían rumbo a Canarias y, tras reaprovisionarse en la Gomera, enfilarían hacia la zona ya conocida por Juan de la Cosa y Antón de Escalante del sur de las Antillas menores. La primera tierra que avistaron resultó ser una isla desconocida y a la que pusieron de nombre Isla Verde, según relata Oviedo “*por ser muy fresca e de muy grandes arboledas*”. Se trata, según creemos, de la actual isla de Granada, en la cual desembarcaron para tomar agua.

...

*el mejor piloto que por aquellos mares había, por haber andado en todos los viajes que había hecho el Almirante*”; MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 102, Rodrigo de Bastidas declaraba a la décima pregunta del interrogatorio que “*al tiempo que fue a descubrir este testigo en aquellas partes como dicho tiene trabajo de aver un piloto de los que avian navegado por estas partes con el dicho almirante que se llamava Juan de la Cosa e que lo llevo con sygo para hazer e hizo con el el dicho viaje...*”.

(70) No hay unanimidad sobre la fecha de partida de las naves, que varía entre octubre de 1500 y enero de 1502, según sea el autor al que se recurra. Navarrete, Vergara y Velasco, Posada, Noguera, Ballesteros Beretta, Melón y Ruiz de Gordejuela, Quintana o Washington Irving opinan que las naves de Bastidas zarparon en octubre de 1500; Las Casas, Restrepo Tirado y otros se inclinan por enero de 1501; Demetrio Ramos y Marcos Varela, por su parte, creen que la salida se efectuaría, como mucho, a finales de septiembre de 1501; Ruiz de Obregón en octubre de 1501 y finalmente, Oviedo y Real Díaz en enero de 1502. Nosotros creemos que la partida se efectuaría en la primavera de 1501. Una navegación anterior sería imposible, dados los documentos de enero de 1501 (vid. supra, nota 63) y otros tres del AHPS de febrero de 1501, tal y como podemos ver *Catálogo de los fondos americanos del AHPS*, Sevilla 1997, Instituto Hispano-Cubano de Historia de América, Tomo X, doc. 13 (“*para que cobre de Rodrigo de Bastidas...por el abastecimiento de las naves con que había de ir a descubrir a las Indias*”); doc. 14 (“*Martín Boriol, maestre y señor del navío Santa María y Rodrigo Bastidas, capitán del mismo navío...para abastecimiento de dicho navío en el viaje que habían de hacer a descubrir en las Indias*”); y doc. 15 (“*Martín Boriol, maestre del navío Santa María, otorga a Rodrigo Bastidas...en el viaje de descubrimientos que iban a hacer a las Indias*”). Además, una navegación posterior sería difícil, pues no encajaría con la llegada de la flota a la Española y el tiempo necesario para el deterioro de las naves, tal y como vamos a ver a continuación. Por todo ello, nos decantamos por una salida del viaje descubridor efectuada en la primavera del año 1501.

Aparte de las dos naves, también llevaban a bordo un “bergantín” y un “chinchorro”. Vid. RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 150; BONO, J. y UNGUETI-BONO, C. *Los protocolos sevillanos de la época del descubrimiento*, Sevilla 1986, Junta de Decanos de los Colegios Notariales de España-Colegio Notarial de Sevilla, 103; y REAL-DÍAZ, J. J. *El sevillano Rodrigo...*, op. cit., 24.

**Mapa 6: Recorrido del viaje de Antón de Escalante, según Antonio Ballesteros Beretta**



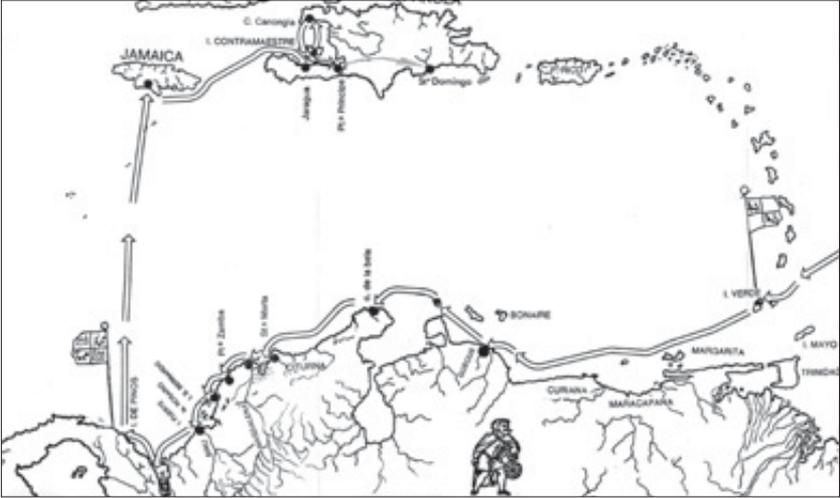
Fuente: BALLESTEROS BERETTA, A. *El cántabro Juan de la Cosa y el descubrimiento de América*, Cantabria 1987, Gobierno de Cantabria, 185.

Siguiendo el relato de fray Bartolomé de Las Casas, a partir de la isla Verde los descubridores navegaron por el golfo de Venezuela, Coquibacoa, Santa Marta, Cartagena, Golfo de Urabá, islas de San Blas, para llegar al puerto que llamaron del Retrete y desde allí dirigirse a Jamaica y La Española (**Mapa 6**)<sup>71</sup>. Por el contrario, si seguimos el relato de Fernández de Oviedo, los navíos no entrarían en el golfo de Venezuela ni tampoco llegarían hasta el puerto del Retrete, sino que partirían hacia Jamaica desde Urabá (**Mapa 7**)<sup>72</sup>.

(71) DE LAS CASAS, B., op. cit., Libro II, 135-136.

(72) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general y natural de las Indias*, Madrid 1851, RAH, 1.ª parte, capítulo VIII, 77.

**Mapa 7: Recorrido del viaje de Antón de Escalante, según Demetrio Ramos, siguiendo a Oviedo**



Fuente: *Ibidem*, p. 160.

En cualquiera de los dos casos y para cumplir la capitulación convenida, no se detendrían en las costas descubiertas por Colón y Guerra, es decir Trinidad, Boca del Drago, Paria, Isla Margarita, Cumaná y Golfo de las Perlas, sino que navegarían hasta llegar al Cabo de la Bela por territorios ya conocidos por La Cosa y Antón de sus anteriores viajes. En este sentido, compartimos la opinión de Ramos<sup>73</sup> que la mayoría del oro rescatado lo tomaron en Gueque, sitio ya conocido, y un poco más adelante, en una de las islas de los Gigantes —la actual Aruba—, donde cargarían palo Brasil. A partir del Cabo de la Bela entraban en territorio desconocido, iniciando el reconocimiento de la costa de Citurna y navegando más de ciento cincuenta leguas con rumbo Sudoeste. Por esta zona y debido a algún incidente bien con los indios, bien con los tripulantes, quedaría abandonado un tal Juan Buenaventura, rescatado meses más tarde por Ojeda al arribar a la misma zona.

(73) RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 152-153.

Bajando entre doce y trece grados de latitud desde el cabo de la Bela llegarían a las costas de Riohacha y de Santa Marta (actuales costas colombianas), por donde conocieron, según Oviedo, a “*los indios coronados que hay en aquella costa*”<sup>74</sup>.

Poco más adelante llegaron al paraje donde años más tarde se fundaría la ciudad de Cartagena de Indias y pondrían nombre al río Magdalena y las islas Barú. Al parecer, el avance por la zona sería lento, reconociendo la costa y comerciando con los indios. Extraña, y así lo constata el Padre las Casas, la benévola actitud de los indígenas, que en viajes posteriores se harían famosos por su hostilidad y fiereza, con la utilización de mortales flechas envenenadas con hierba. Prueba de ello sería la atroz muerte de Juan de la Cosa en esta zona ocho años más tarde, acribillado con esas mismas armas. Algunos autores comentan que esta actitud benévola estuvo estrechamente relacionada con el carácter pacífico de Bastidas y a que en la intención de los exploradores no había propósito colonizador ni intención de permanecer en el país.

Costeando por esta zona quedarían impresionados al divisar por primera vez, tras la idílica costa caribeña con sus playas y cocoteros, la inmensa jungla y al fondo, la cordillera nevada que llamarían Sierra Nevada de Santa Marta, el sistema montañoso litoral más alto del planeta, que se eleva abruptamente desde las costas del mar Caribe hasta alcanzar una altura de 5.775 metros. Tras doblar la punta de Caribona, penetrarían en el golfo de Urabá o del Darién, que llamarán Golfo Dulce debido a que en la marea menguante el agua es mayoritariamente dulce, proveniente del río San Juan. Tras varios días de estancia y de intercambio con los indios de la zona, abandonarían ese golfo que habría de ser uno de los hallazgos más estimados, hasta el punto de que tras el regreso de la flota a la península, se le haría a Juan de la Cosa en 1503 una merced, designándole alguacil mayor del gobernador que fuese a residir allí<sup>75</sup>.

A partir de aquí hay división de opiniones entre los autores acerca del último punto de recalada antes del regreso (**Mapas 6 y 7**). Nosotros creemos, tal y como mantiene Ballesteros Beretta, siguiendo al padre las Casas, que

(74) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general...*, op. cit., cap. VIII, 76.

(75) AGI. Indiferente General, 418-1, fol. 94 r.º: Alcalá de Henares 1503-4-3. Real Provisión concediendo a Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Santa María, el cargo de alguacil mayor del gobernador de Urabá. “...*é á mucho peligro é riesgo de vuestra persona, ayudaistes a descubrir en las partes de las Indias el golfo de Urabá...*”.

continuarían por San Blas, hasta el puerto del Retrete<sup>76</sup>. Lo que sí está claro, es que bien desde este puerto, bien desde Pinos, varias leguas más atrás, como cree Ramos siguiendo a Oviedo (**Mapa 7**)<sup>77</sup>, los capitanes Bastidas y Cosa con sus dos naves descubridoras estimaron que ya era tiempo de regresar teniendo suficiente oro rescatado. No pudieron hacerlo, ya que un grave contratiempo les obligaría a cambiar el itinerario previsto.

Un gusano de mar desconocido para ellos, *Teredo navalis*, un molusco bivalvo xilófago, llamado “broma”, que habita en aquellas zonas tropicales, había agujereado el casco de las embarcaciones y amenazaba con hundirlas; de hecho, ellos serían los primeros navegantes que experimentaron los daños de la “broma”, advirtiéndolo en su regreso, a los oficiales reales los efectos desastrosos de aquella plaga. Seguir navegando bajo esas condiciones y sin reparar las naves podría dar al traste con la expedición y todo lo rescatado. Reunidos los maestres de las naves Antón de Escalante y Martín de Buniort con los dos capitanes, tomaron la decisión de ir hacia la isla Española. Sin embargo, antes de llegar y viendo que la situación empeoraba, tuvieron que refugiarse en la isla de Jamaica, isla que ya conocían tanto Antón como La Cosa, aun sabiendo que tenían prohibida la arribada a dicha isla, tal y como constaba en sus capitulaciones. Aquí, en Jamaica, conseguirían comida de los indios a cambio de los espejos, cascabeles y collares que aún les quedaban, pero no recursos suficientes como para reparar las naves. En esta isla coincidirían con Guerra<sup>78</sup>, el cual volvía de regreso de su segundo viaje, quien probablemente les acompañó en el camino hacia La Española, ya en parte colonizada en aquella época. Ahí dispondrían de los elementos necesarios para un arreglo adecuado.

Aun estando relativamente cerca la isla Española de la jamaicana, no consiguieron arribar a sus costas, teniendo que refugiarse en la isla del Contraestre, apenas a una legua de distancia de la costa de la Española. Desde esa pequeña isla, al parecer, algunos hombres se dirigieron a Santo Domingo, en busca de lo que necesitaban para reparar las naves. Efectuado un provisional arreglo y revisados los cascos, aunque sin garantías suficientes, tomarían la decisión de volver a Cádiz. Al poco de salir, un violentísimo temporal les obligó a buscar refugio en la costa de La Española, en el cabo

(76) BALLESTEROS BERETTA, A., op. cit., 184.

(77) RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 160-163.

(78) GIL, J. “Marinos y mercaderes...”, op. cit., 360: “*derrotando después a Jamaica, donde encontró por ventura las naves de Bastidas que, carcomidas de broma, se dirigían a Santo Domingo. Es probable que llegara con ellas al puerto de La Española...*”.

llamado de la Canongía. Allí permanecieron por espacio de un mes, intentando comunicarse con el comendador Francisco de Bobadilla, pero bosques inexpugnables en terrenos desconocidos se lo impedirían. Al cabo del mes mejorarían las condiciones, renaciendo la esperanza de los navegantes. Sin embargo, haciéndose otra vez a la vela, una nueva borrasca les obligaría a buscar refugio, por tercera vez ya, en la región de Xaragua, hoy día llamado Puerto Príncipe. El temporal debió ser terrible, pues aquí se hundirían definitivamente las dos naves vascas.

Ante esta situación, Rodrigo de Bastidas dividió a sus hombres en tres partidas, una mandada por él, otra por Juan de la Cosa y la tercera probablemente por Antón de Escalante, en la que irían la mayoría de tripulantes vascos. Por caminos distintos y tras largas caminatas, se dirigieron a Santo Domingo, llevando cada columna un gran cofre con objetos de oro y perlas<sup>79</sup>. Llegados a la ciudad, el gobernador Bobadilla encarceló a Bastidas y lo sometió a un proceso, bajo la acusación de arribada fingida, de haber efectuado trueques con los indios e incluso de haberles repartido armas. También se le acusaba de que parte de los hombres de alguna partida se habían desmandado por la isla, matando a muchos indios.

El proceso estaba en marcha cuando Ovando llegó como nuevo gobernador en la gran flota de 32 naves, el 15 de abril de 1502. En ese momento se determinó enviar a Bastidas a la Península para juzgarlo por estos hechos. Así, en julio de ese año regresarían las 32 naves, con Bobadilla como capitán de la flota, y con Bastidas preso. También viajarían aquí Juan de la Cosa, Antón de Escalante, Martín de Buniort y otros marineros del último viaje. Un violento huracán les atraparía poco después de la salida y hundiría 20 de las naves, pereciendo allí Bobadilla y el capitán Antonio de la Torre entre otros ilustres personajes, y demás marineros y colonos que regresaban a la Península. La tragedia fue de tal magnitud que se perdieron con los navíos grandes cantidades de oro, perlas y otros rescates, entre ellos la famosa pepita de oro que

---

(79) DE LAS CASAS, B., op. cit., Libro II, 136: “...*habiendo rescatado mucho oro y perlas por toda la costa que anduvieron vinieron a parar al golfo de Xaraguá desta isla, donde los navíos se perdieron, y de allí se fueron por tierra, la gente, a Santo Domingo, que está 70 leguas, y allí los vide yo entonces y parte del oro que había habido. Decíase que traían dos o tres arcas de piezas de oro, que entonces se tenía por riquezas grandes, y nunca tantas imaginadas. Trujo consigo ciertos indios, no sé si tomados por fuerza o vinieron con él de su grado, los cuales andaban por la ciudad de Santo Domingo en cueros vivos, como en su tierra lo usaban, y por paños menores traían sus partes vergonzosas metidas dentro de unos canutos de fino oro, de hechura de embudos...*”.

“era más grande que una hogaza de pan de Utrera”<sup>80</sup>. También moriría el cacique rey Guarionex, quien, luchando contra los colonos españoles, había sido detenido y encarcelado para enviarlo a España.

Entre las pocas naves que se salvaron estaba la carabela en la que volvían Rodrigo de Bastidas, Antón de Escalante, Martín de Buniort y parte de los marineros<sup>81</sup>. El barco fondeó en el puerto de Cádiz en septiembre de 1502, provocando una considerable expectación, tanto por la cantidad de oro que traían como porque traía a Bastidas como un preso ilustre.

La expedición podía considerarse como un éxito. Bastidas había calculado que el valor de las carabelas y lo rescatado ascendería a una cuantía de cinco millones de maravedíes. Informados los reyes de la evidencia del botín, no les quedó más remedio:

“mandáronlo soltar [a Bastida] e que se fuese a la Corte, que a la sazón estaba en Alcalá de Henares. E por sus letras reales proveyeron qu’el oro que llevaba d’este descubrimiento que avía hecho, le mostrase en todas las cibdades e villas por donde pasase, hasta llegar a la Corte; e a los corregidores e justicias mandaron que en sus jurisdicciones lo rescibiesen públicamente, porque fuese a todos notorio e lo vieses”<sup>82</sup>.

Esto se hizo así para revitalizar la empresa descubridora tras los desastrosos retornos de Pinzón y Lepe. Finalmente, los monarcas absolvieron a Bastidas de todos los cargos. De hecho, a la vuelta del viaje, Bastidas y La Cosa serían recompensados cada uno de ellos con una pensión vitalicia de 50.000 maravedíes anuales de por vida por estos descubrimientos, y serán recordados por la Historia como los descubridores de las costas colombianas y panameñas<sup>83</sup>.

(80) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general...*, op. cit., lib. III, cap. VII, 75.

(81) Desconocemos el número exacto de los que fueron al viaje; es probable que parte de la tripulación pereciera durante el viaje de exploración y quizá también en alguna de las naves que se hundieron en el regreso a la Península.

(82) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. *Historia general...*, op. cit. 2.ª parte, lib. XXVI, cap. II, 335.

(83) AGI. Indiferente General, 418-1, fols. 126 v.º (para Bastidas) y 127 r.º (para La Cosa). Además a La Cosa se le adjudicó el alguacilazgo de Urabá. Vid. supra, nota 75. Sobre la resolución de la causa contra Bastidas, cfr. FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, M. (coord.): *Colección de los viajes...*, op. cit., Tomo II, 463-467.

En lo que respecta a la tripulación de las dos naves, disponemos de datos muy interesantes<sup>84</sup>. Por un lado, y aunque probablemente no tengamos la relación completa del rol, se observa claramente la división entre andaluces y vascos. Tenemos, por un lado, 18 andaluces<sup>85</sup>. A estos habría que añadir al carpintero gallego Pedro Sánchez, al médico canario maestre Gonzalo, a uno de los veedores Juan de Ayala, a tres extranjeros, de los cuales dos son flamencos (Juan y Richarte Labardero) y el otro, veedor de la flota, el genovés Luis de Negrón. También hay que añadir a un personaje que fue en esta expedición y que al cabo de los años sería muy popular; nos referimos a Vasco Núñez de Balboa, el extremeño conquistador y futuro descubridor del Mar del Sur (Océano Pacífico); todos ellos suman 25 tripulantes. Por otro lado, la nómina de tripulantes vascos se eleva a 28, tal y como vemos en el **Cuadro I**.

**Cuadro I: Vecindad de los tripulantes vascos en la expedición de Bastidas / La Cosa (1503)**

Lugar	Nombre	Cargo
Hondarribia	Martín de Eracustieta	maestre
	Sabat	
	Juan de Vargoen	marinero
	Martín de Buniort	maestre de la nao Santa María de Gracia
Urruña	Juan de Moxilla	contramaestre
	Juan Pérez	
San Sebastián	Ximón	grumete
	Miqueo de Lugaris	marinero
Irun	Hustariz	grumete

(84) *Ibidem*, fols. 91 v.º-92 r.º para el original; y REAL DIAZ, J. J. “El sevillano Rodrigo de Bastidas”, op. cit., 32-34, para la transcripción.

(85) Diego Hurtado, Rodrigo Mexia, García Pérez, Juan de Grado, Bartolomé Sánchez, Juan de Morales, Gonzalo de Lorca, Juan y Diego de Moscoso y Juan de Ledesma, todos ellos vecinos de Sevilla, a los que habría que añadir Domingo Juan, vecino del Puerto de Santa María, Gonzalo Sánchez, vecino Cádiz, Diego López, vecino de Lepe, Juan de Hinojos, Francisco Aranda, Pedro Mojarra, Juan de Saravia y Francisco Díaz.

Lugar	Nombre	Cargo
“Pasaia” <sup>86</sup>	Antón de Escalante	maestre de la carabela San Antón
	Pedro de “Çolitibar”	maestre
	Chomi(n)	marinero
	Miquelote, hijo de Antón de Escalante	marinero
Bermeo	Sancho	grumete
Gernika	Sancho Espadero	
	Iñigo el barbero	
Bilbao	Gorvalan	marinero
	Ochoa, sastre	marinero
Azpeitia	Iñigo	marinero
Desconocida	Domingo de “Sarrobi”	calafate
	Juan Díaz	marinero
	Miqueo	tonelero
	Chomingo	
	Juanes de Vermeo	marinero
	Juanes de Irun	grumete
	Juanes de Urruña	marinero
	Juan Martínez de “Azpetia”	

Fuente: REAL DÍAZ, J. J., op. cit., 8-9 y ap. docs. II-V, y, especialmente, para la mayor parte de ellos, AGI. Indiferente General, 418-1, fols. 91 v.º-92 r.º (para Domingo de “Sarrobi”, *ibidem*, fol. 90 v.º). Mantenemos los apellidos tal y como aparecen en el documento. Aunque es muy probable que los apellidos toponímicos que podemos ver en los personajes sin adscripción de vecindad hagan referencia a su lugar de origen, hemos preferido mantenerlos en este apartado, pues, como decimos, el documento no hace mención expresa la localidad de procedencia. La única excepción la constituye Juan Díaz, cuya vecindad sí es mencionada pero debido una mancha, no es posible saber su vecindad: tan sólo atisbamos a leer “vecino de Ba(...s)”.<sup>86</sup>

(86) En el documento no se especifica a qué comunidad pertenecen, si a San Pedro o a Donibane. Seguramente se trate de la segunda, pues el apellido lo tenemos registrado ahí para inicios del XVI (cfr. IRIXOA CORTÉS, I. “Atzerritarrak...”, op. cit., ap. doc. 1 e ÍDEM: *Documentación medieval...*, op. cit., doc. 104), aunque también aparece Errenteria para inicios del XVI y la casa-solar se encuentra en Oiartzun.

A esta lista de 27 marineros tendríamos que añadir a Juan de la Cosa, llamado también “el vizcaíno”. Aunque desconozcamos su oriunde exacta, de lo que no tenemos ninguna duda es que no es vecino ni natural de Santoña. El error de apreciación que tuvo Navarrete en la transcripción de un documento supuso que prácticamente la totalidad de autores posteriores le siguieran en su errónea interpretación<sup>87</sup>. En lo que respecta a Juan de la Cosa y su vecindad en Santoña, Navarrete transcribe “*Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Santoña*”, donde debería leerse “*Juan de la Cosa, vecino del Puerto de Santa María*”. La diferencia estriba, nada más que en la similitud de la abreviatura en letra cortesana entre “*Stma*” que corresponde a Santa María y “*Stña*”, que corresponde a Santoña. Y, nada menos que, por este único documento equivocado, se le da oriunde cántabra al insigne piloto. No hay ningún otro documento, repetimos, ninguno, en el que se afirme la vecindad de Santoña para Juan de la Cosa; de todas formas, tampoco habría que olvidar que el concepto de “vizcaíno” incluyó no pocas veces a los propios cántabros<sup>88</sup>. Esperamos abordar la cuestión en un futuro.

Por otro lado, nos parece interesante destacar que tenemos la primera documentación que nos indica que marineros de Ipparalde formaron parte de estos viajes de descubrimiento. Pensamos que hubo más, tanto en viajes anteriores como posteriores, metidos todos en el genérico de “vizcaínos”. Al fin y

---

(87) Martín Fernández de Navarrete fue un gran marino, escritor e historiador que ocupó el cargo de Director de la Real Academia de la Historia. A él se deben libros y colecciones indispensables para la Historia de la Marina castellana: *Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*; *Disertación sobre la historia de la náutica*; *Viajes de Américo Vespucio*; o la *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España, etc.* A pesar de ello, o mejor dicho, quizás al inmenso trabajo desempeñado por este autor, en determinadas transcripciones cometió errores que luego continuados por el resto de autores, sin contrastar el original, supondrían dar validez a lo afirmado. Así nos consta, por ejemplo, que en la famosa introducción de las capitulaciones de Santa Fé del año 1492 (ACA. Cancillería. Registros, 3569, fols. 135 v.º-136 v.º), se lee claramente “*en alguna satisfacción de lo que ha descubierto en las mares oceánas*”, pero Navarrete leyó “*en alguna satisfacion de lo que a descubrir en las mares oceánas*”. Otro error, que trascendería a posteriores autores y que incluso se conserva aún, es la adjudicación del oficio de escribano de Sevilla que Navarrete daba al descubridor Rodrigo de Bastidas. El error proviene, tal y como probó José Joaquín REAL DÍAZ en su artículo “El sevillano Rodrigo de Bastidas”, op. cit., pp. 1 a 3, en la interpretación de la abreviatura para achacar a Bastidas el oficio de escribano. Así, donde Navarrete lee: “*escribano de la dicha ciudad de Sevilla*”, debe leerse “*vecino de la dicha ciudad de Sevilla*”.

(88) Sobre todo ello, vid. las interesantísimas reflexiones de BARREIRO-MEIRO, R. “Juan de la Cosa y su doble personalidad”, *Revista General de Marina*, 79 (1970), 165-191.

al cabo, no era una práctica desconocida a escala local, ni mucho menos<sup>89</sup>. En lo que respecta a la expedición que venimos abordando, el maestre de la nao Santa María de Gracia, Martín de Buniort, al que en los documentos le dicen Boniol o Boriol, sería vecino de Hondarribia y, muy posiblemente, natural de Biriatau<sup>90</sup>; por su parte, el contra maestre y dos marineros eran vecinos de Urruña.

En este contexto de heterogeneidad de procedencia se nos hace extraño que a un piloto llamado Nicolas Pérez se le desautorizara a ir con ellos aduciendo que era extranjero<sup>91</sup>. Resulta desconcertante después de haber visto que el maestre, contra maestre y dos marineros son “vizcaínos”, pero naturales del Reino de Francia. Más aún, en la misma flota van dos flamencos, e incluso el veedor de la misma es genovés. Si añadimos que a la llegada de Bastidas y La Cosa a Santo Domingo, el mismo Nicolás Pérez, al cual se le había prohibido ir por ser extranjero, se encontraba allí y platicó con ellos a su llegada, no entendemos la negativa de los oficiales sevillanos<sup>92</sup>.

(89) El fenómeno de la composición heterogénea de los navíos, aunque apenas estudiado, parece que fue muy habitual a escala local; baste recordar la procedencia geográfica de la tripulación enrolada en la nao del pasaitarra Martín Sanz de Villaviciosa en 1536 con destino a la pesquería de Irlanda: de los 55-56 hombres que llevaba, la mitad procedían de Bizkaia (20 de Ea y 8 de Lekeitio), 14-15 eran de Pasai Donibane y, finalmente, 5 hombres eran franceses (suponemos que de Iparralde) (IRIXOA CORTÉS, I. *Pasaia: hastapenak...*, op. cit., 63). Incluso en épocas convulsas de guerra, la interrelación, transacciones y negocios entre vecinos de uno y otro lado de la muga fueron habituales, como puede verse en los protocolos notariales de Hondarribia. Históricamente a la zona de Baiona se le ha concedido una importante influencia en el desarrollo de las actividades marítimas de los guipuzcoanos, hasta el punto de que la experiencia de los marinos vascofranceses pudo resultar fundamental para que los guipuzcoanos se adentraran en el negocio de Terranova.

(90) No podemos asegurar a ciencia cierta esta naturaleza, aunque el origen familiar sí sería ése. Esta procedencia de Iparralde se confirmaría por la propia presencia de marineros de Urruña en el viaje de Bastidas, especialmente si tenemos en cuenta que Biriatau en aquella época era un pequeño barrio perteneciente a Urruña. Cfr. *infra*, notas 119-121.

(91) MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo IV...*, op. cit., 22: “...este testigo se adereçaua para yr por piloto de Juan de la Cosa e Rodrigo Bastidas e que despues al tiempo de la partida los oficiales de Seuilla no le dexaron yr aquel viaje por ser este testigo extranjero e que despues quando vino el dicho Juan de la Cosa y Bastidas este testigo estaua en esta villa de Santo Domingo e alli aporto el dicho Juan de la Cosa e alli platico este testigo con ellos...”.

(92) No sabemos cuando llegó a la isla Española, pero estaba en Santo Domingo cuando arribó Colón en su tercer viaje, esto es el 31 de julio de 1498 (*ibidem*, p. 21). Suponemos que volvería a la Península en diciembre de 1498, junto con Juan de la Cosa, Antón de Escalante y otros, pues formó parte del viaje de descubrimiento de Ojeda y La Cosa de la segunda mitad

...

Bastidas y la Cosa serían recompensados cada uno de ellos con una pensión vitalicia de 50.000 maravedíes anuales por estos descubrimientos<sup>93</sup>, y serán recordados por la Historia como los descubridores de las costas colombianas y panameñas. Por su parte, Antón de Escalante (y Martín de Buniort), cobrarían su flete, pero perderían las naves y nadie recuerda su gesta, habiendo sido ellos principalmente, junto con Juan de la Cosa, los verdaderos protagonistas de la navegación. En estos primeros viajes de descubrimiento, tanto Alonso de Ojeda como Cristóbal Guerra o Rodrigo de Bastidas no conocían la ruta ni la zona y, por supuesto, nada sabían de navegación, contrariamente a Juan de la Cosa, Peralonso Niño o Antón de Escalante. Al fin y al cabo, el ilustre vecino pasaitarra había acumulado una notable expe-

...

de 1499 (*ibidem*, 21-22), donde, según Navarrete, fue como maestre de uno de los navíos (*Colección de los viajes...*, op. cit., Tomo III, 21). Intentaría ir con Bastidas, la Cosa, Buniort y Antón de Escalante, en este caso como piloto, en el viaje de descubrimiento de éstos de octubre de 1500, cosa que se le impediría por ser extranjero (MURO OREJÓN, A. (ed.) *Pleitos Colombinos, Tomo IV...*, op. cit., 22; y GIL, J. "Marinos y mercaderes...", op. cit., 330-331). Este hecho se explicaría por la prohibición, introducida a mediados de 1500 y en los viajes de Descubrimiento, de incorporar a extranjero en las tripulaciones, por miedo a la competencia lusitana, que ya había plantado pie en el Nuevo Mundo; incluso, como en el caso de Nicolás, aunque llevasen tiempo enrolados (RAMOS, D. *Audacia, negocios...*, op. cit., 149-150; BALLESTEROS BERETTA, A., op. cit., 176). Sin embargo, sí es extraño que sólo se le aplique a él, cuando en el mismo viaje haya otros seis extranjeros, y, especialmente, que Nicolás hubiese llegado antes que ellos (MURO OREJÓN, A. (ed.): *Pleitos colombinos, Tomo IV...*, op. cit., 22). No sabemos la fecha de llegada, pero intuimos que debió de ser en el segundo viaje de Guerra que llegaría a la isla en septiembre de 1501, ya que si él estaba en Santo Domingo cuando llegaron Bastidas y la Cosa, no pudo ser en el segundo viaje de Ojeda, que llegó a La Española en septiembre de 1502, ni tampoco en la flota de Ovando, pues la llegada de ésta es también posterior a la llegada de Bastidas. No nos queda pues más que el viaje de Guerra. En el año 1512 lo encontramos como vecino de Santo Domingo y un años más tarde, en 9 de febrero de 1513 depone, como testigo del II Almirante Diego Colón, en las probanzas efectuadas en Santo Domingo y se declara maestre del navío del Rey. Más tarde, el 11 de abril, en el puerto de Yuma, en la villa de Salvaleón, compareció como maestre del navío San Cristóbal y cargado para ir a la isla de San Juan de Boriquen (Puerto Rico). El navío llegaría a San Germán el 7 de mayo de 1513, procedente de la isla de La Española. Le tenemos luego, también en el año 1513 o quizás en el 1514 devolviendo unos indios a la isla de Curaçao, que habían sido traídos de la citada isla y de otras de los alrededores, quedando todas ellas deshabitadas (*Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía*, Madrid 1864, Imprenta de M. Bernardo de Quirós, Tomo I, 432). La última referencia que tenemos de él trata de una diligencia efectuada en los años 1517-1518 en la que el licenciado Alonso de Zuazo tomó declaración a tres jueces de apelación de Santo Domingo sobre diferentes excesos y tropelías cometidos por estos, y en concreto cómo Lucas Vazquez de Ayllón intentó corromper a la esposa del maestre Nicolás Perez, vecino de Santo Domingo y compañero de expediciones de Alonso de Ojeda (AGI. Justicia, 42).

(93) Vid. supra, nota 83.

riencia a lo largo de casi una década. Prueba de ello fueron su participación en el Segundo Viaje de Colón (1493-1496), en el Tercero (mayo-diciembre de 1498), el realizado con Niño y Guerra (junio-octubre de 1499) y, finalmente, el de Bastidas, que lo mantuvo en aquellos lares desde septiembre de 1501 hasta el mismo mes de 1502.

## 5. ¿Unas aventuras con escaso eco y trascendencia local?

A partir de ese momento, y durante más de diez años, desconocemos por completo los avatares de Antón, que no aparecerá en la documentación manejada hasta el año 1514. Son 12 años desde la llegada de su viaje con Bastidas y Juan de la Cosa, y suponemos que seguiría navegando, pero nada sabemos al respecto. Sería interesante conocer la repercusión que las campañas de Escalante pudieron tener en la bahía pasaitarra y sus respectivas comunidades o, al menos, si trascendieron de alguna manera especial o significativa para una población que ya llevaba un largo tiempo inmersa en la proyección internacional, en la que latitudes lejanas (europeas o africanas), donde acontecimientos y avatares más o menos extraordinarios a nuestros ojos, estaban a la orden del día. Por decirlo de otra manera, los habitantes estaban acostumbrados a recibir noticias de lugares que no habían visto, y es posible que las aventuras de Antón tampoco les sorprendiesen en exceso, si bien había pasado un largo tiempo en latitudes absolutamente desconocidas. Habida cuenta de la problemática que se planteó durante los primeros años del Descubrimiento en torno al posible destino al que había llegado Colón, es posible que para los propios habitantes de la bahía el hecho tampoco tuviese una excesiva importancia; máxime cuando las miras estaban puestas en otros lugares (Inglaterra, Andalucía, el Mediterráneo...).

Sea como fuere, tras su periplo americano Antón volvió a casa. La documentación, tanto la generada en esos años como la posterior, nos aportan pistas sobre su inserción en la comunidad pasaitarra, aunque no siempre muy claras. Apenas disponemos de datos sobre su patrimonio y propiedades. Tan sólo sabemos que a fines del siglo XV poseía manzanales en la zona de Molinao, cerca del que tenía el oiartzuarra Juan de Miranda<sup>94</sup>. Sin embargo, con posterioridad parece que su figura fue un referente en su comunidad de origen, debido, probablemente, a su participación en

---

(94) Al igual que Marota de Escalante. ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, fols. CXIII r.-v.º.

las expediciones transatlánticas y los relatos que pudo contar Antón a sus convecinos.

En el año 1519 aparece entre los principales de la población pasaitarra a los que se comunica un mandamiento de las Juntas Generales para que las medidas y precios de venta de la sidra y el vino fuesen las mismas que en Hondarribia, cabeza jurisdiccional de Donibane<sup>95</sup>. Al año siguiente, en 1520, aparece nuevamente en un pleito sobre los agravios cometidos por los alcaldes de Hondarribia de 1514, que detuvieron y encarcelaron a Antón y otros vecinos, “*onbres raygados e abonados, de los más prinçipales del dicho lugar del Passaje*”, y saquearon Donibane<sup>96</sup>.

No conocemos la fecha de su muerte y la documentación aporta datos que parecen contradecirse. Así, en mayo de 1536 Martín de Zulotibar vendía a Juan Sánchez de Ugarte un manzanal y tierra sita en jurisdicción de San Sebastián que lindaba con el manzanal y tierras de los herederos de Antón de Escalante, difunto<sup>97</sup>. Sin embargo, tres años después, en 1539, un galeón perteneciente a un individuo homónimo arponeó una ballena cerca de la bocana del puerto. El conflicto entre los pescadores de Pasai San Pedro y Pasai Donibane derivó en una reclamación judicial que se dirimió entre 1539 y 1545<sup>98</sup>.

---

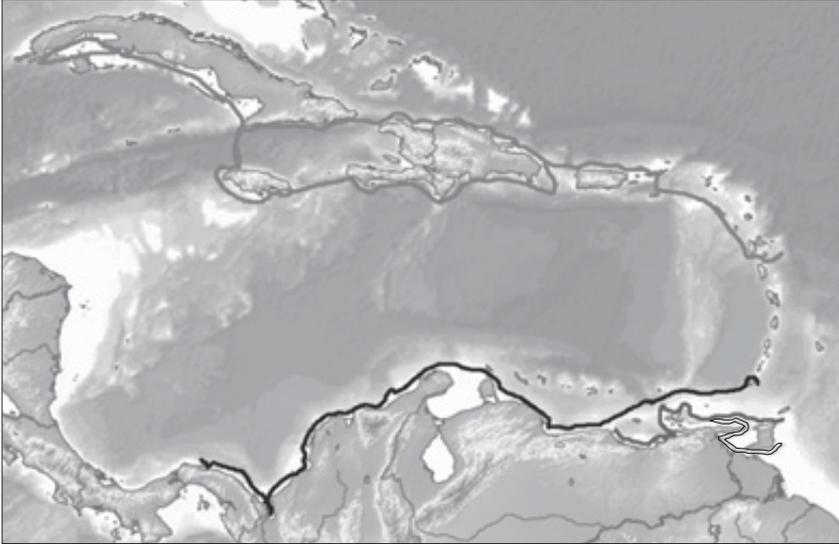
(95) IRIXOA CORTES, I. *Documentación medieval...*, op. cit., docs. 100-103; la mención a Escalante en ese último, p. 343.

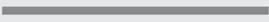
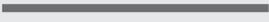
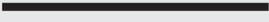
(96) *Ibidem*, docs. 105 a 108, pp. 351 a 366. Quizás lo tengamos también presente en un proceso de junio de 1517, en el que el concejo de San Sebastián denunció a Juan de Ubilla por cierta cierta carga y descarga de sidras realizada en el puerto de Pasaia (*ibidem*, doc. 85, p. 99). No obstante, el mal estado del documento sólo permite leer el apellido “Escalante”, por lo que hacer cualquier afirmación respecto de su identidad es tremendamente arriesgado.

(97) AHPG-GPAH, 3/329, fols. 97 r.º-99 v.º.

(98) Vid. ARChV. Pleitos Civiles. Escribanía Moreno. Fenecidos. 58-6 y ARChV. Registro de Ejecutorias, 600-23. Cfr. BARKHAM HUXLEY, M. “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, *Itas Memoria*, 3 (2000), 44 (29-75): “*este testigo de so de la talaya del dicho lugar vio como dos o tres galeones seguyan a la dicha valena (...) e vio que del galeon del dicho Anton de Escalante tiraron a la dicha valena e a lo que paresçia le herieron e despues de herida dio çiertas bueltas la dicha valena que a lo que paresçia se descabullia de la primera ferida e el dicho Nicolas de Rivadesella [en otro galeón] le torno a tirar con su arpon e la ferio e le tenya asydo con su arpon (...) e que despues dello e tenyendo herida los dichos dos galeones la dicha valena llegaron a ella otros galeones de los dichos dos lugares de Pasajes e aun este testigo se metio en otro galeon e fue a socorrer a matar la dicha valena*”.

**Mapa 8: Recorrido general de los descubrimientos en los que participó Antón de Escalante**



	2.º viaje de Colón (1493-1496)
	3.º viaje de Colón (1499, mayo-diciembre)
	Niño y Guerra (1499, junio-octubre)
	Bastidas y Cosa (1501, junio - 1502, septiembre)

Fuente: Elaboración propia.

Terminamos aquí la historia de estos 10 años de descubrimientos en los cuales nuestro protagonista Antón de Escalante fue compañero de Cristóbal Colón, Cristóbal Guerra, Peralonso Niño, Américo Vespuccio, Rodrigo de Bastidas, de su compatriota el “vizcaíno” Juan de la Cosa y de tantos otros. Junto con ellos, descubridor de un nuevo mundo (**Mapa 8**), sería de los pocos marinos de la época en haber efectuado varios viajes trasatlánticos y el primero de todos ellos en comprobar en sus propias naves, con la pérdida de ellas tal y como hemos visto, el desastroso efecto de “la broma”.

No obstante, antes de poner fin a las presentes líneas, creemos oportuno abordar algunas cuestiones que nos habrían desgajado del hilo conductor que hemos mantenido a lo largo de los párrafos precedentes, y que permiten ahondar un poco más en el conocimiento de aquellos individuos que participaron en las primeras campañas americanas.

## 6. Unas notas sobre la relación entre Colón, los marineros vascos y Hondarribia

### 6.1. En torno al Cuarto Viaje Colombino

El postrero viaje del Almirante daría comienzo el 9 de mayo de 1502, cuando una flota de 4 naves salió de la bahía de Cádiz para dirigirse a una zona inexplorada todavía del Caribe antillano. La expedición estuvo formada por 150 hombres y acompañando al Almirante, amén de su hermano, se encontraba su hijo Hernando, de trece años de edad. Antón de Escalante no estará en dicho viaje, pero si otros marineros vascos. Así, en esta flota se incluía la nao denominada “Vizcaína” de Juan de “Oquina”, vecino de Getaria, en la que iba como capitán Juan Perez de Balda, el mozo, vecino de la misma población, y como contraestre Martín de Fuenterrabía<sup>99</sup>. En la misma embarcación iba el Adelantado Bartolomé de Colón, hermano de Cristóbal y, también Juan de Quexo, marinero de Pasai San Pedro<sup>100</sup>.

---

(99) AGI. Indiferente General, 418-3, fols. 307 v.º-308 r.º; AGI. Indiferente General, 418-1, fol. 153bis v.º y AGI. Indiferente General, 418-1, fol. 160 v.º. Cr. VARELA, C. “El rol del cuarto viaje colombino”, *Anuario de Estudios Americanos*, XLII (1985), 294-295 (243-295), que lee “Orquiva”.

(100) VARELA, C. “El rol del cuarto viaje...”, op. cit., 275: “*QUEXO, Juan de; Marinero en el “Santiago de Palos”. Vecino de Palos. Testigo del fiscal en el pleito de Sevilla de 1513 declaró tener 27 años al inicio del viaje, en la sesión del pleito de 1535 de Sevilla dijo que quiso ir al primer viaje del Almirante.* Posiblemente hijo del Juanot sampedrotarra. Quizás fue participante en el segundo viaje de Colón del año 1493 (Vid. supra. nota 28), además de este cuarto viaje colombino, lo cual demostraría su pericia como navegante e incluso como piloto (MURO OREJON, A. (ed.): *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 32 y 342). Quizás este Juan de Quexo pueda identificarse con el “Juanot de Quexo” nacido en San Pedro en 1452 y vecino de San Sebastián en 1496 (cfr. IRIJOA CORTES, I. “Contingentes cantábricos...”, op. cit.).

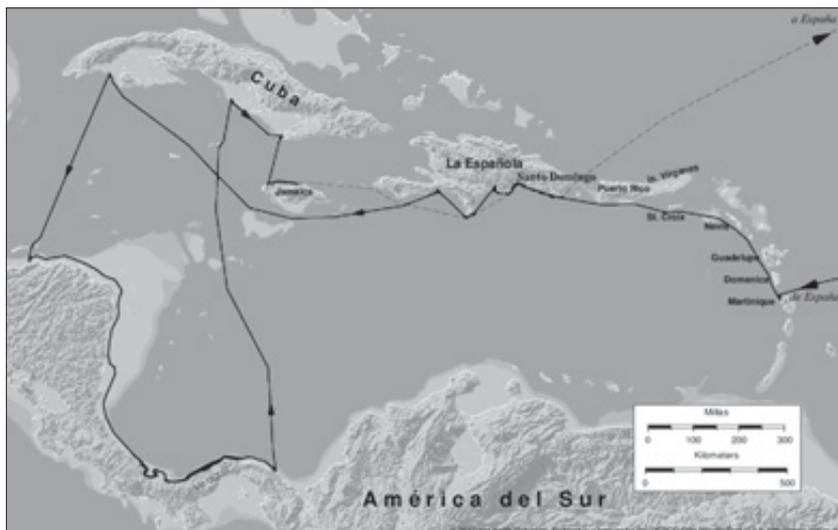
...

El objetivo de este cuarto viaje era encontrar el supuesto paso que permitiese llegar a las islas de las especias o Molucas, aspecto del que Colón estaba convencido. Para ello se dirigió hacia la zona inexplorada, pero previamente y tras pasar por el arco de islas antillanas, intentarían desembarcar a finales de junio en Santo Domingo, en la isla Española, la única colonizada hasta el momento. Colón, conocedor ya de la climatología de la zona, atisbó que llegaba una fuerte tormenta e intentó ponerse a cubierto en Santo Domingo, pero el gobernador Ovando se lo impidió, no creyendo en sus predicciones. Entonces, buscando un puerto donde resguardarse, se dirigió hacia el sur anclando en una bahía. La noche del 30 de junio un fortísimo huracán azotó la isla, hundiendo la mayoría de la flota de Bobadilla, en la que volvían de regreso de su periplo Antón de Escalante junto con Bastidas y La Cosa, tal y como hemos comentado. La villa de Santo Domingo también quedó arrasada, pero Colón salvó sus cuatro naves; aunque sus anclas fueron arrancadas y dispersadas las embarcaciones en un primer momento, lograron reagruparse con unos pocos daños. Como seguía sin autorización para desembarcar, se dirigió hacia Jamaica para reabastecerse, posteriormente al norte de la isla de Cuba y desde allí, rumbo oeste, hacia la zona inexplorada del Caribe, para encontrar el ansiado paso (**Mapa 9**).

---

...

No sabemos si hay que relacionarlo con el también donostiarra Juan Bono de Quexo, activo comerciante de esclavos entre 1510 y 1516 (ISPIZUA, S. *Historia de los vascos en el descubrimiento, conquista y civilización de América*, Bilbao 1914, José A. de Lerchundi, 150; HERRERA, A. de: *Historia General de las Indias Occidentales*, Amberes 1728, Juan Bautista Verdussen, 283; GIMENEZ FERNÁNDEZ, M. *El plan Cisneros-Las Casas para la reformación de las Indias*, Madrid 1984, CSIC, 301 y 327). Tan activo, que llegó a ser catalogado por Las Casas como el mayor comerciante de esclavos del mundo (vid. la entrada “Bono de Quexo, Juan” [sic] del Diccionario Bibliográfico Español (<http://dbe.rae.es/db~e>; último acceso 23/01/2019). También hay que destacar su relación con Cortés en México en 1522 (DÍAZ DEL CASTILLO, B. *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*. Edición, estudio y notas de Guillermo Serés, Madrid-Barcelona 2011, RAH-Galaxia Gutenberg-Círculo de Lectores, 367, 393, 399, 407, 477, 480, 665 y 666; accesible [http://www.rae.es/sites/default/files/Aparato\\_de\\_variantes\\_Historia\\_verdadera\\_de\\_la\\_conquista\\_de\\_la\\_Nueva\\_Espana.pdf](http://www.rae.es/sites/default/files/Aparato_de_variantes_Historia_verdadera_de_la_conquista_de_la_Nueva_Espana.pdf)), y su muerte acaecida en Cuba en 1528, siendo teniente de gobernador de La Habana.

**Mapa 9: Itinerario del cuarto viaje colombino**

Fuente: [https://es.wikipedia.org/wiki/Cuarto\\_viaje\\_de\\_Colón](https://es.wikipedia.org/wiki/Cuarto_viaje_de_Colón) (Keith Pickering - Trabajo propio, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=18979106>) (última consulta 26-01-2019).

Recordemos que Antón y La Cosa en el viaje de Bastidas habían llegado hasta la costa panameña recorriendo la costa venezolana y colombiana. En la nueva expedición, el Almirante se dirigiría hacia Centroamérica para tomar rumbo al sur hacia la zona ya reconocida. El 30 de julio de 1502 se encontraban en Guanaja (una de las islas de la Bahía, hoy en día territorio hondureño), cuando avistaron una canoa con indios comerciantes que Colón supuso que procedían de las costas de China. En realidad venían de la costa yucataná y de haber hecho caso el Almirante al cacique que le contaba las riquezas de su tierra, habría descubierto México. Colón se había empeñado en descubrir el paso que creía se situaba más al sur y continuó el costeo de la zona por la “Costa de las Orejas” llamada así por los grandes lóbulos de los indígenas de esa zona. Aquí sufrieron una inmensa tempestad que duraría más de un mes, con fuertes aguaceros, y tales truenos y relámpagos, que parecía acercarse el fin del mundo: “*Muchas tempestades he visto, [relataba Colón], pero ninguna tan violenta ni duradera*”. Finalmente, el 12 de septiembre, doblando un pequeño

cabo, el tiempo mejoró. Por ello y también porque cambiaba el rumbo este que traían, pasando a ser rumbo sur y por tanto más factible para llegar al Cathay, fue denominado Cabo Gracias a Dios.

Pasando por la actual Costa de los Mosquitos llegaron a la desembocadura del Río Grande de Nicaragua el 17 de septiembre. Una lancha de la nao “vizcaína” desembarcó para proveerse de leña y agua dulce pero tuvo un fatal desenlace, debido, al parecer, a la violenta reacción de las aguas en la desembocadura del río. A resultas de este hecho se ahogaron dos de sus tripulantes: el contra maestre Martín de Fuenterrabía y el grumete Miguel de “Lariaga”. El percance tuvo una trascendencia toponímica, pues Colón nombró al río como “río del Desastre”. Lo cierto es que si al relatar el Segundo Viaje Colombino de 1493 dábamos el triste “honor” de ser un vasco desconocido el primer fallecido en las Indias (sin contar con los muertos de la Navidad, que aún, en noviembre de 1493 se desconocían), ahora tenemos también otro dudoso “privilegio”, pues dos vascos fueron también los primeros fallecidos en la Tierra Firme norteamericana.

Tras este percance, el viaje continuó por la actual Costa Rica. Para entonces los hombres estaban muy cansados y la situación de los navíos tampoco era halagüeña, debido a los daños causados por la “broma”; gusano que, como hemos visto, fue el causante del hundimiento de las naves de Antón de Escalante y de Martín de Buniort. Tampoco los nativos se mostraban especialmente acogedores, y aparecían bravos y muy celosos de sus territorios, a la vez que su número les hacía peligrosos<sup>101</sup>. En tan lamentable situación la expedición llegó hasta Portobelo, pasado el actual canal de Panamá, donde necesariamente debieron hacer unas mínimas reparaciones para poder continuar. Se encaminaron después hacia el puerto del Retrete, donde permanecieron hasta el 5 de diciembre de 1502.

En esta tesitura algo debió suceder en los entornos de Colón, pues el Almirante optó por cambiar el rumbo, de forma que las carabelas volvieron sobre sus pasos<sup>102</sup>. Nosotros creemos que el factor que hizo cambiar al Almirante el rumbo y retroceder fue constatar que había llegado al límite en el que sabía que las naves de Bastidas habían estado apenas unos meses antes. Esta constatación pudo deberse bien a indicaciones de los indios, bien por la recogida de distintos materiales dejados en la expedición anterior o bien incluso por indicación directa de Antón de Escalante al Almirante en su

---

(101) VARELA MARCOS, J. *La organización...*, op. cit., 233.

(102) *Ibidem*, 233.

estancia en Santo Domingo los días previos al desastre de la flota de Ovando. Sabemos que tenía prohibido desembarcar en la isla, pero las cuatro naves estuvieron ancladas en la desembocadura del Ozama, frente a la ciudad de Santo Domingo el día 29 de junio, unos días antes de la famosa tormenta que hundió la mayoría de la flota de Ovando. A pesar de no poder desembarcar Colón, envió una barca a tierra con Pedro de Terreros, llevando el correo y la noticia de la llegada de la fuerte tormenta. En ese momento bien pudo Antón entregarle las noticias y carta del viaje efectuado con Bastidas. No olvidemos que le conocía muy bien del trato que tuvieron el pasaitarra y Colón en el segundo largo viaje colombino, en el que Antón era el maestre de la nao capitana.

Regresando sobre sus pasos, llegarían nuevamente a Portobelo, pasando la Navidad y el Año Nuevo a la entrada del futuro canal de Panamá, cerca del actual puerto de Colón. Poco se imaginaba el Almirante que apenas a unas millas hacia el Oeste se encontraba un inmenso océano que aún tardarían 10 años en descubrir. El día 4 de enero de 1503 moriría Diego de Portugaete y la expedición llegaría a una zona que llamarían Belén, por haber llegado el día de la Epifanía. En esta zona de Veragua establecieron un asentamiento que intentarían fuera permanente llamándolo Santa María de Belén. Aquí, el 15 de febrero, Cristóbal Colón compraría la nao Vizcaína a su maestre Juan Pérez de Balda por 40.000 maravedís, con la intención de dejar a su hermano Bartolomé con 70 hombres y él regresar a España en busca de refuerzos para finalizar la colonización de esa rica zona. Se lo impedirían la fiereza y hostilidad de los indios que en un ataque el día 5 de abril causaría la muerte de doce hombres y heridas a Bartolomé Colón. Volverían a ser atacados los días 6 y 7, por lo que en situación desesperada iniciarían la operación de desalojo de la ciudad, con Diego Méndez de Segura y un grupo de hombres tratando de cubrir la retirada y parar a los nativos en sus continuos ataques. Finalmente tres naves partirían la noche de Pascua, el 16 de abril de 1503; la Gallega la tuvieron que abandonar, por estar en un estado deplorable y ser inservible. Apenas unos días más tarde, el 23 de abril, la nao Vizcaína, completamente consumida por la “broma”, también hubo de abandonarse en Portobelo, por lo que la tripulación de las cuatro naves hubo de acomodarse en las dos que quedaban, también ya muy maltrechas.

En estas condiciones, tras diez días de navegación, llegarían a la costa norte de Jamaica, tras haber recalado en Cuba. En la costa Jamaicana, los destrozados barcos serían encallados por sus tripulaciones, volviéndose naufragos en una isla sin colonizar. Todo este cúmulo de desgracias no acabaría aquí. En un primer momento montarían un campamento con los cascos de las naves

para repeler cualquier ataque de los indígenas. Nunca hubiera imaginado el Almirante que habrían de permanecer en este refugio durante un año entero. Tras diversas e increíbles peripecias que tuvieron que soportar, con viaje en canoa hasta la Isla Española para pedir socorro y motín incluido, llegaría una carabela desde la Española el 29 de junio de 1504, en la que embarcarían los 110 miembros de la expedición que sobrevivieron. Finalmente el 11 de septiembre embarcarían Cristóbal Colón y su hijo Hernando en otra carabela que les llevaría a España, llegando a Sanlúcar de Barrameda el 7 de noviembre, tras dos años y medio desde su partida.

Del centenar y medio de hombres que inicialmente formaban la dotación, apenas 70 regresaron a Castilla con el Almirante; 38 quedaron en La Española y 35 murieron en combate<sup>103</sup>. Entre los fallecidos vascos estarían, entre otros, Martín de Fuenterrabía, contraamaestre de la “Vizcaína”, los calafates Domingo de Arana y Domingo de Motrico, y los grumetes Miguel de “Lariaga”, Domingo de Narbasta y Diego de Portugaete. A ellos habría que añadir a Juan Pérez de Balda, maestre de la nave de Getaria, que encontró la muerte el día 7 de octubre de 1503<sup>104</sup>.

## 6.2. *La presencia de Hondarribia en la vida de Colón*

Cuando en título de este capítulo 6 hacíamos referencia a la conexión entre Hondarribia y Colón, no nos referíamos a unos vínculos directos entre el Almirante y la villa, sino a una serie de documentos, circunstancias y personajes que hacen posible relacionar a Cristóbal Colón con la villa marinera. En

(103) VARELA, C. “El rol del cuarto viaje...”, op. cit., 290.

(104) Juan Gil declara al respecto que: “*Durante el viaje se dio el caso extraño de que un maestre, como Juan Perez de Valda, fuera degradado a marinero el 23 de noviembre de 1503; no acierto a adivinar la causa de tan súbita mutación*” (GIL, J. “Las cuentas del cuarto viaje de Cristóbal Colón”, *Anuario de Estudios Americanos*, LX (2003), 615 (611-634)). Nosotros tenemos una posible explicación al respecto. Creemos que hay una equivocación en esta fecha de 23 de noviembre, y también en la de su muerte el 7 de octubre de 1504, fechas que vienen reflejadas en el estudio de Consuelo Varela (“El rol del cuarto viaje...”, op. cit., 273). Tal y como hemos comentado unas líneas más arriba, la nao “Vizcaína” hubo de abandonarse en Portobelo, completamente consumida por la “broma”, el 23 de abril de 1503, por lo que lógicamente su maestre pasaría a ser marinero de otra nave. Por otro lado, opinamos que su fallecimiento sería el 7 de octubre de 1503, no del año 1504, y así viene reflejado en el informe oficial del Cuarto Viaje que publican GIL, J. y VARELA, C. (op. cit., 315). De esta manera nos cuadran completamente los sueldos con los pagos efectuados:

...

primer lugar cabe citar los diferentes textos escritos por Colón en los cuales el descubridor nombra a Hondarribia.

En carta a Luis de Santángel, fechada el 15 de febrero de 1493, señalaba que “*esta otra Española en cerco tiene mas que la España toda desde Colonia por costa de mar fasta **Fuenteravía** en Viscaya*”<sup>105</sup>. Se trata de la primera carta notificando Colón su descubrimiento, escrita en la carabela Niña mientras volvía de este primer viaje y postdatada el 14 de marzo en su arribo forzoso a Lisboa. Por medio de ella se difundió por Europa el relato maravilloso del descubrimiento de las Indias. De la importancia de esta carta, dice Varela, nos habla el sorprendente número de ediciones que alcanzó en el siglo XV<sup>106</sup>.

En una misiva dirigida a los reyes, realizada en Granada el 6 de febrero de 1502, cuando se dirigía hacia Sevilla para ultimar los preparativos de su cuarto y último viaje, escribía que “*vulgarmente a estos tales llamamos pilotos, qu’es tanto como en la tierra adalid; que bien que uno sepa muy bien el camino d’aquí a **Fuent Rabía** para llevar una hueste, no lo sabe d’aquí a Lisboa; esto mismo acaesze en la mar, que unos son pilotos de Flandes y otros de Levante, cada uno de la tierra donde más usa*”<sup>107</sup>. Se trata de una carta autógrafa del Almirante en la que les da cuenta de diferentes aspectos de la navegación y de la gente del mar.

...

Desde 16-III-1502 hasta 23-IV-1503:	26.500 (13 meses + 1 semana X 2.000 mrs al mes de sueldo de maestro)
Desde 23-IV-1503 hasta 7-X-1503:	5.000 (5 meses y medio X 1.000 mrs al mes de sueldo de marinero)
<b>Total</b>	<b>32.000</b>

Pago adelantado de 16 de marzo de 1502:	12.000
Primera carta nómina:	14.933
Segunda nómina de pago, varios:	3.163
Miguel de Gandía, para los herederos de Balda:	1.900
<b>Total</b>	<b>31.996</b>

(105) VARELA, C. *Cristóbal Colón...*, op. cit., 139-146.

(106) *Ibidem*, 139.

(107) *Ibidem*, 280-283.

En otra carta remitida a los monarcas, datada en la isla de Jamaica el 7 de julio de 1503, Colón dejaba escrito que “*parece qu’estas tierras están con Veragua como Tortosa con Fuenterravía o Pisa con Venecia*”<sup>108</sup>.

Esta reiteración del Almirante nombrando a la población guipuzcoana nos da a entender un conocimiento directo de la población, solamente entendible dentro de su faceta corsaria aún poco estudiada. Es cierto que Hondarribia es un punto de referencia en los diversos portulanos desde inicios del siglo XIV, pero aun así, no parece probable que un humilde mercader de lanas venido de Génova a Lisboa conozca con tal precisión la situación de Fuenterravía y el conocimiento de la mar y sus gentes que transmite la carta arriba comentada, de febrero de 1502. Es más lógico pensar que en las diferentes correrías llevadas a cabo por la flota del almirante corsario francés Guillaume de Cazenave “Coullon”, en la que estaría inmerso Cristóbal Colón, junto con el renteriano Juan de Granada, intervinieran todos ellos en los sucesos que se vivieron el verano de 1476 en Fuenterravía<sup>109</sup>.

En segundo lugar, aunque de carácter circunstancial para con la población guipuzcoana, tenemos al que podría catalogarse como el “nieto vasco” de Cristóbal Colón, es decir el primer hijo de Diego Colón, que fue engendrado por Isabel de Gamboa, antes de que éste contrajese matrimonio con María de Toledo. No hay que olvidar que tanto Isabel de Gamboa como su padre Juan de Gamboa, caballero del rey Fernando el Católico y de su consejo real, vivieron muchos años en la villa amurallada. De hecho, Juan sería alcaide de su fortaleza y capitán general de la frontera, mientras su hija ejercería como dama de la reina Isabel la Católica y, posteriormente, de Germana de Foix. El vínculo con los Colón habría que establecerlo hacia marzo de 1508, cuando en Burgos tuvo lugar una Junta de Pilotos. Entre los asistentes, Juan Díaz de Solís, Juan de la Cosa, Vicente Yáñez Pinzón y Américo Vesputio. También estarían, si no presentes en la junta, sí esperando sus resultados, Diego Colón y su tío, el Adelantado Bartolomé. También acudió la Corte, por lo que parece

(108) *Ibidem*, 291-305.

(109) Al respecto, cfr. DEL VALLE LERSUNDI, F. “El origen de Cristóbal Colón”, *Boletín del Instituto Americano de Estudios Vascos*, 78 (1969), 103-121; FERNÁNDEZ DURO, C. *Armada Española. Tomo I*, Madrid 1895, Instituto de Historia y Cultura Naval, 10; MARTÍNEZ DE ISASTI, L., op. cit., 303; PAZ Y MELIÁ, A. “Más datos para la vida de Cristóbal Colón. II”, *El Centenario, revista ilustrada. Tomo III*, Madrid 1892, Tipografía de “El Progreso Editorial”, 157 (156-165); SARASOLA, M. *Vizcaya y los Reyes Católicos*, Madrid 1950, s. n., 131-150; SUÁREZ FERNÁNDEZ, L. *Política Internacional de Isabel la Católica. Tomo I (1468-1481)*, Valladolid 1965, Instituto Isabel la Católica de Historia Eclesiástica, 136-138; SUAREZ FERNÁNDEZ, L. *La conquista del tron*, Madrid 1989, Rialp, 199-202.

lógico pensar que entre el séquito figuraría Isabel de Gamboa, para aquel momento dama de la reina Germana. Pues bien durante ese tiempo, Diego Colón mantendría una relación con Isabel de Gamboa, al parecer con promesa de matrimonio por parte de éste, a resultas de la cual nacería en octubre de 1508 su primer hijo Cristóbal Colón de Gamboa. Posteriormente, Diego, a instancias del rey Fernando, casaría con María de Toledo, sobrina del duque de Alba. Isabel de Gamboa pleiteó para hacer valer sus derechos e intentar anular dicho matrimonio y legitimar al hijo de ambos. Su caso llegó hasta el Tribunal de la Sacra Rota de Roma, y en el pleito tuvo que intervenir el hermano de Diego, Hernando, haciendo dos viajes a Roma. Aun más, la cuestión contó con la intercesión del rey Fernando, que forzó al representante de Isabel a favorecer no a su cliente, sino a Diego Colón<sup>110</sup>.

En tercer lugar tendríamos a Antón de Escalante y su nao Mari Galant, la nao capitana del segundo viaje colombino. En dicha nao viajaría Antón como maestre y Cristóbal Colón como Almirante mayor de la flota. El contacto entre ambos, suponemos, sería estrecho y familiar.

En cuarto lugar, en este catálogo de conexiones con Hondarribia, tenemos el viaje de Antón de Escalante y Martín de Buniort a las Indias; el primero morador en Pasai Donibane y jurídicamente vecino de Hondarribia, mientras el segundo probablemente originario de Biriattou o de la misma Hondarribia. Las dos naves del descubrimiento de las costas de Colombia y de Panamá eran naves hondarribitarras, al igual que sus maestros y sus marineros tanto de Hegoalde como de Iparralde. Ambos maestros constatarían por vez primera, los desastrosos efectos del gusano llamado “broma” con la pérdida de sus navíos. A ellos habría que unir a Martín de Fuenterrabía, que ejerció como contra maestre de una de las naves del cuarto viaje colombino y que falleció en Tierra Firme.

Junto a esta serie de informaciones hay otra que pone sobre la mesa la intensa relación de Colón con los marineros y naves vascas. Se trata de una frase utilizada por Colón, quien desposeído de su gobernación por Francisco de Bobadilla en el año 1500, redactó un memorial de agravios que transmitiría a Juana de Torres, aya del príncipe Juan y hermana del capitán del segundo viaje Antonio de Torres. En dicho memorial, y en uno de los apartados para subrayar la iniquidad de muchos de los viajeros a Indias, utiliza una palabra vasca “agur”: “*Fago juramento que cantidad de hombres an ido a las Indias*

---

(110) Esperamos abordar esta cuestión en un futuro trabajo sobre Isabel de Gamboa.

*que no merecían el agur para con Dios y con el mundo, y agora vuelven allá*<sup>111</sup>. En relación a esta expresión, Juan Gil señala que

“Parece, en efecto, que “agur” no puede ser más que la palabra vascongada: esos desalmados que se embarcan rumbo al Nuevo Mundo no son dignos del saludo ni de Dios ni de los hombres. Si esta explicación está en lo cierto, “agur” tenía en el siglo XV una significación más amplia que en la actualidad; pero ya Azkue, al registrar el término en su monumental obra —Diccionario vasco-español-francés—, señala con acierto que “es indudable que indica el saludo lo mismo de visita que de despedida”, como semeja corroborar el texto colombino. Esta curiosa expresión que se desliza en un escrito confidencial indica una larga familiaridad y trato con vascongados. A fin de cuentas, nada resulta más lógico, dado que en todos los viajes colombinos se enrolaron marineros de tal procedencia: en el tercero aparecen, p.e., un Domingo de Bermeo y un Ortuño y un Juan de Amezaga de Baracaldo, por citar sólo los nombres de aquellos cuyo lugar de origen consta de manera expresa; en el cuarto, entre otros, están documentados un Diego de Portugaleta y un Martín de Fuenterrabía. Sin embargo, creo que fue en el primer viaje cuando se presentó un mayor número de oportunidades para el intercambio lingüístico, inmediatamente aprovechado por un hombre tan dotado para los idiomas como D. Cristóbal: en efecto, el maestre y dueño de la capitana era Juan de la Cosa, el ilustre navegante al que los documentos llaman con frecuencia “Juan Vizcaíno” de manera simplista y equivocada, pero con su pizca de razón, porque anduvo siempre rodeado de marineros vizcaínos y guipuzcoanos, como confirma el hecho de que en su navegación con Bastidas buena parte de la tripulación procediera del País Vasco. De “la traición del maestre y de la gente, que eran todos o los más de su tierra” se queja el propio Almirante al echarles la culpa de haber encallado la “Santa María” en el puerto de La Navidad; del “motín de los vizcaínos” en el primer viaje hablan hoy muy ilustres estudiosos de Colón, recogiendo veladas insinuaciones que nos transmite Las Casas y que es recomendable manejar con cierta cautela, viciadas como están por el escandaloso pleito de los Colones con la Corona. En cualquier caso, en 1492 varios vascongados, al menos siete, se alistaron con el Almirante de las Indias, es de suponer que convencidos por Juan de la Cosa para ir a servir con él en la “Santa María”. Fue entonces, a mi entender, cuando Colón oyó y aprendió la curiosa expresión híbrida, mezcla de castellano y vascuence, que usó ocho años más tarde y que, hoy por hoy, constituye la primera documentación de “agur” en castellano<sup>112</sup>.

(111) VARELA, C. *Cristóbal Colón...*, op. cit., doc. XLI, 247.

(112) GIL, J. “Una palabra vasca en un texto de Cristóbal Colón”, *ASJU*, XIX (1985), 5-7.

No hay que olvidar que durante los cuatro viajes colombinos hubo representación vasca, confirmando la estrecha relación y continuo contacto de Colón con maestros, pilotos, contramaestros, marineros y grumetes vascos de dichas naos capitanas<sup>113</sup>. Nada extraño, por lo tanto, la utilización de la palabra “agur” que habría escuchado el Almirante en infinidad de ocasiones.

### **6.3. Una posible incidencia en la vida familiar: los Buniort ¿parientes políticos de Colón?**

Las pocas referencias documentales e incluso pocos comentarios escritos en los innumerables libros sobre Colón, nos arrojan muy poca luz sobre el cuñado de éste, Miguel de Muliart; un personaje clave, que es muy interesante para profundizar en los antecedentes de Colón.

Para la mayoría de los autores se hace difícil, dada la rigidez clasista de la época, que un humilde comerciante lanero como Colón se hubiese casado con la hija del hidalgo navegante Bartolomeu Perestrelo, capitán y gobernador de la isla de Porto Santo, en Madeira. Sin embargo, nada se dice de Miguel Muliarte, que casó con la otra hermana Perestrelo, y por lo que parece por su recorrido posterior, tan insolvente como Colón en aquella época. Ambos poseían cierto abolengo, aunque no mucho, y no eran nada acaudalados, pero seguramente el hecho de ser extranjeros y de cierta alcurnia, fueron suficientes para casarse con las dos hermanas.

Ambos enlaces, estimamos, se celebrarían en fechas cercanas, tomando cada uno su propia dirección: mientras Miguel de Muliart y Briolanja Muñiz de Perestrelo se mudaban a Andalucía, Cristóbal Colón y su esposa Felipa Muñiz de Perestrelo optaron por quedarse en Porto Santo. Allí nacería su hijo Diego y, al parecer, sería el lugar donde daría forma a su pretendido viaje a las Indias por Occidente. En Portugal permanecería hasta el año 1485 intentando recabar el apoyo de la Corte para su expedición, pero los monarcas lusos

---

(113) En este sentido habría que incidir que amén de los nombres vascongados que se indican en la mayoría de los trabajos sobre las tripulaciones colombinas, habría que añadir otros muchos que quedarían trastocados cuando el escribano o redactor de turno adaptara a la lengua castellana el nombre vasco.

También habría que resaltar que muchos de los tripulantes de los diferentes viajes, y a los que la historiografía oficial declara como andaluces, pues están avecindados en poblaciones como Palos, Moguer o Puerto de Santa María, serían marineros vascos que llevarían algún tiempo navegando en la zona [sobre todo hacia el territorio africano y canario] y por lo tanto avecindados allí. Ejemplos de ello pueden ser, entre otros, el anteriormente citado Juan Bono de Quexo e incluso, para nosotros sin ninguna duda, el piloto Juan de la Cosa.

desestimarian las iniciativas de Colón y por ello, siguiendo la historiografía oficial, Cristóbal se trasladaría a Huelva junto con su hijo Diego, a casa de su cuñada<sup>114</sup>. Allí, en San Juan del Puerto, un pequeño pueblo de la ribera del río Tinto y distante una veintena de kilómetros de Huelva, habrían arrendado sus cuñados, el matrimonio formado por Miguel de Muliart y Felipa Muñiz, unas tierras al Duque de Medina Sidonia, atendiendo a las ventajas que ofrecía la Casa Ducal a los nuevos pobladores, entre ellos las franquezas disfrutadas por los extranjeros, que se ajustaban al perfil de la nueva pareja pobladora, con nacionalidad diferente a la castellana<sup>115</sup>.

La relación entre ambos cuñados debió ser estrecha, ya que, al regreso del primer viaje colombino, en mayo de 1493, a súplica de Colón, su cuñado Muliart quedaba al cargo de la administración de unas casas sitas en Huelva que habían sido ejecutadas al onubense Bartolomé de Sevilla<sup>116</sup>. Uno de los ejemplos más significativos de estos vínculos cercanos lo tenemos en el segundo viaje de Colón. Para él eligió a gente de su confianza, y entre la numerosa “corte” que llevó, Muliart ocupaba un puesto importante. En Santo Domingo redactó, a mediados de febrero de 1494, una carta-recibo firmada por él mismo, presentando unos números de una cuenta común con el Almirante<sup>117</sup>.

---

(114) VARELA, C. *La caída de...*, op. cit., 125-126; MURO OREJON, A. (ed.) *Pleitos colombinos. Tomo IV...*, op. cit., 245: “...el se vino de la corte e seyva derecho desta villa a la villa de Huelva para fable e verse con un su cuñado casado con hermana de su mujer e que a la sazón estaba e que avia nombre Mulyar... (el documento en AGI. Patronato Real, 12-2, fol. 23).

(115) GONZÁLEZ CRUZ, D. “El Puerto de San Juan en tiempos del Descubrimiento de América y la expansión atlántica. Descubridores de América: Colón, los marinos y los puertos”, GONZÁLEZ CRUZ, D. (coord.) *Descubridores de América: Colón, los marinos y los puertos*, Madrid 2012, Sílex, 213 (201-243). Las tierras arrendadas sería explotadas entre 1484 y 1492. Vid. GONZÁLEZ CRUZ, D. “Localización histórico-geográfica de las tierras explotadas por la familia de Cristóbal Colón en el puerto de San Juan”, *Anuario de Estudios Americanos*, 74 (2017), 420 (415-438), donde se analiza la localización exacta del arrendamiento.

(116) AGI. Patronato Real, 9-1., fol. 40 v.º (foliación coetánea): “*Deutos padres ynquisidores de la (...) çibdad de Seuylla, vos encargamos y mandamos que los bienes muebles y rayzes que fueron de Bartolomé de Sevilla, veçino de Huelua e por vuestro mandado están secuestrados en poder de Diego Alonso, escribano, veçino de la dicha villa de Huelua, los pongáys en secuestraçión de Miguel Muliert, veçino de la dicha çibdad de Seuilla, e Briolanja Muniz, su muger, para que los ellos tengan en secestro hasta que su cabsa sea determinada...*”. Vid., así mismo, AGS. RGS. 1496-X, fol. 5 (Burgos, 24 de octubre), donde se confirma la real cédula del 30 de mayo de 1493 por la cual a Briolanja se le concedían las casa onubenses.

(117) GIL, J. y VARELA, C., op. cit., 204-205, donde el apellido aparece como: “Molyart”.

Con todo, esta confianza se deterioró con el tiempo. Las relaciones se estropearon hasta tal punto que Muliart solicitó a los monarcas autorización para regresar de las Indias; autorización que llegaría en la flota de Aguado a mediados del año 1495, pidiendo los reyes a Colón que dejase partir a Castilla a Muliart<sup>118</sup>. Sin embargo, esta partida no sucedió jamás: Muliart fue torturado por su cuñado y como consecuencia del tormento padecido, falleció. No conocemos con certeza cuales fueron las razones para que surgiese esta enemistad, pues el delito del que se le acusó fue, a nuestro modo de ver, nimio<sup>119</sup>.

---

(118) FERNÁNDEZ DURO, C. *Nebulosa de Colón, según observaciones hechas en ambos mundos*, Madrid 1890, Est. Tipográfico Sucesores de Rivadeneyra, 23: “*El Rey e la Reyna. Don Xrispoval Colon, etc. (...) vos mandamos que con estas carabelas que agora van nos envíedes a los dichos don Fernando de Guevara, e Fermín Sedó, y Bernardo Veneciano, y Miguel Muliarte. E si alguno dellos ha cometido algunos delitos porque merezcan ser castigados, nos envíeis la pesquisa o pesquisas o procesos que tenéis fecho dellos...*”.

(119) VARELA, C. *La caída de Cristóbal Colón...*, op. cit., 126: “*Miguel se indispuso pronto con don Cristóbal y por ello no tuvo inconveniente en traducir al castellano una carta que fray Juan Tisin había escrito en francés quejándose del Almirante para que pudiese ser bien comprendida por los reyes. En cuanto lo supo, Colón ordenó que se le diese tormento, de cuyo resultado Muliart, que estaba doliente, murió a los pocos días. A fray Juan puso fray Buil unos grillos a los pies por mandado del almirante...*”. Desde luego, no nos parece muy lógico que al escritor de la carta simplemente se le colocasen unos grillos y al traductor, sin embargo, se le atormentase hasta la muerte, más aún siendo su cuñado. La cuestión genera y ha generado muchas dudas y preguntas entre los investigadores (cfr., por ejemplo, *ibidem*, 127). De hecho, tras la muerte de Muliart, Briolanja recibió diversos pagos por parte de la familia Colón; pagos que podrían deberse al cuidado del hijo del Almirante por parte del matrimonio Muliart, mientras Colón negociaba con la Corte. Cfr. ARRANZ MARQUEZ, L. *Don Diego Colón*, Madrid 1982, CSIC, 43-44: “*...en la inusitada generosidad colombina de años después percibimos un pago de servicios prestados; servicios que pueden relacionarse perfectamente con el cuidado de Diego Colón antes de 1491. Sirvan algunos datos en este sentido: La Real Cédula de 30 de mayo de 1493, firmada en Barcelona y quizá gestionada por el entonces triunfante descubridor, para que sus cuñados, los Muliart, disfruten de los bienes confiscados por la Inquisición a un vecino de Huelva; en marzo de 1502, Cristóbal Colón ordenaba a su primogénito dar a Violante Muñiz 10.000 maravedíes al año por tercios; esta cantidad se la aumentaba Diego Colón, en su testamento de 1509, a 20.000 maravedíes “en cada un año mientras viviere, para sus necesidades (...) y en 1510 Briolanja Muñiz otorgaba carta de pago a fray Gaspar Gorricio por valor de 100.000 maravedies que el Almirante mayor de las Indias, por mediación del referido monje, le paga cada año para su mantenimiento”; y en el testamento de 1515*

...

La razón por la que hemos traído a colación al cuñado de Colón radica en su apellido. Un onomástico que aparece recogido de diversas formas en la documentación y que, en nuestra opinión, se vincula al apellido laboritano de Buniort. Este último proviene del solar del mismo nombre que aún conserva su casa-fuerte en el municipio laboritano de Biriatu. Las primeras referencias del linaje parecen remontarse a mediados del siglo XIII y aumentarán en el siglo siguiente<sup>120</sup>. Con el paso del tiempo el apellido se fue extendiendo a Hondarribia, Irun, Pasai Donibane, Doneztebe y Elizondo, así como a localidades vascofrancesas como Sara<sup>121</sup>. Uno de los

...

*establece que reciba en limosna 10 ducados de oro, a la vez que le perdona siete u ocho mil maravedís que Violante había recibido prestados (...). Cuando vemos que la familia Colón, poco ejemplar en punto a generosidades, prodiga “detalles” así hacia Violante Muñiz, alguna explicación de peso debía tener. No creemos que bastase con el parentesco de ser tía carnal de Diego, antes bien, nos inclinamos por el hecho de haberse tenido que ocupar del heredero colombino durante algún tiempo”.*

En la p. 195, el citado autor, comentando la vigesimosexta manda del testamento de Diego del año 1509, dice: “*Por el grado de parentesco que aquí se declara y como agradecimiento a posibles servicios prestados años ha, esta cantidad que ahora le manda es completamente razonable. Lo que puede resultar más incomprensible es la carta de pago que doña Briolanga Muñiz otorga al P. Gorricio en 1510, por valor de 100.000 mrs con el que Diego, por mediación del referido monje, le paga cada año para su mantenimiento.*

¿Servirían estos pagos también para aplacar los remordimientos por la muerte de Muliart? Sobre esta última duda, Consuelo Varela, basándose en los pleitos colombinos, pone en boca del testigo García Hernández el cuidado, a su cargo, del niño. Sin embargo, la consulta del tomo II (1894, 192) reseñado por la autora y de una edición posterior de los pleitos no ha resultado fructífera y no hemos encontrado el dato. Cfr. VARELA, C. *Colón y la construcción de un mundo nuevo*, Santo Domingo 2010, Archivo General de la Nación, 184.

(120) Vid. BIDACHE, J. *Le Livre d’or de Bayonne: textes gascons du XIIIe siècle*. Pau 1906, Lescher Moutoué, con datos de 1266. Referencias de la segunda mitad del siglo XIV (1354 y 1368) pueden verse en VV. AA. *Los señores de la guerra y de la tierra: nuevos textos para el estudio de los Parientes Mayores guipuzcoanos (1265-1548)*, San Sebastián 2000, Diputación Foral de Gipuzkoa, docs. 50 y 123.

(121) Para el caso de Hondarribia, vid. ROLDÁN GUAL, J. M.<sup>a</sup> *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia, Tomo II (1480-1498)*, San Sebastián 1996, Eusko Ikaskuntza, doc. 12 (año 1484) y doc. 64 (1489); y AYERBE IRIBAR, M.<sup>a</sup> R. et alii *Colección documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo III (1374-1520)*, San Sebastián 2014, Eusko Ikaskuntza, docs. 142 y 153 (1512, 1517); ELORZA MAIZTEGI, J.; y HERRERO LICEAGA, V. J. *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo IV (1499-1537)*, San Sebastián 2014, Eusko Ikaskuntza, docs. 7, 17, 20, 22, 23, 26, 28, 29, 40,

...

ejemplos más interesantes de la relación con Hondarribia es que hasta 1462 Biriatu pagaba dos fuegos a la villa guipuzcoana en concepto de repartimiento fogeral provincial, lo que constata las relaciones entre ambas poblaciones<sup>122</sup>.

Sobre la nacionalidad del cuñado de Colón la historiografía ha mantenido diversas hipótesis. Varela en algunas ocasiones lo hace “extranjero” y en otras aragonés, para finalmente admitir que no se sabe con seguridad su procedencia<sup>123</sup>. Otros autores lo hacen valenciano, flamenco, español, alemán, francés e incluso portugués<sup>124</sup>. Uno de los factores que para algunos autores justifica su origen flamenco es el buen conocimiento de Muliart del francés y del castellano, aunque en nuestra opinión esto podría afianzar nuestra hipótesis de su procedencia labortana<sup>125</sup>. A ello también contribuye, las numerosas variantes con las que aparecen en la documentación, tanto Buniort como Muliart: Buniort, Boniort, Burniort, Muniort, Munyort, Moniorte, Mouniort, Mouniart, Muniarte, Muniorte, Muliarte y Muliarte y es lo que vendría a asentar nuestra hipótesis sobre Miguel de Muliart. De

...

48, 51, 55, 59, 61 y 62 (años 1499 y 1500); GARRIDO YEROBI, I. y ÁLVAREZ PÉREZ-SOSTOA, D. *In Dei Nomine, la Hondarribia del s. XVI a través de sus testamentos*, Hondarribia 2014, Hondarribiko Udala, 117 (1489); AHPG-GPAH 3/0283, fol. 40 r.º (1504). Para Irun, AHPG-GPAH, 3/0311, fols. 7 r.º-11 r.º (1544); para Pasai Donibane, IRIXOA CORTÉS, I. *Documentación medieval...*, op. cit., doc. 83 (1517). Para Sara, ELÓSEGUI, X. *Sara, etxeak eta deiturak lau mendez (XVI-XIX)*, San Sebastián 2005, Eusko Ikaskuntza; para Elizondo, vid. AGN-NAO. Procesos, 144634 (1555), 210832 (1557), 159749 (1557) ó 212151 (1572); y para Doneztebe, AGN-NAO. Procesos, 070358 (1585).

(122) ELORZA MAIZTEGI, J. y HERRERO LICEAGA, V. J., op. cit., doc. 66, p. 436 y nota 52 de la p. 455

(123) Cfr. VARELA, C. *Cristóbal Colón. Retrato de un hombre*, Madrid 1992, Alianza Editorial, 85; ÍDEM.: *Colón y la construcción...* op. cit., 184.

(124) Para su procedencia valenciana, vid. GIMENEZ FERNÁNDEZ, M. *Bartolomé de las Casas*, Madrid 1984, CSICEH, 116; para la flamenca, RUMEU DE ARMAS, A. “Presencia temprana de Cristóbal Colón en Portugal”, *Congreso de Historia del Descubrimiento: 1492-1556. Actas, Tomo I*, Madrid 1992, RAH, 99 (77-114); para la alemana, HEERS, J. *Christophe Colomb*, París 1981, Hachette, 60; para la española, LORGUES, R. de. *Christophe Colomb, Histoire de sa vie et de ses voyages*, París 1878, Didier et Cie, 161.

(125) Cfr. GONZÁLEZ CRUZ, D., op. cit., 213: “La tesis de los historiadores que defienden su origen flamenco tendría como uno de los avales los conocimientos que Muliart había demostrado sobre la lengua francesa”.

hecho, en Hondarribia existió el caserío Muliarte, que parecía existir para 1534, aunque en referencia a un puente<sup>126</sup>.

Para ver que la grafía del apellido de Muliart cambia del mismo modo que la de Muniort sirve, como botón de muestra, la manera de reflejar dicho nombre en las obras de tres prestigiosos americanistas coetáneos, que añadido a lo hasta ahora expuesto nos reafirma en la oriundez bidasotarra del personaje.

En primer lugar, el americano Henry Vignaud, a quien seguiría Antonio Ballesteros Beretta:

“Miguel Mulierte, ou plutôt Molyart ou Molyarte était, d’après Colomb, son beau-frère. (Dans chacune des pièces où le nom de ce personnage figure, il est écrit d’une manière différente. La véritable orthographe doit être Molyarte ou Molyart, parce que c’est ainsi qu’il signait. Nous avons en effet sa signature autographe sur une lettre qu’il écrivit à Colomb, et dont la duchesse d’Albe nous a donné le fac-similé. Il est difficile toutefois de dire s’il faut lire Molyarte ou Molyart, sans e à la fin. C’est de cette dernière manière que M. de Lollis a lu le nom. Écrit ainsi ou autrement, ce nom n’est ni espagnol ni portugais. On peut lui donner une origine flamande. M. Braamcamp Freire a, en effet, relevé dans l’Armorial général de Rietstap une famille Moliaert ou Moliart en Gueldre. Miguel Moliart pourrait donc être du duché de Gueldre, car on sait qu’au XV siècle un assez grand nombre de Flamands vinrent se fixer dans les îles portugaises dont quelques-unes même portèrent pendant quelque temps le nom d’îles Flamandes”<sup>127</sup>.

En segundo lugar, otro americano, aunque nacido en París, Henry HARRISSE (1829-1910), señalaba que:

“Nous concluons de ces faits que Miguel Muliart, Moliart ou Muliarte, alla tenter la fortune au nouveau monde, s’embarquant sur l’escadre de Torres, dans l’été de 1494; qu’au cours de cette année, il

(126) Vid. VV. AA. *Hondarribiko Baserriak*, Hondarribia 2003, Hondarribiko Udala. Cfr. GARRIDO YEROBI, I. y ÁLVAREZ PÉREZ-SOSTOA, D., op. cit., donde hasta en ocho testamentos diferentes del siglo XVI aparece el topónimo Muliarte, para designar barrio, huerta o fuente; y, aunque con fuentes muy tardías, FURUNDARENA SALSAMENDI, J. J. *Hondarribiko Toponimia*, Bilbao 2002, Euskaltzaindia.

(127) *Etudes critiques sur la Vie de Christophe Colomb avant ses découvertes*, París 1905, H. Welter editores, 492-493. Cfr. BALLESTEROS BERETTA, A. *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*, Madrid 1945, Salvat, Tomo I, 419.

emprunta, très probablement dans la ville d'Isabella, à son beau-frère Christophe Colomb, environ 40.000 maravedis, dont il resta devoir 29.000; qu'à Hispaniola Muliart eut des difficultés, ce semble, avec Colomb, puisque, passant sur sa tête, c'est aux rois catholiques qu'il s'adressa pour pouvoir quitter l'île, et qu'il revint en Espagne à la fin de 1496. C'est tout ce qu'on sait de lui"<sup>128</sup>.

En tercer lugar tenemos a Jose María Asensio, quien señala que:

“en el año 1492 estaba casada con cierto vecino de Palos, apellidado Muliar o Muliarte, con la que dejó Colón a su hijo Diego antes de dirigirse a la corte de España, y que fué el motivo de su paso por el convento de la Rábida. Con esta hermana de su mujer, y con su esposo Miguel Muliar o Muliarte parece mantuvo siempre cordiales relaciones Cristóbal Colón...”<sup>129</sup>.

Para finalizar tenemos un último documento del año 1511, en el cual una tal Florentina Muliarte solicita licencia para pasar a Indias junto con su marido García de Aguilar y sus tres criados<sup>130</sup>. Recordemos que Diego Colón, tras su matrimonio con María de Toledo, sobrina del Duque de Alba, y tras serle devuelto el título de gobernador a finales del año 1508, partió hacia sus dominios caribeños en junio de 1509, arribando a Santo Domingo el 9 de julio de ese año, con toda su familia y un gran séquito de criados y colaboradores. La llegada posterior del matrimonio Aguilar-Muliarte se debería al probable parentesco entre Florentina Muliarte y Diego Colón. En octubre de 1514 Aguilar consta como vecino de la ciudad de Santo Domingo, probablemente dedicado al rescate y repartimiento de indios<sup>131</sup>. Desde 1513<sup>132</sup> hasta 1528 desempeñaría la labor de escribano y posteriormente alguacil mayor. Su relación con Diego Colón fue tal que llegó a ser su escribano receptor en el pleito

(128) HARRISSE, H. “Autographes de Christophe Colomb récemment decouvertes”, *Revue Historique*, 51 (1893), 17 (44-64).

(129) ASENSIO, J. M.<sup>a</sup>. *Cristóbal Colón, su vida, sus viajes, sus descubrimientos*, Barcelona 1888, Espasa y Compañía, 56.

(130) AGI. Contratación, 5536-1, fol. 87-4.

(131) AGI. Indiferente General, 419-5, fols. 277 v.º-278 r.º.

(132) MURO OREJÓN, A. (ed.) *Pleitos Colombinos. Tomo III...*, op. cit., 112-116 y 118-119.

que sostuvo contra la Corona<sup>133</sup> y llegó a estar presente en Santo Domingo en su segundo testamento<sup>134</sup>.

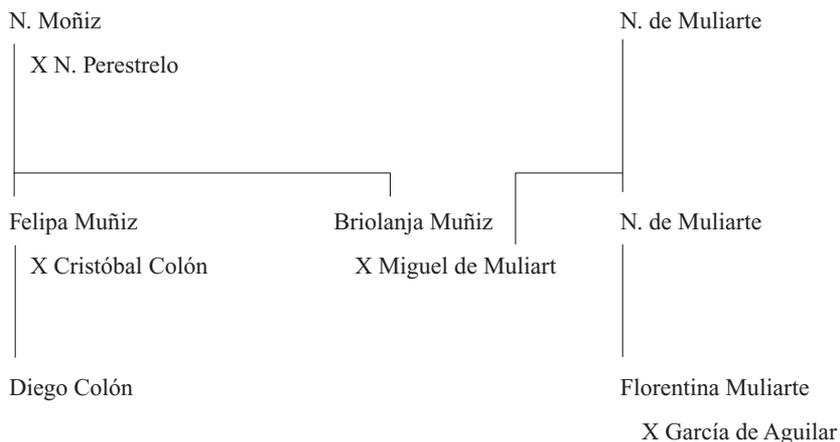
El profesor Juan Gil también da cuenta de Florentina Muliarte, aunque él la nombra como Moliart e incide en las diferentes formas de utilizar la grafía para reproducir los apellidos extranjeros en los documentos de la época<sup>135</sup>. Así, el árbol genealógico quedaría tal y como puede verse en el **Cuadro 2**.

(133) AGI. Indiferente General, 420-9, fols. 225 r.º-227 r.º y GÓMEZ, M. “La Cancillería Real en la Audiencia de Santo Domingo. Uso y posesión del sello y el registro en el siglo XVI”, *Rey sello y representación: el poder de la escritura y el documento en el gobierno de las Indias. Revista de Humanidades*, 22 (2014) (en línea. Disponible <http://www.revistadehumanidades.com/articulos/52-la-cancilleria-real-en-la-audiencia-de-santo-domingo-uso-y-posesion-del-sello-y-el-registro-en-el-siglo-xvi> [Consulta: Lunes, 24 de Diciembre de 2018]): “*La relación entre la Corona y el Almirante y su familia era tan anómala que el 22 de octubre de 1523, el monarca ordena a la Audiencia que localice y haga parecer ante ellos a los escribanos y secretarios que refrendaron, suscribieron y sellaron los documentos y compueben si tienen título real para ello. Los oficiales de la pluma implicados fueron: García de Aguilar, criado del Almirante, que refrendaba como secretario real los documentos expedidos por Diego Colón en calidad de virrey; Hernando de Berrio, escribano del número y del concejo, que refrendaba las provisiones de Diego Colón; por último, Toribio Rodríguez, quién firmaba al pie del sello de los documentos como hacen los cancilleres, lo que califica de ‘caso muy grave y de grandísimo atrevimiento’. La acusación correspondía a que la Corona estimaba que Diego Colón mantenía una Audiencia de justicia paralela, sin permitir apelar a la Audiencia Real y con total impunidad*”.

(134) Creemos que esa relación tan especial y cercana se derivaría del hecho de ser su mujer, Florentina Muliarte, prima carnal del II Almirante.

(135) GIL, J. “La lengua de los Descubrimientos Colombinos”, *I Col-loqui Internacional d’Estudis Colombins de Barcelona*. 9, 10 i 11 de desembre de 1992. *Actes. Volum II*. Barcelona 1993, Centre d’Estudis Colombins, 18 (1-22): “...centrémonos ahora en ese Muliart que escribe, sí, Colón, cuando su propio conuñado ha firmado en el mismo documento Moliart. En efecto, resulta que el fonético Muliart (o hasta Muleadre) se acomoda a la norma castellana, que suele reproducir el apellido extranjero según suena: es la grafía que usa la cancillería regia o la que registran las escribanías andaluzas cuando por Sevilla pasa un García de Aguilar, casado con una tal Florentina Moliart. (Así, p.e., en la Instrucción a Juan Aguado —Duquesa de Alba, Autógrafos de Colón y papeles de América, Madrid 1892, p. 5— “que dexé venir a fray Jorge y a don Fernando y a Bernaldo valenciano y a Miguel Muliarte”; o cuando se dio en secuestración a Miguel Muliart y a Briolanja Moniz los bienes de Bartolomé de Sevilla, vecino de Huelva —Barcelona, 30 de mayo de 1493, AGI, Patronato Real, 9-1 f.40v—; o por fin, cuando se ordenó al almirante que dejara salir de la Española a Miguel Muleadre —Arévalo, 1 de junio de 1495, AGI, Patronato 9, 1 f.92r—); GIL, J. “Notas prosopográficas”, *Suplemento del Anuario de Estudios Americanos. Historiografía y bibliografía*, XLVII, (1990), 33 (23-58): “*Todo el mundo se acuerda de la nebulosa figura del conuñado del almirante Francisco (sic) Muliart, el primer marido de Briolanja Moniz, que muy pronto y no sabemos por qué razones se enemistó ferocemente con su deudo, que no le permitía en 1494 salir de la Española. Este Muliart murió pronto, antes del cambio de siglo. Pues bien, mucho más tarde se encontraba en Sevilla una familiar suya: en efecto, el 26 de agosto de 1511 otorgó testamento antes de pasar a Indias García de Aguilar, marido de Florentina Muliart, la cual se hallaba a la sazón encinta*”.

**Cuadro 2: Genealogía Colón-Muliart**



Por todas las razones antedichas, creemos que Miguel Muliart sería originario de Urruña, de la casa natal Muniort de Biriatu. Pero no sería el único. En el mismo caso se encontraría Martín de Muniort, el capitán y maestre de la nao del viaje de Bastidas y la Cosa, descubridor de las costas colombianas y panameñas junto con Antón de Escalante y oriundo de la misma casa lapurdina. A la coincidencia del nombre patronímico habría que añadir que parte de la marinería y el contramaestre de la nao eran naturales de Urruña.

## Conclusiones

A lo largo de este trabajo hemos intentado paliar, mediante el recorrido como navegante del maestre pasaitarra Antón de Escalante, un vacío o ausencia que suele constatarse en la historiografía: el escaso hincapié que se hace en un importante número de capitanes, maestros y pilotos que fueron, sin embargo, artífices de grandes gestas de navegación. Unos individuos que todavía hoy en día resultan unos absolutos desconocidos. Al fin y al cabo, la gloria por los descubrimientos realizados corresponderá, no a los marinos, sino a los capitanes y capitulantes de las diferentes flotas descubridoras.

Haber escogido para ello a Antón de Escalante, responde a que su figura es un paradigma. Se trata de un personaje que tiene en su haber navegaciones

en todo el arco atlántico, desde Andalucía hasta Inglaterra, entre otras que desconocemos; también participó en varias navegaciones trasatlánticas a las Indias, incluyendo una expedición de descubrimiento de las costas colombianas y panameñas, con parte de la tripulación originaria de Iparralde. Bien pudiera catalogársele a la altura de otros insignes navegantes coetáneos como Per Alonso Niño, Vicente Yáñez Pinzón o Juan de la Cosa, con quienes habría compartido viajes; sin embargo, es un absoluto desconocido. El ánimo de ese reconocimiento hasta ahora inexistente es el que nos ha guiado para llevar a cabo este trabajo.

Obviamente, este individuo muy dinámico se encuentra inserto en un contexto y épocas proclives para ello. Precisamente, el formar parte de una tendencia general para las gentes de aquellos siglos, podría explicar la escasa relevancia o reconocimiento que pudo tener por parte de sus paisanos, a pesar de contar con una experiencia de años en latitudes extrañas y mucho más lejanas que las habituales. Al fin y al cabo, para aquella sociedad era un individuo más entre los cientos cuyos trabajos y futuro se vinculaban al mar, un universo en el que contratiempos, sobresaltos, cambios de rumbo, etc. se encontraban a la orden del día.

Escalante, sin embargo, no fue el único vasco con el que Colón estuvo relacionado de una u otra manera. Gran parte de las naves descubridoras tendrían esa procedencia, pero esos vínculos laborables podrían adquirir otra dimensión; ir más allá de lo ahondado hasta el momento. Por un lado, su conocimiento de la costa guipuzcoana podría proceder de las actividades corsarias que llevó a cabo, actividades en las que intervendría el renteriano Juan de Granada. Por el otro, si consideramos la hipótesis de que tras los “Muliarte”, parientes políticos de Colón, se esconden los Buniort. Unos aspectos sobre los que habría que seguir profundizando.

En fin, las líneas precedentes han servido para reclamar la necesidad de seguir buceando en nuestro pasado, en este caso relacionado con el mar, que, esperamos, la conmemoración del viaje de Elcano pueda posibilitar.

**Anexo 1**

**Tabla cronológica comparativa de las trayectorias de Juan de la Cosa y Antón de Escalante (1493-1509)**

**Juan de la Cosa**

1493	1494	1495	1496	1498	1499	1500	1501	1502	1503	1504	1505	1506	1507	1509	
Colón (2.º viaje) (1493, septiembre-1496, junio)				Colón (3.º viaje) (mayo- diciembre)	Ojeda (1499, mayo - 1500, junio)	Bastidas y Muníort (1501, junio - 1502, septiembre)	En Lisboa (agosto)	Ledesma y Guerra (1504-1506)	Contra Juan de Granada (junio- septiembre)						Último viaje y muerte

**Antón de Escalante**

1493	1494	1495	1496	1498	1499	1500	1501	1502	1503	1504	1505	1506	1507	1509
Colón (2.º viaje) (1493, septiembre-1496, junio)				¿Colón (3.º viaje)? (mayo- diciembre)	¿Con Niño y Guerra? (1499, junio- 1500, abril)	Bastidas y Muníort (1501, junio - 1502, septiembre)								

**Anexo 2: viajes a las indias (1492-1502)**<sup>136</sup>

Capitán	N.	Salida Ida	Llegada	T	Salida Vuelta	N	Llegada	N	Observaciones
1	Cristóbal Colón 1.º	3 Palos, 3-X-92	Guanahani, 12-X-92	D	La Navidad, 16-I-93	2	Palos, 15-III-93	0	Con la nao capitana Marigalanta se construye La Navidad
2	Cristóbal Colón 2.º	Cádiz, 25-IX-93	Dominica, 3-XI-93	D	La Isabela, 2-II-94	12	Cádiz, 7-III-94	5	Con Antonio de Torres regresan 12 carabelas
3	Bartolomé Colón	Cádiz, 1-V-94	La Isabela, 24-VI-94		La Isabela, IX-94	3	Cádiz, XI-94	5	Regresan las mismas 3 naves con Boyl y Margarit
4	Antonio Torres	Cádiz, 15-X-94	La Isabela, XI-94		La Isabela, 24-II-95	4	Cádiz, 1-IV-95	5	Regresan las mismas naves con Torres
5	Juan Aguado	Sevilla, 5-VIII-95	La Isabela, X-95					7	2 naos para construir La Concepción
								2	6 destruidas + 1 reconstruida (La India)
					La Isabela, 10-III-96	2	Cádiz, 11-VI-96	0 <sup>137</sup>	Regreso de Cristóbal Colón y Aguado
6	Peralonso Niño	16-VI-96	VII-96		La Isabela, ¿X-96?	3	10-XI y 2-XII-96	0 <sup>138</sup>	Regreso de Peralonso con la nao y las dos carabelas
7	Fdez. Coronel	1-98	3-II-98					2 <sup>139</sup>	

(136) Leyenda: N: Número de embarcaciones. T: Tipo de Viaje. D: Viaje de Descubrimiento; el resto son de avituallamiento y traslado.

(137) Al respecto, cfr. MANZANO MANZANO, J. *Colón y su secreto...*, op. cit., 621 y GOULD, A., op. cit., 309.

(138) Cfr. GOULD, A., op. cit., 319-323.

(139) No contamos aquí las 2 construidas por Bartolomé en La Isabela. Desconocemos su posterior recorrido.

Capitán	N.	Salida Ida	Llegada	T	Salida Vuelta	N	Llegada	N	Observaciones
8 Cristóbal Colón 3.º	6	30-V-98	Trinidad, 31-VII-98 Sto. Dgo.	D				8	Colón con tres naves llega el 30 de agosto Las otras 3 naves directas a Sto. Dgo. Aqui regresarían La Cosa y Escalante
9 Ojeda / La Cosa	2	20-V-99		D		2	1-XII-99	-	Vespucchi y Nicolás Perez. Dbito 3 meses y medio resto Haití
10 Peralonso / Guerra	1	VI-99		D		1	X-99	-	También Escalante
11 Pinzón	4	1-XII-99		D		2	IX-1500	-	Las otras 2 naves hundidas al norte de la Española
12 Diego de Lepe	2	1-1500		D		2	VIII-1500	-	
13 Bobadilla	2	1-VI-1500	23-VIII-1500					3	Regresan 3 hermanos Colón presos
14 Vélez de Mendoza	2	IX-1500		D		2	VI-1501	-	
15 Bastidas / La Cosa	2	VI-1501		D				-	Con Escalante y Muniort. 2 naves destruidas por la broma
16 Guerra 2.º	1	VIII-1501	Sto. Dgo., IX-1501				1501	-	Coincidiría con Bastidas y Escalante en Jamaica
17 Ojeda 2.º	4	1-1502		D				-	
18 Ovando	32	II-1502			Sto. Dgo., VII-1502	12	Cádiz, IX-1502		Regresan La Cosa, Bastidas, Muniort Hundidas por huracán. Mueren Bovadilla, Roldán...
19 Cristóbal Colón 4.º	4	Cádiz, 9-V-1502	Sto. Dgo., 9-VI-1502	D	Sto. Dgo., 11-IX-1504		Sánlúcar, 7-XI-1504		



# Construcción naval en Gipuzkoa en el siglo XVI\*

LOURDES ODRIOZOLA OYARBIDE

Doctora en Historia

## Resumen:

*El sector de la industria naval guipuzcoano vivió en el siglo XVI uno de los momentos más prósperos de la Historia. La construcción naval constituyó una de las principales actividades económicas de la Provincia, tanto por los recursos generados como por la mano de obra empleada. Además, la especialización de los principales astilleros en la manufactura de barcos de grandes dimensiones, hizo que en la centuria siguiente Gipuzkoa fuera uno de los principales centros navales de la Península.*

*Palabras clave: Astillero. Barco. Gipuzkoa. Constructor naval. Política naval. Economía.*

## Laburpena:

*Gipuzkoako itsas industriaren sektoreak XVI. mendean bizi izan zuen bere historiako unerik oparoenetako bat. Ontzigintza izan zen probintziako jarduera ekonomiko nagusietako bat, bai sortu zituen baliabideengatik bai erabilitako langile-kopuruagatik. Gainera, ontziola nagusiak itsasontzi handiak eraikitzen espezializatu izanak berekin ekarri zuen Gipuzkoa hurrengo mendean Iberiar penintsulako itsas zentro nagusietako bat bilakatzea.*

---

(\*) Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 8 de enero de 2018.

*Gako-hitzak: Ontziola. Itsasontzia. Gipuzkoa. Ontzigile. Itsas-politika. Ekonomia.*

*Summary:*

*In the 16th century the Gipuzkoan shipping industry experienced one of the most prosperous moments in history. Shipbuilding was one of the main economic activities in the province, on account of both the resources generated and the workforce employed. In addition, the fact that the first shipyards specialised in manufacturing large-scale vessels led to Gipuzkoa becoming one of the main shipping centres on the Peninsula in the next century.*

*Keywords: Shipyard. Boat. Gipuzkoa. Shipbuilder. Shipping policy. Economy.*

## **Introducción**

La relación de Gipuzkoa con el medio marino, además de remota en el tiempo, ha jugado un papel determinante a lo largo de toda su historia. Tanto es así, que ha posibilitado su progreso y expansión económica merced a la pesca, los intercambios comerciales, el transporte de cabotaje y la construcción naval.

La industria naval nació en Gipuzkoa como complemento de la actividad comercial y pesquera desarrollada los puertos y las cuencas fluviales. Merced a ello, en casi toda la franja costera había instaladas gradas, de mayor o menor importancia, dedicadas a satisfacer las necesidades de los comerciantes y pescadores.

La configuración de este espacio naval fue gradual y estuvo determinado por diversos elementos, entre los que estaban: las especiales características orográficas del litoral guipuzcoano; la abundancia de maderas de calidad para la construcción de navíos en los montes circundantes; la facilidad para transportar los materiales y pertrechos hasta las factorías; la presencia de una numerosa, hábil, eficaz y cualificada mano de obra especializada; y la existencia de un gran número de herrerías que manufacturaban los elementos metálicos precisados en la fabricación de barcos, así como de otras industrias auxiliares.

Ya en el siglo XV los astilleros vascos eran conocidos en toda Europa por el nivel de perfeccionamiento técnico que habían alcanzado. Más concretamente, los constructores abandonaron la técnica del tingladillo para el forro de los cascos

de las embarcaciones y lo sustituyeron por el sistema de tabazón a tope, lo que les permitió aumentar el tamaño y proporciones de las naves.

Tras la unificación de los reinos de Castilla y Aragón, el nuevo Imperio tuvo que afrontar muchos retos para defender su hegemonía y liderazgo a escala internacional, entre ellos, el control de las rutas oceánicas. El instrumento para mantener en cohesión el conjunto de las posesiones fue el barco. Adquirió tal protagonismo que hubo que mejorar y fomentar la construcción naval para adaptarla a las necesidades del tráfico de la nueva era.

Con todo, la trayectoria de la industria naval en la época de los Austrias no fue homogénea ni lineal.

## 1. Política y reglamentación en el siglo XVI

Durante muchos siglos la construcción naval ha sido una cuestión de primer orden: el poderío y riqueza de una nación dependía del dominio y control que se tuviese de los mares. Además, ello tomó una mayor importancia tras el descubrimiento del Nuevo Mundo.

El instrumento para mantener en cohesión el conjunto de las posesiones fue el barco, por lo que hubo que mejorar y fomentar la construcción naval para adaptarla a las necesidades del tráfico de la nueva era.

Fue consciente la Monarquía de la necesidad que había de potenciar las fábricas navales en los astilleros de sus dominios, por lo que dictó diversas pragmáticas Reales en las que a través de la concesión de primas y *acostamientos* o premios se intentaba proteger y fomentar la construcción naval. En este sentido, cabe citar las pragmáticas de 21 de julio de 1494, y 20 de marzo de 1498<sup>1</sup>, que otorgaban premios a quienes fabricaran naves grandes; y las cédulas de 3 de septiembre de 1500, 11 de agosto de 1501 y 15 de octubre de 1502<sup>2</sup>.

Este tipo de medidas no se interrumpieron con el final del reinado de los Reyes Católicos sino que, además, se convirtieron en habituales. Los reinados de Carlos V y Felipe II coincidieron con una etapa de prosperidad económica

---

(1) Fomentaba la construcción de navíos de más de 600 toneles con un acostamiento de 100.000 maravedíes a los navíos de más de 1.000 toneles [ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio: *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid 1920, p. 59].

(2) Esta pragmática Real señalaba un premio de 50.000 maravedíes a aquellas personas que hicieran embarcaciones de 1.500 o más toneles. Además, el pago del flete de seis meses y preferencia de carga. (GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, 3 Tomos. Bilbao: Imprenta y Librería de José de Astuy, 1905-1908, pp. 460-461).

para la industria naval. Al parecer ésta fue la razón por la que los dos monarcas sólo intervinieron en el sector para conceder ayudas a la fábrica de grandes unidades; y para regular el empleo de los buques en el comercio, dictando disposiciones sobre la capacidad y calidad que debían tener las flotas.

En 1523 Carlos V, a petición de las Cortes de Valladolid, confirmó la pragmática de 1498; en 1529 concedió a varios puertos de la península, entre ellos los de Donostia y Bilbao, la potestad para poder cargar y despachar mercancías a las Indias con la única limitación de tener que hacer el retorno en Sevilla; y en 1551, expidió una Provisión Real por la que se prohibió la construcción de navíos por y para extranjeros en los astilleros del Señorío Bizkaia<sup>3</sup>.

Felipe II por su parte, comprometido en números conflictos europeos, buscó una y otra vez con una poderosa escuadra naval, por lo que era fundamental fomentar la construcción de navíos y, muy especialmente, en los astilleros del Cantábrico. Para lograr este objetivo, en mayo de 1563 dio a Cristóbal de Barros un crédito de 20.000 ducados y una serie de instrucciones para el impulso de las construcciones navales en el Cantábrico. Concretamente, le ordenó:

- Utilizar los 20.000 ducados para conceder préstamos, bajo fianza y sin interés, a todas aquellas personas que fabricaran embarcaciones de más de 300 toneles, anteriormente excluidos en la pragmática de 1498. El préstamo sería a razón de 2 o 2'5 ducados por tonelada, y la suma se devolvería una vez vendida la unidad en cuestión.
- Vigilar que los navíos que se fabricasen conforme al porte y calidades que obligaba el empréstito concedido, además de controlar que éstos fueran útiles para la guerra.
- Implantar un libro-registro en el que las justicias y autoridades de las villas y lugares donde hubiere navíos de 20 o más toneladas las anotasen.
- Que los arqueamientos de los navíos fueran efectuados por personas entendidas en la materia con el fin de evitar posibles abusos.
- Concertar con los Corregidores la plantación de árboles en los montes.
- Registrar y notificar los navíos existentes indicando su porte, sus propietarios y el lugar en el que se encontraban, entre otras cuestiones<sup>4</sup>.

---

(3) ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio. Op. Cit., pp. 59-68.

(4) CASADO SOTO, José Luis: *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid: San Martín, 1988, pp. 278-281.

Ninguna de las Reales Cédulas y disposiciones anteriores trataba de sistematizar los métodos de construcción naval. La manufactura naval en España, al igual que en toda Europa, todavía se regía por métodos individualistas y por las tradiciones artesanales. Sin embargo, con las nuevas necesidades y la demanda naval generadas por el comercio con las Indias se puso en evidencia la necesidad que había de encontrar los prototipos ideales para mejorar y homogeneizar, en la manera de lo posible, la manufactura naval. Este cúmulo de circunstancias explica por qué los primeros tratados sobre construcción naval fueron escritos por españoles. El primero de estos escritos data de 1533 y su autor fue Juan Veas. Varias décadas después (1571-75), Juan Escalante de Mendoza en su *Itinerario* hizo una breve reseña de las proporciones y dimensiones ideales que debían de guardar los barcos transatlánticos; y en 1587, Diego García de Palacio publicaba su *Instrucción náutica*, primer tratado completo sobre diseño y construcción naval<sup>5</sup>.

## 2. Los astilleros

Desde finales del siglo XV los astilleros guipuzcoanos figuraban entre los principales centros de fabricación de navíos de la Península. Resultado de ello fue la instalación de gradas en todos los puertos del litoral guipuzcoano, en el que la gran excepción era Getaria. Estas factorías tenían una entidad, una capacidad y un volumen de producción diversa, y se dedicaron a la manufactura de tipologías navales diversas destinadas, asimismo, a una clientela heterogénea.

Concretamente, en el siglo XVI los astilleros que trabajaron en Gipuzkoa fueron los siguientes:

### Astilleros de Gipuzkoa

Puerto/Localidad	Astilleros
<b>Hondarribia</b>	Ribera Lonja o Puntal La Magdalena o la Roca
<b>Irun</b>	En la zona de Santiago, junto a la iglesia de Santa María del Juncal

(5) RAHN PHILLIPS, Carla: *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid: Alianza Editorial - Quinto Centenario, 1991, p. 55; y MOYA BLANCO, Carlos: “La arquitectura naval en la España de los Austrias” en *El buque en la armada española*. Bilbao: Silex, 1981, pp. 152-154.

Puerto/Localidad	Astilleros
<b>Puerto Pasaia</b>	<p style="text-align: center;"><b>Jurisdicción Lezo</b></p> <p>Real Astillero de Bordalaborda</p> <p style="text-align: center;"><b>Jurisdicción Errenteria</b></p> <p>Arrabal de la Magdalena</p> <p style="text-align: center;"><b>Jurisdicción Hondarribia (Pasai Donibane)</b></p> <p>“Barrio Vizcaya”</p> <p style="text-align: center;"><b>Jurisdicción Donostia (Pasai San Pedro y Herrera)</b></p> <p>No se tiene constatado documentalmente ninguno en actividad en el siglo XVI</p>
<b>Donostia</b>	Santa Catalina
<b>Río Oria</b>	<p style="text-align: center;"><b>Jurisdicción Usurbil</b></p> <p>Mapil Aginaga o Zakoeta Urdaiaga o Urdazaga</p> <p style="text-align: center;"><b>Jurisdicción Orio</b></p> <p>Ribera de Orio De la iglesia de San Nicolás</p>
<b>Zarautz</b>	Emplazado junto al palacio y fuente de “Chincherrí”
<b>Zumaia</b>	<p style="text-align: center;"><b>Puerto</b></p> <p>Mayor Ribera Arrabal o Zubiaurre Santiago Arrangoleta o Arranoleta</p> <p style="text-align: center;"><b>Río Urola</b></p> <p>Bedua (Jurisdicción Zestoa) Oikia Gorostiaga Eskazabel De la casa Goiburu</p>
<b>Deba</b>	Astillero viejo
<b>Mutriku</b>	Astillero municipal

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*; y *La construcción naval en Hondarribia, 1202-2003*.

En esta centuria Zumaia, Deba, Mutriku y la cuenca del Oria eran los centros de fabricación de naves, tanto por el número de gradas instalados en ellas como por la producción que registraron tanto en términos de unidades como de toneladas.

Concretamente, en la jurisdicción de Zumaia hubo instalados cuando menos diez astilleros. En las orillas del Urola estaban los de Oikia, Eskazabel, Gorostiaga, Bedua y Goiburuz; y en las riberas de su puerto, los conocidos como Mayor, Ribera, Arranoleta o Arrangoleta, Santiago y Zubiaurre.

En el Oria por su parte, se localizaban los establecimientos de Aginaga o Zakoeta, Mapil, Rutarte, Urdazaga o Urdaiaga, dentro del término municipal de Usurbil; y las gradas de la iglesia de San Nicolás y la villa de Orio.

Deba y Mutriku fueron otros de los grandes centros de producción de Gipuzkoa en el mil quinientos. En esta centuria se tiene constatada la existencia de dos factorías: el astillero viejo a orillas del Deba y en la jurisdicción de la villa del mismo nombre, y el astillero municipal de Mutriku.

Además de las instalaciones navales apuntadas, había levantadas gradas en el puerto de Pasaia, Hondarribia, Irun, Donostia y Zarautz. Por lo que al primero de ellos respecta queremos hacer una puntualización, a nuestro entender, de suma importancia. Concretamente, nos estamos refiriendo al hecho de que Pasaia, según Gorosabel “el más seguro y mejor de toda la costa cantábrica”, a tenor de la información recogida en los documentos hallados en los archivos municipales, provinciales y nacionales, no se convirtió en el principal centro de construcción de navíos hasta finales del siglo XVI. Este hecho junto con su especialización en la fábrica de navíos de gran tonelaje, parece que fueron determinantes para que en 1597 el Rey optara por la inauguración del Real Astillero de Bordalaborda, el primero que ostenta esta categoría en el País Vasco. De lo que cabe duda alguna, es que su puesta en funcionamiento marcó de manera indiscutible un antes y un después en la industria naval de Gipuzkoa y, más concretamente, de Pasaia.

Unas y otras factorías no ocuparon extensos terrenos ni tuvieron la infraestructura que se asocia a los grandes astilleros. A lo sumo llegaron a contar con unos cuantos cobertizos en donde se establecían las gradas y se guardaban los materiales constructivos. En realidad, tan sólo fueron un lugar elegido porque las maderas podían ser transportadas fácilmente hasta este punto; y porque el arrabal reunía las condiciones necesarias para la construcción de navíos: piso llano y firme para almacenar el maderamen y hacer la construcción; y situado de tal forma que la botadura de las embarcaciones se podía hacer con cierta seguridad. De hecho, fueron un espacio en el que

simplemente se levantaron diversas gradas de montaje; y en el que se reunían los hombres y materiales para el tiempo que durase la fábrica y la reparación de las naves. Una vez finalizadas estas labores, el lugar quedaba abandonado hasta que nuevamente fuera necesitado para la construcción de algún otro barco. Es decir, fueron tan sólo un emplazamiento utilizado ocasionalmente para armar las naves, y no un edificio o estructura permanente.

Gran excepción fue el Real Astillero de Bortalaborda fundado por los Habsburgo en 1597 en el sudeste de la bahía de Pasaia, en tierras de la anteiglesia de Lezo. Bortalaborda contó en sus años más prósperos con una compleja infraestructura en el que había desde diversos almacenes para guardar las herramientas, los pertrechos y los materiales constructivos, hasta fábricas de cordelería Reales cubiertas y oficinas de anclas.

### 3. La producción

Aunque para el siglo XV las naves botadas en los astilleros vascos habían alcanzado gran fama en toda Europa, todo induce a pensar que la gran expansión del sector llegó tras el descubrimiento del Nuevo Mundo. Es decir, en tiempos de Juan Sebastián Elcano.

Si bien era cierto que desde hacía siglos la fabricación de navíos venía siendo una cuestión de primer orden, habida cuenta que el poderío y riqueza de una nación dependía, en gran medida, del control y dominio que se tuviera de los mares, esta fue una realidad que adquirió aún mayor trascendencia desde 1495. Por una parte, porque esta excepcional circunstancia creó unas nuevas condiciones en la navegación y en las necesidades militares; y por otra, porque conllevó transformaciones en el arte de la fabricación naval y en la distribución de las embarcaciones.

Pese a la relativa escasez de fuentes manuscritas para la primera mitad del mil quinientos, todo indica que se pusieron las bases para el afianzamiento del sector naval en Gipuzkoa. En parte, ello fue posible a la coyuntura excepcional de apoyo a la industria naval peninsular emprendía por los monarcas castellanos desde los albores del siglo XV.

Tal y como se ha explicado anteriormente, la inauguración del siglo XVI coincidió con la promulgación de dos Reales Cédulas que promocionaban y premiaban a aquellas personas que fabricaran carracas de más de 1.500 toneles para la “ofensa y defensa de enemigos corsarios”<sup>6</sup>. Sin embargo, parece

---

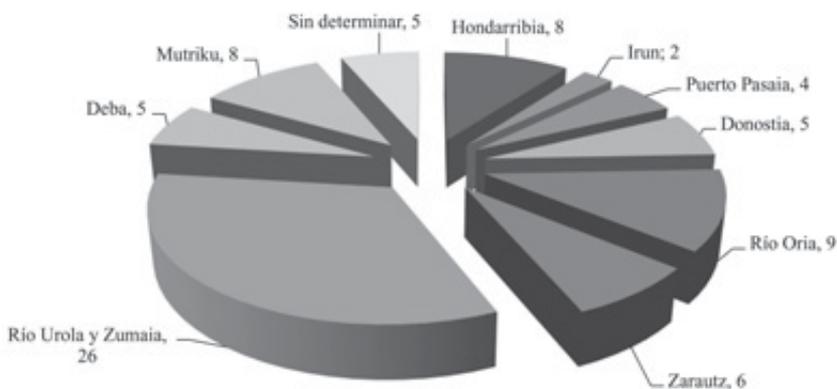
(6) CASADO SOTO, J. L.: *Los barcos españoles del siglo XVI...*, p. 96.

que, cuando menos en un primer momento, estas provisiones no surtieron demasiado efecto en Gipuzkoa, unas veces por la actitud de los inversores y fabricantes vascos y otras, por la postura que mantuvo la Corona, muchas veces incomprensible. Asimismo, parece ser que la provisión Real de 1523 tuvo consecuencias similares en el sector naval vasco.

Esto no debe hacernos pensar que estas disposiciones no tuvieron efectos beneficiosos para la industria naval vasca, lo que sucede es que éstos no fueron inmediatos. En efecto, a partir de los años 40 algunos constructores comenzaron a fabricar en las gradas vascas unidades de gran porte para el servicio de las Armadas del Mar Océano, entre ellos, Martín de Villaviciosa.

El afianzamiento del sector en estos años, sin embargo, fue debido fundamentalmente a la construcción de barcos, de tipologías y tamaños diversos, por hombres de negocios y mercaderes de ambos territorios históricos. Estas unidades navales tuvieron dos destinos preferentes: el comercio en el Atlántico (Carrera de Indias, exportación de hierro vasco a los puertos andaluces y exportación de lana castellana a Flandes y Francia), y la pesca del bacalao y la caza de la ballena en aguas de Terranova.

La demanda que ejercieron estos hombres de negocios no afectó por igual a todos los astilleros y puertos vascos. Ellos mostraron una especial preferencia por los centros navales de Zumaia, Río Oria, Hondarribia y Mutriku. Esta circunstancia elevó a estas atarazanas al rango de principales centros de producción de navíos de Gipuzkoa.



Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*

Sentadas ya las bases para la consolidación del sector naval guipuzcoano, su gran promoción e impulso llegó a partir de 1563 con Cristóbal de Barros y la decidida política naval emprendida por Felipe II para la promoción y fomento de las construcciones navales en los astilleros del Cantábrico.

La concesión de créditos sin interés a los fabricantes que hicieran naves para ser devueltos dos años después de que los barcos fueran botados, con el objeto de que fueran reinvertidos en el mismo fin; y la reducción del porte de las naves cuyos dueños quisieran hacerse acreedores al sueldo anual de 10.000 maravedíes por cada 100 toneles, fueron dos de las disposiciones que más positivamente afectaron al sector naval vasco porque conllevó un notable incremento de las fábricas navales, básicamente, en los principales centros productores del País, y una expansión del volumen e intercambios comerciales en el Atlántico.

Este incremento de las construcciones navales no fue suficiente para satisfacer la creciente demanda de efectivos que había en la península. Ello unido a las dificultades que tenía el Estado para recuperar los empréstitos concedidos, fue lo que le impulsó a Felipe II a adoptar nuevas medidas de fomento a las construcciones navales. Éstas se pusieron en marcha en 1568 y tuvieron dos vertientes:

1. Reforzamiento de los créditos con una partida de 10.000 ducados para la firma de asientos de la Corona con los fabricantes navales.
2. La otra, novedosa y crucial en el devenir histórico del sector naval vasco, la del comienzo por parte de la Corona de la construcción de su propia flota naval. En principio, esta nueva medida fue muy beneficiosa para la industria naval vasca y, en especial, para algunos astilleros (Puerto de Pasaia, Río Oria y Deba, principalmente), puesto que Felipe II encargó un porcentaje elevado de estas unidades a los constructores vascos. Mas, a largo plazo el impago por parte de la Corona de algunas de las naves que había ordenado hacer trajo la penuria económica a bastantes armadores y fabricantes vascos.

Así, entre los años 1563 y 1568 los astilleros guipuzcoanos elaboraron cuando menos 17 embarcaciones, siendo las factorías encargadas de su manufactura las de Deba, Mutriku, Zumaia y Orio.

Además, en estos años se dio un cambio digno de ser reseñado con respecto a los años anteriores precedentes. Si bien, hasta esta fecha los barcos de pequeño y mediado tonelaje fueron los dominantes en la producción, entre 1563 y 1568 lo fueron los de grandes y medianas dimensiones respondiendo

todos ellos, con la excepción de uno, a las tipologías de nao y galeón. Es decir, las unidades empleadas en las grandes travesías y el comercio de larga distancia, y las que mayor complejidad técnica entrañaba su manufactura.

#### Embarcaciones fabricadas en los astilleros de Gipuzkoa, 1563-1568

Año	Astillero	Constructor	Tipo Naval	Tns.
1563	Oikia	J. Martínez de Mancisidor	Nao	650
1563	Sin especificar	Domingo de Busturia	Naos (2)	
1564	Deba	Pedro Ochoa de Uriarte	Nao	
1564	Mutriku	Jacobe de Ibaseta	Galeón	
1564	Mutriku	Desconocido	Galeón	
1565	Mutriku	Jacobe de Ibaseta	Galeón	
1565	Mutriku	J. Martínez de Amilibia	Nao	
1566	Mutriku	J. Martínez de Amilibia	Nao	
1566	Mutriku	Desconocido	Galeón	
1566	Mutriku	Desconocido	Barca	
1566	Zumaia	Pero Ochoa de Uriarte	Nao	250
1566	Zumaia	Domingo de Uriarte	Nao	120
1566	Deba	Joan Pérez de Arriola	Nao	
1567	Orio	Desconocido	Nao <i>San Nicolás</i>	400
1567	Mutriku	Pero Ochoa de Uriarte	Galeón	
1568	Deba	Pero Ochoa de Uriarte	Nao <i>La Trinidad</i>	250

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*

Sin embargo, este crecimiento de las construcciones navales no fue suficiente para satisfacer la creciente demanda de efectivos navales que había en la Península hispana. Ello unido a las dificultades que tenía el Estado para recuperar los empréstitos concedidos, fue lo que impulsó a Felipe II a adoptar nuevas disposiciones para el fomento a las construcciones navales. Éstas se pusieron en marcha en 1568 y tuvieron dos vertientes. Una, la de reforzar los créditos con una partida de 10 mil ducados destinados a la firma de *asientos* de la Corona con los fabricantes navales. La otra, novedosa y crucial

en el devenir histórico de sector naval vasco, la del comienzo por parte de la Monarquía de la construcción de su propia flota naval.

Estas medidas tuvieron unos efectos muy beneficiosos en la industria naval de Gipuzkoa. Resultado de ello fue la inauguración en el decenio de 1570 de uno de los periodos de mayor esplendor para el sector naval guipuzcoano. Pero, además, supusieron una serie de cambios en el sector que marcaron decisivamente su trayectoria, cuando menos hasta 1730, puesto que:

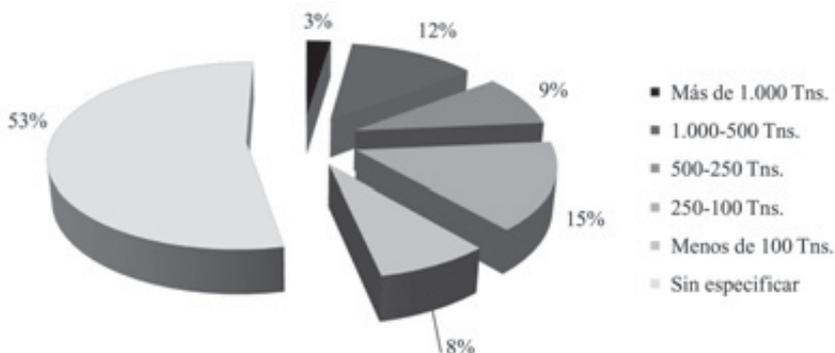
1. A partir de esta fecha las gradas de Gipuzkoa comenzaron a recibir de una manera regular pedidos de la Monarquía hispana para a formación de las flotas de las Armadas del Mar Océano y la Carrera de Indias.
2. Originó la especialización de algunas factorías navales en la producción de unidades de grandes dimensiones y tonelaje para estos menesteres. Este fue el caso de los astilleros emplazados en el puerto de Pasaia y en la cuenca del Oria mientras que otros, como por ejemplo los de Deba y Zumaia, accedieron a los pedidos de los Habsburgo en momentos puntuales, fundamentalmente cuando en los primeros establecimientos navales no se tenía la capacidad productiva para satisfacer toda su demanda.

Si bien es verdad que al comienzo estos pedidos fueron un tanto limitados y esporádicos, a partir del desastre de la *Armada Invencible*, tal y como vamos a ver más adelante, se convirtieron en los más importantes para la industria naval guipuzcoana, tanto en términos de unidades como de los tonelajes totales fabricados. Esto no sólo evitó la crisis en el sector, sino que, incluso, en algunos astilleros, como por ejemplo los emplazados en Errenteria, registraron índices de producción superiores a los años de bonanza económica.

Paralelamente, las gradas de Irun, Hondarribia, Donostia, Zarautz, Zumaia, Deba y Mutriku trabajaron de forma regular en la elaboración de barcos mercantes, de tipologías y tamaños diversos, entre los que tuvieron especial protagonismo los dedicados al comercio de cabotaje (entre ellas, las zabras, las pinazas y los pataches).

El resultado de unos y otros pedidos, fue que entre los años 1569 y 1589 la industria de la construcción naval guipuzcoana fabricó cuando menos 212 unidades, de las cuales muchas superaron las 500 toneladas de arqueo y otras, incluso, las 1.000. Un ejemplo de ello lo tenemos en el navío *Santa Ana* y la *Capitana Real* fabricadas en Pasaia por el General Oquendo en la década de 1570 que registraron un arqueo de 1.200 y 1.500 toneladas; en el *Nuestra Señora del Pilar* elaborado por Juan Beas, asimismo en Pasaia, en 1577; y el *San Pedro* de 1.200 toneladas fabricado en el astillero de Aginaga en 1586, entre otros.

## Tonelajes de las naves fabricadas, 1569-1589



Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*

En esta ocasión, los pedidos generados por la nueva coyuntura llegaron a todas las gradas guipuzcoanas, si bien es cierto que, al igual que en periodos anteriores, el ritmo de trabajo de unas y otras fue un tanto desigual. Nuevamente, Zumaia, Mutriku, Deba y el Oria figuran como los principales centros productores de navíos de Gipuzkoa. Sin embargo, el puerto de Pasaia aparece por primera vez en la escena con gran fuerza y comienza a monopolizar, junto con las factorías sitas a las orillas del río Oria, un porcentaje muy elevado de las unidades de grandes dimensiones elaboradas para las flotas de las Armadas del Mar Océano y la Carrera de Indias.

Ello no fue producto de la casualidad sino fruto de la confluencia de una serie de factores, entre los que tuvieron un especial protagonismo las excepcionales condiciones orográficas del puerto de Pasaia; la abundancia de maderas de gran calidad en los montes circunvecinos cuando en los de las inmediaciones de Zumaia comenzaban a asomar los primeros problemas de deforestación a causa del gran consumo de maderas en los años precedentes; la existencia de numerosas ferrierías en el contorno que proporcionaban los elementos metálicos precisos en las fábricas navales; una numerosa y cualificada maestranza en el arte de la construcción; y capitales para la financiación e inversión en la construcción de navíos.

A ello tenemos que unir el hecho que algunos de los grandes barcos elaborados en las gradas del río Oria es muy probable que hubieran sido trasladados en lastre hasta el puerto de Pasaia, tal y como tenemos constancia documental para unos años más tarde, para ser arbolados y para hacer en ellos todas las labores de la carpintería en blanco.

Como resultado de todo ello en estos once años fueron botadas en las gradas pasaitarras más de veintisiete naves; todas ellas, con la excepción de algún caso muy puntual, con arqueos superiores a las 400 toneladas. Este último dato tiene en sí de gran importancia dado que la manufactura de tan elevado número de navíos de grandes dimensiones requería contar con una importante infraestructura, la concentración de un número muy grande de operarios (calafates, carpinteros, toneleros, ancoreros...) y su organización y coordinación laboral.

**Navíos fabricados en Pasaia, 1569-1589**

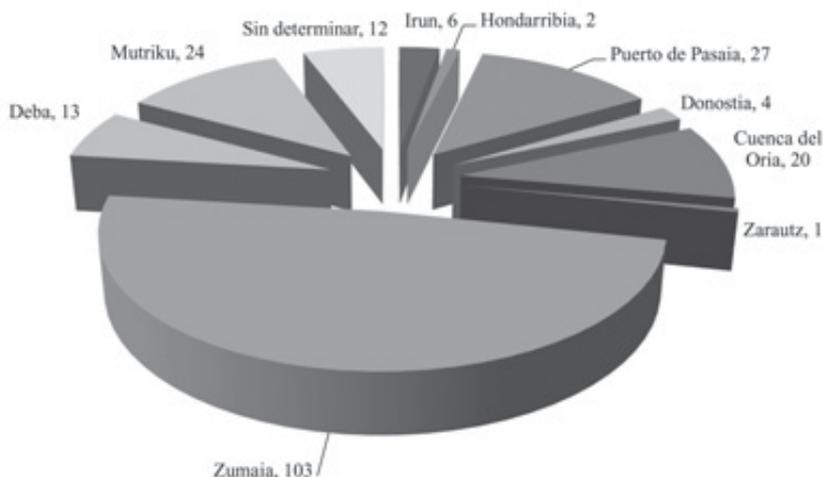
<b>Año</b>	<b>Astillero</b>	<b>Constructor</b>	<b>Tipo naval</b>	<b>Tns.</b>
1569	Errenteria	Juan Amasa	Nao <i>San Juan Bautista</i>	810
157?	Pasaia	General Oquendo	<i>Santa Ana</i>	1.200
157?	Pasaia	General Oquendo	<i>Capitana Real</i>	1.500
1570	Pasaia	Martín de Vargas	<i>Galeón Francesa</i>	490
1570	Pasaia	General Oquendo	<i>Galeón San Salvador</i>	800
1572	Errenteria	Núñez de Isasti	<i>San Andrés</i>	400
1572	Pasaia	José de Guevara	Nao Capitana	500
1573	Pasaia	Martín Vargas	<i>Trinidad</i>	490
1574	Lezo	Desconocido	Nao <i>María</i>	850
1575	Pasaia	Almirante Villaviciosa	Nao <i>María del Pasajes</i>	362
1575	Pasaia	Almirante Villaviciosa	Nao <i>San Nicolás</i>	350
1575	Pasaia	Almirante Villaviciosa	Nao <i>San Salvador</i>	–
1575	Bordalaborda	José de Guevara	Capitana	707
1576	Pasaia	Almirante Villaviciosa	<i>San Salvador</i>	–
1577	Pasaia	Juan Beas	<i>Nuestra Señora del Pilar</i>	1.200
1578	Errenteria	M. de Goicoechea	Zabra	30
1578	Errenteria	Martín Zubieta	Nao <i>Concepción</i>	862
1578	Bordalaborda	José de Guevara	Capitana	707
1578	Bordalaborda	Almirante Villaviciosa	<i>María</i>	346
1579	Errenteria	J. Hortiz de Isasa	Zabra	–

Año	Astillero	Constructor	Tipo naval	Tns.
1579	Errenteria	Sebastián de Zubieta	Nao <i>Salvador</i>	–
1580	Errenteria	Martín de Zubieta	Galeón <i>La Trinidad</i>	800
1581	Errenteria	J. López de Durango	Nao	–
1581	Errenteria- Donostia- Zumaia	Juan de Lasalde	Galeones (8)	–
1586	Pasaia	Desconocido	Galeón	–
1586	Pasaia	Miquel de Oquendo	<i>San Ana</i>	1.200
1586	Pasaia	Martín del Cano	<i>Santa Ana</i>	698

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*; y “La industria de la construcción naval” *Pasaia. Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira / Memoria histórica y perspectivas de futuro.*

En cuanto al reparto de la producción en el resto de los astilleros de la Provincia, éste fue de la manera que recoge el gráfico que presentamos a continuación.

### Reparto de la producción en los astilleros de Gipuzkoa, 1569-1588



Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*

A tenor de estos datos, no cabe ninguna duda que en estos años en Zumaia se hicieron casi la mitad de los barcos botados estos años. Sin embargo, este dato en sí espectacular hay que tomarlo con cierta cautela porque la práctica totalidad de las unidades elaboradas en sus factorías fueron de pequeñas o medianas dimensiones, por lo que el tiempo y los materiales requeridos para su manufactura eran mucho menores que los que se precisaban para las grandes embarcaciones. De ahí esta gran diferencia con respecto a Pasaia y el Oria. No obstante, de lo que no cabe duda alguna es que para estos años Zumaia se perfiló como el principal establecimiento de la Provincia en la labra de pequeños y medianos barcos para el comercio de cabotaje, la pesca y el transporte fluvial.

Pese al esfuerzo económico que hizo la Monarquía por contar con una flota propia para la defensa de sus intereses en el Atlántico y de los ataques de los corsarios y de las potencias enemigas, sus efectivos navales se mostraban insuficientes para satisfacer y atender a todas sus necesidades. Por ello, se vio con la obligación de contar con la participación de bastantes naos particulares en sus Armadas. El ejemplo más claro de ello lo tenemos en la composición que tuvieron las flotas que integraron la *Armada Invencible*, que estuvo formada, además de los galeones reales, por barcos vascos, portugueses, flamencos y levantinos, unas veces alquilados y otras, embargados por el Rey.

El desastre de la *Invencible* unido al incremento paulatino de la hostilidad en el Atlántico y la participación de los monarcas hispanos en la misma, afectó sensiblemente a las empresas y sector naval guipuzcoanos. Todos estos avatares trajeron la ruina económica de muchos armadores y constructores guipuzcoanos, incidiendo ello muy negativamente en la manufactura naval. A partir de esta fecha, muchos de los astilleros guipuzcoanos, pero no todos, vieron descender la demanda de barcos por parte de la iniciativa privada.

Ello explica por qué las factorías más afectadas por las nuevas circunstancias del momento fueron las dedicadas a la construcción de unidades con capitales privados, siendo las de Zumaia unas a las que más les repercutió este nuevo panorama, el cual se prolongó hasta bien entrado el siglo XVII. Más concretamente, en el decenio de 1590 salieron de Zumaia 23 embarcaciones, es decir una media de 2'3 unidades al año frente a las 5'15 de las dos décadas precedentes. Además, se dio la circunstancia de que en 1595 las gradas zumaiarras tuvieron un cliente muy poco habitual para ellas: la Corona. Ese año el Rey, por mandato dado al Proveedor de las Fábricas Navales, Francisco de Larriba, mandó fabricar dos pataches en las riberas de Zumaia. El maestre encargado de su manufactura fue uno de los más reputados en el arte naval: el zumaiarra Joan de Arriola.

Esta coyuntura adversa pudo haber supuesto la ruina del sector de la construcción de navíos de Gipuzkoa. Sin embargo, la crisis se pudo evitar en gran medida gracias a la especialización de las gradas guipuzcoana en la manufactura de naves para el Servicio Real. Ello les permitió absorber la demanda de la práctica totalidad de estas unidades y las demás gradas guipuzcoanas hicieron tan sólo galeones para las Armadas Reales y las Flotas de Indias cuando estos centros se vieron en la imposibilidad de poder atender a todos los pedidos de los Austrias.

A partir de esta fecha y hasta el primer tercio de 1700, la Corona se convirtió en el principal cliente de los astilleros de la Provincia. No obstante, tal y como hemos apuntado anteriormente, debido a las características que tenían los barcos demandando por el Rey no todos los astilleros de la Provincia se pudieron beneficiar de este nuevo “mercado”. Los grandes favorecidos fueron los establecimientos navales ubicados en el puerto de Pasaia y a las orillas del Oria. Además, fue precisamente a finales de este decenio cuando se inauguró el primer astillero Real del País Vasco: el Real Astillero de Bortalaborda, tal y como se ha indicado anteriormente, emplazado en tierras de Lezo.

Esta reorientación de la producción hizo que los astilleros de Pasaia y el Oria registraran entre los años 1590 y 1639 cuotas de producción (tanto en términos de unidades como de volumen de toneladas labradas) similares o, incluso, superiores a los años de bonanza económica. El caso más espectacular fue el de Errenteria fabricando en este periodo más barcos que en los 150 años siguientes.

#### Barcos fabricados en los astilleros de Pasaia y el Oria, 1590-1599

Año	Astillero	Constructor	Tipo naval	Tns.
1590	Pasaia	Desconocido	Galeones (?)	–
1590	Errenteria	Domingo de Goizueta	Bajel	400
1591	Aginaga	Domingo de Arriola	Nao	–
1591	Urdaiaiga	Domingo de Arriola, menor	Zabra	
1593	Orio	Francisco de Elgorriaga	Navío <i>San Nicolás</i>	650
1593	Orio	Francisco de Elgorriaga	Navío <i>San Esteban</i>	–
1594	Pasaia	Desconocido		

<b>Año</b>	<b>Astillero</b>	<b>Constructor</b>	<b>Tipo naval</b>	<b>Tns.</b>
1594	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeones (6)	
1595	Urdaiaga	Desconocido	Nao <i>Santa Catalina</i>	150
1595	Magdalena	Miguel López de Isasi	Patache	
1595	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Nuestra Señora de Aránzazu</i>	
1595	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Nuestra Señora del Rosario</i>	
1595	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Bernabé</i>	
1595	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Lorenzo</i>	
1595	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Nuestra Señora de la Cinta</i>	
1595	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Nuestra Señora de Balbaneda</i>	
1595	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galizabras (3)	
1595	Errenteria	Domingo de Goizueta	Nao <i>Nuestra Señora de la Concepción</i>	400
1595	Pasaia	Desconocido	<i>Capitana Real</i>	1.500
1596	Magdalena	Domingo de Goizueta	Nao	
1596?	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeones (6)	
1597	Bordalaborda	Antonio de Urquiola	Galeones (?)	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galizabra <i>Santa Margarita</i>	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galizabra <i>Santa Úrsula</i>	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galizabra <i>San Francisco</i>	

Año	Astillero	Constructor	Tipo naval	Tns.
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Ambrosio</i>	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Cristóbal</i>	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Francisco</i>	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Joseph</i>	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>Santo Domingo</i>	
1597	Errenteria	Agustín de Ojeda	Galeón <i>San Jerónimo</i>	
1598	Aginaga	Domingo de Soroa	Naos (2)	300
1599	Aginaga	Desconocido	Nao <i>San Vicente</i>	400
1599	Urdaiaiga	Domingo de Arrillaga	Nao <i>Santa M.<sup>a</sup> de la Rosa</i>	500
1599	Pasaia	General Urquiola	Galeón <i>San Juan Bautista</i>	400

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*; e *Historia de Usurbil* (en trámites de publicación).

Todo este cúmulo de circunstancias explica por qué el resto de los astilleros guipuzcoanos se vieran forzados a orientar preferentemente su actividad a un mercado mucho más restringido: el comercio de cabotaje y la pesca. Sin embargo, esta producción tampoco tuvo un reparto equitativo ni homogéneo entre las gradas guipuzcoanas. Ésta, estuvo acaparada y, en ocasiones, hasta monopolizada, por las factorías de Zumaia, Deba y Mutriku.

#### Barcos fabricados en el resto de los astilleros guipuzcoanos, 1590-1599

Año	Astilleros	N.º unidades	Tipos navales
1590	Hondarribia	5	-
	Zumaia	4	Nao
	Mutriku	1	Galeón
1591	Zumaia	3	Zabra, pinaza
	Deba	2	Nao, galeón
	Mutriku	1	Patache

Año	Astilleros	N.º unidades	Tipos navales
1592	Zumaia	1	Zabra
	Deba	2	Galeón, nao
	Mutriku	1	Galeón
1593	Zarautz	1	¿Navío?
	Zumaia	1	Nao
	Gipuzkoa	1	Nao
1594	Zumaia	4	Pinaza, zabra
1595	Zumaia	3	Patache, navío
1596	Zumaia	4	Nao, esquife, zabra
1597	Deba	1	Nao
1598	Hondarribia	1	Nao
	Zumaia	3	Bajel, charrúa, zabra
1599	Hondarribia	1	Nao
	Deba	1	Galeón

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX...*; y *La construcción naval en Hondarribia, 1203-2002*.

## 4. Los constructores

### 4.1. 1500-1559

En estas seis décadas el sector naval guipuzcoano no contaba aún con una élite de constructores que monopolizaran o tuvieran bajo su control la manufactura naval.

Existía una extensa lista de los artesanos dedicados a la construcción de naves de pequeñas y medianas proporciones que trabajaron en los astilleros guipuzcoanos, entre los que estaban, Pero de Ochoa, Juan de Olaso, Joanes de Arriola, Sancho de Basozabal, Domingo de Goiburu o Pedro de Harmendi, entre otros.

Ninguno de ellos llegó a acaparar o concentrar en sus manos este tipo de producción en el puerto en el que desempeñaban su labor. En cambio, algunos de ellos comenzaron a compaginar el negocio de la construcción naval con la propiedad de naves, el comercio o en el afletamiento de barcos para la caza de ballenas en aguas de Terranova, lo que a corto o medio plazo les permitió incrementar su patrimonio e integrarse en el grupo de las élites locales e ir

conformando una élite dentro del sector, así como especializarse en la fabricación de embarcaciones para estos menesteres.

#### 4.2. 1560-1599

La especialización de los astilleros guipuzcoanos (unos en la producción de unidades de gran porte para las flotas de las Armadas del mar Océano y la Carrera de Indias y los otros, en la de barcos de mediano y pequeño tamaño para el comercio y la pesca), tuvo una proyección inmediata en el gremio de los constructores navales en el que se introdujeron una serie de cambios en su perfil.

Quizá el más sobresaliente, es la aparición en escena de una serie de empresarios navales que conformarán una élite dentro del sector. Los fabricantes navales pertenecientes a esta élite podrían ser clasificados en dos grandes grupos, espejo de la realidad económica, política y social del momento, que son: los maestros pertenecientes a las familias de las élites locales, y los artesanos navales dedicados a la manufactura de pequeñas y medianas embarcaciones para particulares

Los maestros pertenecientes a familias de las élites locales optaron por hacer negocios con la Corona por la vía “asientos” para la construcción de barcos de gran porte para las flotas de las Armadas del Mar Océano y la Carrera de Indias. Es decir, desarrollaron su carrera al servicio del Rey y consiguieron cargos de importancia en las estructuras de la Monarquía. Aunque al principio constituía un grupo reducido de personas, tras el desastre de la Invencible pasaron a ser mayoritario. Entre ellos, cabe destacar a:

1. **General Martín y Almirante Juan de Villaviciosa.** Miembros de uno de los linajes más antiguos de España, pertenecieron a una insigne saga de hombres de mar. Compaginaron sus servicios en la armada con la manufactura de barcos que fueron la admiración de su tiempo, como por ejemplo, el galeón *Trinidad* (635 Tns). Los barcos que fabricaron participaron en varias expediciones, entre ellas la de Magallanes, y formaron parte de las Armadas del Mar Océano.
2. **Miguel de Oquendo.** Este insigne marino donostiarra fue Almirante General de la Armada del Mar Océano y Teniente de la Armada Invencible teniendo a su mando la escuadra de Gipuzkoa de la *Armada Invencible*. Construyó en Pasaia varios galeones para las flotas de la Corona y fue propietario de una embarcación de estas características con la que sirvió a Felipe II en la jornada de Oran de 1575.

**3. Capitán Agustín de Ojeda.** Natural de Hondarribia, fue la persona encomendada por la Corona para hacer los galeones de la Armada en la década de 1590. Los manufacturó en las gradas de Pasaia y Bilbao, y la encomiable labor llevada a cabo le valió para que en 1617 Felipe III le nombrara “Superintendente de las fábricas, plantíos y montes de Gipuzkoa”.

Junto a ellos, estaban los artesanos navales dedicados a la manufactura de pequeñas y medianas embarcaciones para particulares, un grupo mucho más numeroso que el anterior, pero fuertemente focalizado en los puertos de Zumaia, Deba y Mutriku. La sólida reputación que adquirieron les permitió acaparar una amplia demanda de unidades de los empresarios navales vascos. Parte de los beneficios obtenidos con su trabajo lo invirtieron en negocios en torno al comercio y el transporte marítimos y la propiedad de barcos. En alguna ocasión, además, su patrimonio se vio incrementado merced a su matrimonio con mujeres pertenecientes a familias de las élites urbanas, siendo este el caso de Joanes de Arriola<sup>7</sup>. En esta época, también son dignos de mención Bartolomé Garro, los hermanos Pero Ochoa y Domingo de Uriarte, Francisco de Elgorriaga, Juan Pérez de Arriola y Juan Ochoa de Arriola o Juan Martínez de Amilibia<sup>8</sup>.

**1. Bartolomé de Garro.** Barkham lo califica como uno de los siete grandes constructores de Zumaia del siglo XVI. Tuvo como actividad principal la construcción de barcos, además de contar con unidades propias en las que invirtió sumas considerables de dinero<sup>9</sup>. Desarrolló toda su labor como fabricante naval en los astilleros de Zumaia.

**2. Francisco de Elgorriaga.** Fue el empresario naval por excelencia de Zumaia y uno de los más importantes del litoral guipuzcoano en la segunda mitad del XVI. Hombre de negocios de gran renombre, tuvo además una escribanía en Zumaia y desempeñó un papel muy activo en el concejo de esta Villa a mediados de la década de 1580<sup>10</sup>. Combinó la construcción naval con el comercio y la propiedad de barcos. Como constructor de barcos trabajó en los establecimientos navales de Zumaia y Orio, y fue uno de los pocos que se dedicó a manufactura de barcos de grandes dimensiones para particulares merced a lo cual pudo recibir préstamos de la Corona para la labra de otras unidades.

---

(7) BARKHAM, Mikel: “La construcción naval en Zumaia (1560-1600)” *Itsasoa*, Tomo 3. Donostia-San Sebastián: Etor, 1984, pp. 235-236.

(8) ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. Op. Cit.

(9) BARKHAM, M. Op. cit., p. 230.

(10) *Ibidem*, p. 226.

### 3. El Capitán Juan Pérez de Arriola, y Juan Ochoa de Arriola.

Dueños de la casa solar de Urazandi, constituían el arquetipo ejemplar de las familias marineras del litoral vasco. Disponían de suficientes recursos para poderseles considerar miembros de la aristocracia local, pero su riqueza provenía de sus negocios mercantiles. Propietarios de naves<sup>11</sup>, afletadores de otras, miembros de sociedades mercantiles, aparecen ligados al comercio con el norte de Europa y las pesquerías de la ballena y el bacalao en aguas de Terranova<sup>12</sup>. Sus intereses en la construcción naval fueron algo menores; propietarios del astillero de Urazandi, fabricaron unos pocos barcos entre los años 1566 y 1586 en los tinglados de Mutriku y Deba<sup>13</sup>.

### 5. A modo de conclusión

A tenor de los datos que hemos ido aportando a lo largo de este trabajo, tres son las principales a las que podemos llegar:

1. El sector de la construcción naval en Gipuzkoa fue en el siglo XVI una de las principales actividades económicas de la Provincia por recursos generados y la mano de obra empleada en él directa e indirectamente.
2. La crisis económica iniciada a finales del siglo XVI apenas tuvo incidencia en el sector por la especialización de los principales astilleros de Gipuzkoa en la construcción de naves de gran tamaño.
3. Consecuencia directa de lo anterior, fue que durante el siglo XVII Gipuzkoa figurara entre los principales centros navales de la Península.

### Bibliografía

- ARTIÑANO Y GALDÁCANO, Gervasio. *La arquitectura naval española (en madera). Bosquejo de sus condiciones y rasgos de su evolución*, Madrid 1920.
- BARKHAM, Mikel. “La construcción naval en Zumaia (1560-1600)” *Itsasoa*, Tomo 3. Donostia-San Sebastián: Etor, 1984.

---

(11) Uno de estos barcos fue la nao *Trinidad* fabricada por Pero Ochoa de Uriarte en 1568. [A(rchivo) H(istórico) de P(rotocolos) de G(ipuzkoa): 2/1899].

(12) Una de estas naves afletadas para un viaje a Terranova fue el galeón *Sant Nicolás*. (A.H.P.G.: 2/1901).

(13) Uno de ellos en 1569 (A.H.P.G.: 1/2581, fol. 24r-24v).

- CASADO SOTO, José Luis. *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*, Madrid: San Martín, 1988.
- GOROSABEL, Pablo de. *Diccionario Histórico-geográfico-Descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa con un apéndice de las Cartas-Puebla y otros documentos importantes*. Tolosa: Imprenta de Pedro Gurruchaga, 1862.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, 3 Tomos. Bilbao: Imprenta y Librería de José de Astuy, 1905-1908.
- MOYA BLANCO, Carlos. “La arquitectura naval en la España de los Austrias” *en El buque en la armada española*. Bilbao: Silex, 1981.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes.
- “La construcción naval en Rentería: una actividad económica de la Edad Moderna” *Bilduma n.º 11*. Donostia: Ayuntamiento de Rentería, 1997, pp. 47-80.
  - *Estudio Histórico del Puerto de Zumaia (Zumaia: Historia de un puerto)*. Colección Estudio histórico de los Puertos de Euskadi n.º 5. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco (Departamento de Transportes y Obras Públicas), 2000.
  - *Construcción naval en Hondarribia (1203-2002)*. Hondarribia: Ayuntamiento Hondarribia - Diputación Foral de Gipuzkoa, 2003.
  - *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX: Evolución y análisis comparativo (2.ª edición)*. Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa (Departamento para la Innovación y la Sociedad del Conocimiento), 2004.
  - “La industria de la construcción naval” *Pasaia. Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira / Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Navarra: Untzi Museoa - Pasaiaiko Udala - Puerto de Pasajes - Kutxa, 1999, pp. 146-195.
- RAHN PHILLIPS, Carla. *Seis galeones para el rey de España. La defensa imperial a principios del siglo XVII*, Madrid: Alianza Editorial - Quinto Centenario, 1991.

# 6 de marzo de 1521: Magallanes en las islas de los Ladrones\*

CLOTILDE JACQUELARD  
Sorbonne Université, CLEA

## *Resumen:*

*Este ensayo busca estudiar de forma comparada el episodio de la revelación de las islas de los Ladrones, futuras islas Marianas, a través de las fuentes dejadas por los miembros de la expedición magallánica. Después de contextualizar dicho viaje en su coyuntura histórica y geopolítica, resaltando a la vez la trascendencia de la revelación de un nuevo hemisferio más allá del descubrimiento del improbable estrecho austral, así como los límites de tal proeza náutica, nos focalizamos en el estudio de este episodio singular en el primer archipiélago de la Oceanía «descubierto» por los europeos. Tratamos de explicitar el conflicto en el cual desembocaron los primeros contactos a partir de la historia cultural de los chamorros así como de la situación vivida por los tripulantes. Estudiamos cómo los actores de la expedición situaron las islas de los Ladrones con respecto al resto del vasto archipiélago asiático cuya existencia se manifestaba delante de sus proas, así como la difusión del episodio en las primeras crónicas de Indias.*

*Palabras clave: Magallanes. Islas de los Ladrones. Islas Marianas. Pigafetta. Chamorros. Prao.*

---

(\*) Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 6 de marzo de 2018.

*Laburpena:*

*Saiakera honetan, Lapurren uharteei buruzko (gerora Mariana uharteak) errebelazioaren gertakizuna aztertu nahi izan da modu konparatuan, Magallanesen espedizioko kideek utzitako iturrien bidez. Ozeanian europarrek aurkitutako lehen artxipelago horretako gertakizun berezi hori izango dugu ardatz ikerketan, bidaia hura bere une historiko eta geopolitikoaren testuinguruan kokatu ondoren, eta nabarmenduta zenbateko garrantzia izan zuen hemisferio berri bat aurkitu izanaren errebelazioak, itsasarte austral zalantzagarrria aurkitzeaz harago, bai eta nabarmenduta ere zein ziren itsas balentria haren mugak. Txamorroen kulturaren historia eta eskifaia-kideek bizi izandako egoera abiapuntutzat hartuta, lehen harremanen ondorioz gertatutako gatazka azaldu nahi izan dugu. Aztergai izan dugu nola kokatu zituzten esplorazioko protagonistek Lapurren uharteak, beren branken aurrean ageri zen Asiako artxipelago handi haren gainerako uharteekiko, eta halaber, Indietako lehen kroniketan gertakari hura nola hedatu zen ere aztertu dugu.*

*Gako-hitzak: Magallanes. Lapurren uharteak. Mariana Uharteak. Pigafetta. Txamorroak. Prao.*

*Summary:*

*This essay provides a comparative study of the episode involving the discovery of the Mariana Islands (historically known in Spain as the *Islas de los Ladrones*, or *Islands of Thieves*), using sources left behind by members of the Magellan expedition. The paper sets the voyage in its historical and geopolitical context, underscores the importance of the revelation of a new hemisphere beyond the discovery of the improbable Austral Strait, and discusses the limits of this great nautical achievement before focussing on the study of this unique episode which took place in the first archipelago in Oceania to be “discovered” by the Europeans. We try to explain the conflict that resulted from those first contacts using the cultural history of the Chamorro people and the experiences of the crew. We study how the protagonists of the expedition positioned the Mariana Islands with respect to the rest of the vast Asian archipelago, which revealed itself before their very eyes, as well as the dissemination of the episode in the first chronicles from the Indies.*

*Keywords: Magellan. Islas de los Ladrones. Mariana Islands. Pigafetta. Chamorros. Prao.*

Antes de adentrarnos en el estudio de un episodio peculiar de la circunnavegación magallánica<sup>1</sup>, nos parece imprescindible volver a situar este viaje excepcional en circunstancias no menos excepcionales, las de los primeros años del reinado de Carlos I de España. Entre 1519 y 1522, la primera circunnavegación del mundo fue contemporánea de la conquista de la confederación azteca, en particular de su fabulosa capital México Tenochtitlan por Hernán Cortés el 21 de agosto de 1521. De esta coincidencia de acontecimientos espectaculares Pedro Mártir de Anglería, el famoso humanista y cronista de la corte de los Reyes Católicos, era ya consciente, se sorprendía y daba cuenta de ella en su famosa narración, *Décadas del Nuevo Mundo* (1530)<sup>2</sup>. En efecto, la relación del viaje magallánico la inserta en medio de los preparativos de Cortés para reconquistar Tenochtitlan-México a partir del otoño de 1520. También esta inserción se da en la construcción cronológica a modo de anales de las famosas *Décadas* de Antonio de Herrera<sup>3</sup>, de comienzos del siglo XVII, en las cuales el cronista entreteje estos dos acontecimientos que hacen cambiar de escala tanto la conquista como la exploración. El 23 de octubre de 1520 Carlos I era coronado Emperador del Sacro Imperio en Aquisgrán. Eran años triunfales de su reinado.

---

(1) Recordemos datos imprescindibles: la expedición sale de Sevilla el 10 de agosto de 1519; de Sanlúcar de Barrameda, el 20 de septiembre de 1519. De las cinco naves involucradas, la *San Antonio* (120 toneladas), bajo el mando de Juan de Cartagena; la *Trinidad* (110 toneladas), la capitana *Concepción* (90 toneladas), bajo el mando de Gaspar de Quesada; la *Santiago* (75 toneladas), mandada por Juan Rodríguez Serrano y la *Victoria* (85 toneladas), capitaneada por Luis de Mendoza, regresaría tan sólo una, la *Victoria*, el 6 de septiembre de 1522 a Sanlúcar y el 8 del mismo mes a Sevilla. Fue un viaje de tres años menos catorce días. De los cinco buques, tres cruzan por primera vez el estrecho austral (se pierde la *Santiago* y regresa a Sevilla la *San Antonio*). La *Trinidad* y la *Victoria* alcanzan el espacio asiático. En cuanto a las tripulaciones, 237 hombres salieron de Sanlúcar. Cuatro subieron en Canarias y salió uno. Otro embarcó en Río de Janeiro. El total era pues de 241 hombres. Se contaban 16 altos cargos de la armada, 136 españoles, 79 de otros países europeos, 6 asiáticos y africanos. Hubo 151 muertos, desertores o desaparecidos y 90 sobrevivientes. 55 volvieron a Sevilla el 6 de mayo de 1521 en la *San Antonio* que había desertado en el estrecho austral. 35 hombres dieron la vuelta al mundo: la *Victoria* regresó a Sanlúcar y Sevilla con 18 hombres (otros 12 habían sido capturados por los portugueses en la escala en Cabo Verde entre el 9 y el 15 de julio de 1522. Pudieron regresar a Lisboa y luego a Sevilla antes del final del año). Otros 5 supervivientes de la *Trinidad* fueron capturados en Asia por los portugueses y consiguieron volver. La cifra total es pues de 35.

(2) ANGLERÍA, Pedro Mártir de, *Décadas del Nuevo Mundo*, Madrid 1989, Polifemo, *Década Quinta*, capítulo VII, p. 351-363.

(3) HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de, *Historia general de los hechos de los castellanos en las islas y tierra firme del mar océano* (1601-1615), ed. Mariano Cuesta Domingo, Madrid 1991, Universidad Complutense de Madrid, 4 vol., vol. 2, p. 144-146.

Asimismo, nos parece indispensable destacar algunos de los logros más llamativos de la expedición, de modo a calibrar mejor el episodio de las islas de los Ladrones<sup>4</sup>. Primero, con Magallanes se cumplía el sueño de Colón de alcanzar los confines asiáticos por la ruta del oeste. Se navegó la magnitud de su error. Magallanes abrió para los españoles un acceso, una ruta independiente de los portugueses a las especias asiáticas, este gran motor de la expansión marítima europea en la primera mitad del siglo XVI. Magallanes demostró la extensión austral del continente americano con el descubrimiento de un estrecho situado a los 52,5° de latitud sur. Tras sortear el laberinto del estrecho, la expedición, en otra proeza, iba a revelar el tamaño gigantesco del océano Pacífico o “Gran Océano”<sup>5</sup> que volvía a incluir las codiciadas Molucas en el hemisferio de influencia portuguesa cuando la hipótesis de Magallanes era un océano estrecho y las Molucas en el hemisferio español según las cartas de su amigo Francisco Serrão establecido en Ternate desde 1512. A partir de esta realidad podemos deducir el por qué Magallanes no se apresuró a ir a las Molucas una vez en las Filipinas que denominó “islas de San Lázaro” y quizás su implicación personal suicida en un combate irrisorio en Mactán.

Al proseguir Elcano por el océano Índico, la expedición probaba la comunicabilidad de los mares, por tanto la conexión intercontinental y particularmente entre los grandes focos comerciales mundiales que eran el mar Mediterráneo europeo y otro mar “mediterráneo” que era el Mar de China. Estaba surgiendo la primera globalización, ibérica, posibilitando la circulación de hombres, de mercancías, ideas y creencias a escala planetaria. Se conocía mejor, por tanto, el reparto de las grandes masas continentales y oceánicas.

La expedición magallánica descubría asimismo un nuevo cielo astronómico cerca del polo sur, la influencia de la inclinación de la tierra en torno al eje polar sobre la duración de los días y de las noches, el desajuste en un día al dar la vuelta al mundo.

La expedición magallánica revelaba pura y llanamente un nuevo hemisferio, marítimo ante todo, demostrando el predominio quizás, contra Ptolomeo, de

---

(4) Acerca del corpus documental magallánico ver FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV...*, Madrid 1837, Imprenta Nacional, 5 tomos, t. 4 *Expediciones al Maluco. Viaje de Magallanes y de Elcano*. Ver también *Le voyage de Magellan (1519-1522)*, ed. de Xavier de Castro, Paris 2007, Chandeigne, 2 vol.

(5) Cerca de 180 millones de km<sup>2</sup> frente a 58 millones para el Atlántico y 42 millones para el Índico, o sea la mitad de las aguas oceánicas del planeta, un tercio de la superficie del globo terráqueo.

las aguas sobre las tierras. El hemisferio del Pacífico era el más allá del nuevo mundo americano, completamente desconocido hasta entonces. Este otro nuevo mundo iba a ser posteriormente denominado como “Oceanía”, un espacio oceánico e insular desmedido, que el cronista Antonio de Herrera iba a denominar como las “Indias de Poniente”, más allá de las “Indias Occidentales”.

Pese a estos triunfos náuticos y científicos, la expedición mostraba ciertos límites y desventajas en este camino español hacia Asia: un estrecho austral casi inaccesible, espacio de motines y sepulcro de barcos. Obligaba a la travesía de dos océanos y contornear un continente obstáculo, América. Finalmente, los españoles se enfrentaban a la presencia de sus vecinos y rivales portugueses discretamente presentes en las Molucas, las islas de las especias, desde 1512... Por cierto, Magallanes iba a abrir un ciclo de viajes asiáticos españoles durante el reinado de Carlos V: Loaisa, Saavedra, Grijalva, Villalobos, pero sin gran futuro puesto que el acceso a las Molucas les fue vedado con el tratado de Zaragoza (1529) y sobre todo faltando el conocimiento del “tornaviaje” inaugurado casi medio siglo después con el viaje de Legazpi-Urdaneta (1564-65) por voluntad de Felipe II al comienzo de su reinado.

### **La escala en las islas de los Ladrones, las futuras Marianas**

En el corpus documental magallánico nos quedan seis testimonios directos de parte de los miembros de la expedición sobre estas primeras islas habitadas después de cruzar el inmenso y vacío Pacífico procedente del estrecho. La más conocida es la relación del humanista italiano Antonio Pigafetta<sup>6</sup>. Existe también el relato de Martín de Ayamonte, unas cuantas líneas sobre el episodio de quien fue grumete en la *Victoria* y la abandonó en Timor, al comienzo del viaje de retorno, bajo el mando de Elcano, el 5 de febrero de 1522. Es importante también el diario de abordaje de Francisco Albo, piloto de la *Victoria* y quien la trajo de vuelta a Sevilla en 1522. Ginés de Mafra, marinero de Palos de la Frontera quien estuvo en la *Trinidad* y emprendió el fracasado viaje de vuelta por el Pacífico dejó también un relato. Preso en Ternate (Molucas) por los portugueses, consiguió volver a Lisboa después de mil aventuras y desventuras el 25 de julio de 1526. Volverá a las Molucas con Ruy López de Villalobos en 1542 desde el puerto de Navidad en la costa occidental de Nueva España. Cabe mencionar asimismo el diario de abordaje del

---

(6) La editorial Chandeigne citada más arriba dedica su primer volumen a la narración de Pigafetta con un voluminoso aparato crítico y mapas. Ver también PIGAFETTA, Antonio, *Primer viaje alrededor del mundo*, Madrid 1985, Historia 16.

piloto genovés —atribuido a Leone Pancaldo—, marino en la *Trinidad*, también preso de Antonio de Brito en Ternate al final de 1522, preso en Lisboa en 1526 antes de llegar finalmente a España en 1527. Queda también el manuscrito de Leyden del humanista y viajero Fernando de Oliveira (1507-1582), compuesto hacia 1560-1570 según el relato de un miembro de la expedición magallánica, quizás Gonzalo Gómez de Espinosa, piloto y superviviente de la *Trinidad*, completado por otras fuentes.

Estos documentos escriben una página virgen de la geografía mundial a partir del estuario del río de la Plata. Irrumpe en ellos la geografía de las antípodas. Como itinerarios son textos dinámicos, textos de la movilidad, que dan cuenta de nuevos horizontes reales y ya no míticos, aunque los mitos como lo ha demostrado Juan Gil, nunca están muy lejos<sup>7</sup>. Son a la vez escrituras exóticas, escrituras de lo lejano, que revelan el mundo del Pacífico y el vasto archipiélago que confina con Asia. En este sentido las islas que Magallanes va a calificar de “los Ladrones” descubiertas el 6 de marzo de 1521 revelan su existencia al resto del mundo por medio de la experiencia del viaje y de la pluma de ciertos actores que observan, registran y comparten sus percepciones tanto emocionales como intelectuales y establecen comparaciones con su propio mundo cultural. La materia de estos relatos de viaje es la experiencia. ¿Cómo transcribir la novedad? Fundándose básicamente en la diferencia, tanto geográfica como cultural, y en el pensamiento analógico. O sea, pasar de la experiencia física a la experiencia mental o razonamiento<sup>8</sup>.

El humanista Pigafetta es el que proporciona el relato más largo del episodio —más de un capítulo— y la mayor variedad de temas y notas etnográficas antes de la letra. Pero notamos una serie de invariantes en todos los testimonios citados: la llegada por el norte de la isla de Guam, al sur de Rota, en la bahía de Tumón<sup>9</sup>, el acercamiento de los isleños en sus embarcaciones, o praos, y su invasión audaz de las naos con mucha familiaridad y desenvoltura. Ahí se apoderaron de todo lo que les interesaba y a duras penas las tripulaciones debilitadas por las enfermedades sintomáticas del escorbuto consiguieron

---

(7) GIL, Juan, *Mitos y utopías del descubrimiento*, 2. *El Pacífico*, Sevilla 2018, Athenaica.

(8) GONZÁLEZ SÁNCHEZ, Carlos Alberto, *Homo viator, homo scribens. Cultura gráfica, información y gobierno en la expansión atlántica (siglos XVI-XVII)*, Madrid 2007, Marcial Pons.

(9) El obelisco erigido el 6 de marzo de 1926 en el puerto de Utamac recuerda la llegada de Magallanes y la resistencia indígena. Una celebración oficial se da cada año. La estancia más larga ahí en Utamac de las expediciones de descubrimiento del siglo XVI fue la de Legazpi, también dolorosa.

expulsarlos. Los isleños no conocían la propiedad privada lo que explica la interpretación occidental de los “robos” de objetos y mercancías que les parecía a ellos de uso común. Las primeras escaramuzas estallan entre las naos y los praos. Ciertos isleños, chamorros, consiguieron robar el esquiife de la capitana la *Trinidad*. De esta experiencia resulta la denominación de las islas de “los ladrones”. Sólo en dos fuentes, Pigafetta y el piloto genovés, se describe la recuperación sangrienta del esquiife, bajando a tierra con dos chalupas y entre 40 a 60 ballesteros que incendiaron un pueblo y mataron a siete hombres. Consiguieron recuperar el esquiife. Es el momento en el cual Pigafetta describe cómo los chamorros heridos se sorprenden de las flechas que desconocen, las extraen de su cuerpo y mueren.

El cuadro final del episodio consiste en la persecución de las naos que se alejan hacia el oeste por un centenar de praos, alternando ofrecimiento de víveres (cocos y pescados) con pedradas. La etapa es muy corta, tres días, marchándose la flota el 9 de marzo de 1521.

### **Espacio e historia de las islas de los Ladrones**

Tratemos de comprender más de cerca el episodio. Estas primeras islas habitadas fueron tocadas después de más de tres meses (98 días) de una travesía del Pacífico sin escala. O sea más de veintisiete mil kilómetros, puesto que la expedición salió del estrecho el 28 de noviembre de 1520. Siguió una ruta hacia el noroeste gracias a la corriente de Humboldt y empujados por los alisios del sureste. Era “el mayor viaje oceánico que jamás se había realizado hasta la fecha”<sup>10</sup> que causó bastante estrago a nivel del escorbuto en las tripulaciones según Pigafetta y Ginés de Mafra, pero tan sólo 9 muertos. Esta situación explica el agotamiento extremo de las tripulaciones presas del hambre, de cierta depresión moral, y por tanto las primeras hostilidades frente a pueblos que tenían una cultura totalmente distinta. Se esperaba una etapa destinada al aprovisionamiento y al descanso, lo que no pudo darse según Pigafetta por las iniciativas y los robos de parte de los isleños<sup>11</sup>.

---

(10) BERGREEN, Laurence, *Magallanes: hasta los confines de la tierra*, Barcelona 2004, Planeta, p. 246.

(11) “Quería atracar en ella el capitán general [Magallanes], por busca de algún alimento fresco; pero no pudo, porque los naturales de dicha isla deslizábanse en nuestras naos, y robaban aquí una cosa, otra allá..., de forma que no la había para tenerlas seguras”, A. PIGAFETTA, op. cit., p. 78.

En el momento de la llegada de Magallanes, podía haber en torno a 40 000 habitantes en el archipiélago de los Ladrones<sup>12</sup>. Dichas islas fueron pobladas desde muy antiguo, desde 2 000 años antes de Cristo, y esencialmente a partir de las Filipinas según testimonia la arqueología de alfarería, aunque también hubo migraciones desde el sur, la Melanesia central y desde el sureste, la Polinesia, según testimonios arqueológicos. Las islas de la Oceanía fueron pobladas por olas sucesivas desde 4 000 años antes de Cristo, desde el sur de China y Taiwán, Indonesia, Malasia. Los especialistas del espacio Pacífico suelen subrayar, con razón, el gran talento de navegación de estos pueblos que migraron abandonando toda referencia costera, mucho antes de las proezas europeas.

### Los focos de interés del primer contacto

Nos fundaremos en el relato de Pigafetta por ser la fuente principal y la más detallada que nos queda, completando con el diario de Francisco Albo, que son los dos textos que expresan mayor curiosidad relativamente a este primer contacto.

Antonio Pigafetta nació entre 1480 y 1491 en Vicenza, cerca de Venecia, en una familia noble y culta. Estuvo pues en contacto con los medios intelectuales humanistas de la Italia del momento y por tanto muy bien preparado mentalmente para ejercer su curiosidad frente a la nueva realidad tanto marítima como terrestre —hombres, flora, fauna— que iba a observar, interpretar y de la cual iba a dar cuenta dentro del marco ideológico europeo de la época. En efecto, como lo proclama en su dedicatoria a Filippo Villers Lisleadam, quiso participar en la expedición por puro afán descubridor, sin ninguna obligación material. Es una figura pionera de viajero moderno que quiso participar en la epopeya del siglo, fuente de “renombre en la posteridad”<sup>13</sup>, como nueva forma de heroísmo. Aparece como “Antonio Lombardo” en el rol de tripulantes. El ser Caballero de Rodas, orden “encargada de evitar y frenar los ataques turcos de Solimán El Magnífico” en aguas mediterráneas, puede explicar sus “conocimientos marineros y destreza en el manejo de las armas”<sup>14</sup>

---

(12) CUNNINGHAM, Lawrence J., *Ancient Chamorro Society*, Honolulu 1992, Bess Press ; THOMPSON, Laura, *The Native Culture of the Marianas Islands*, Honolulu 1945, Museum (disponible en línea en [www.archive.org](http://www.archive.org)).

(13) PIGAFETTA, Antonio. Op. cit., p. 51.

(14) CABRERO, Leoncio en su introducción al relato de Pigafetta publicado en 1985, p. 16.

así como su devoción cristiana. Dijo haber venido a España, a Barcelona en 1519, en el séquito de Monseñor Francesco Chierigati, Nuncio Apostólico del papa Adriano VI ante el rey Don Carlos. Con recomendaciones pudo entrar en contacto con la Casa de la Contratación e incorporarse a la armada magallánica, como *sobresaliente* es decir sin empleo fijo. Fue criado personal de Magallanes al cual le unió una amistad admirativa, hasta la muerte de éste<sup>15</sup>.

Pigafetta aspira a escribir y transmitir un viaje total. Su interés es enciclopédico: se trata de captar nuevas realidades y contribuir a la constitución de este inmenso inventario de la naturaleza del mundo y de la humanidad que se emprende en el Renacimiento. El relato se hace complemento del mapa y de la lámina. Pigafetta no duda en bajar a tierra, comunicar con los pueblos que encuentra, de ahí los glosarios, brasileño, patagón y de las islas del Mar del Sur como las Filipinas, las Molucas, o también de Malacca. Narra usos y costumbres al modo de un etnógrafo antes de tiempo. Revela el espectáculo del mundo al modo renacentista con el propósito de enseñar deleitando, en una forma enumerativa, acumulativa, infinita. Da cuenta de la diversidad y de las singularidades de un mundo sin embargo unitario.

En la secuencia relativa a las islas de los Ladrones, la primera temática que se impone es la marítima en este espacio insular y en este momento del contacto entre dos culturas de gran tradición marítima. Los chamorros se acercan en sus piraguas o praos. Tanto Pigafetta como Albo descubren el *prao volador* con balancín o contrapeso y pormenorizan las diferencias náuticas<sup>16</sup>. Pigafetta es el más preciso en su descripción<sup>17</sup>. Caracterizado por su velocidad y maniobrabilidad, el *prao volador* es el *sakman* o prao oceánico, que había

(15) Ni una vez menciona a Juan Sebastián de Elcano en su relato...

(16) “[...] vimos muchas velas pequeñas que venian a nos, y andaban tanto que parecia que volasen, y tenían las velas de estera hechas en triángulo, y andaban por ambas partes que hacian de la popa proa y de la proa popa cuando querian, y vinieron muchas veces a nosotros, y nos buscaban para hurtarnos cuanto podía, y así nos hurtaron el esquifé de la Capitana, y otro día lo recobramos; », ALBO Francisco, in FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viajes...*, t. IV, p. 219.

(17) “Su diversión es navegar —la esposa a bordo— sobre sus ágiles lanchas. Vienen a ser éstas como góndolas, más afiladas aún; unas negras; otras blancas, rojas... Al otro bordo que la vela, un tronco grueso, afilado en lo alto, se empalma con travesaños a la separada embarcación: así se sostienen más seguros sobre el agua. La vela es de hojas de palma, cosidas para formar una al modo que la latina. Por timón usan una especie de pala como de horno, cuya asa cruza un barrote. Hacen de la popa proa y de la proa popa y en el agua saltan de ola en ola como delfines. Por lo poco en que les vimos actuar, estos ladrones pensaban ser, sin duda, los únicos habitantes del planeta”, PIGAFETTA Antonio, *Relación del primer viaje alrededor del mundo...*, ed. Leoncio Cabrero, p. 80.

permitido las migraciones por el espacio del Pacífico. Era capaz de alcanzar velocidades de hasta veinte nudos por hora, pareciendo volar sobre el agua. Con su vela latina podía encarar el viento, era su mayor logro tecnológico. De ahí la denominación concomitante que encontramos en Albo y Herrera de las islas “de las velas latinas” para designar el archipiélago de las futuras Marianas. El prao está presente tanto en la Oceanía, hasta la lejana Polinesia, como en Insulindia. Es el barco malayo por excelencia.

Llama la atención la captación de este momento suspendido en el relato de Pigafetta: la navegación entre los chamorros, podía ser, también, una diversión familiar. Percibimos un íntimo dominio del elemento acuático, una estrecha simbiosis. La élite de la sociedad chamorra era en efecto la única que podía acceder al mar y todas sus actividades como la pesca, el comercio entre las islas y en alta mar, hasta las Carolinas al sur, también hasta Nueva Guinea y Filipinas en extensas redes comerciales, la guerra marítima y la mera navegación. La gente del común o “manachang” no podía ni siquiera tocar el mar y debía contentarse con pescar en los ríos. Pigafetta se vale del mecanismo analógico, de modo a darse a entender a su lector, llevándole a comparar el prao con las góndolas venecianas, para referirse efectivamente a la longitud y estrechez de estas embarcaciones que superaban los diez metros, pero no los sesenta centímetros en anchura. Pigafetta transmite los colores del calafateo, el balancín atado al casco, el timón, la vela de palma cosida por las mujeres chamorras entre otros trabajos artesanales. El cambio de orientación de la vela bastaba para invertir el sentido de la marcha. Por supuesto había praos de distintos tamaños, con o sin velas. El robo de la chalupa de la *Trinidad* se explica muy posiblemente por el deseo de conocer otra tecnología náutica y aprovecharse de los clavos.

El segundo foco de atención presente en las descripciones del primer contacto, fue, desgraciadamente, el armamento de los chamorros, élite también guerrera, puesto que el contacto fue conflictivo y mortal. Frente a las ballestas españolas los isleños no conocían la flecha. Se valían de lanzas o dardos, varas tostadas, y tiraban piedras con hondas<sup>18</sup>.

---

(18) Andrés de Urdaneta, miembro de la segunda expedición a Asia, la de Loaisa, transmitirá la información que los “palos tostados” terminaban con “casquillos hechos de canillas de sus enemigos” que al estallar en la herida diseminaba la infección y provocaba una muerte tan rápida que los españoles los creían envenenados. URDANETA, Andrés de, “Relacion escrita y presentada al Emperador por Andres de Urdaneta de los sucesos de la armada del comendador Loaisa, desde el 24 de julio de 1525 hasta el año de 1535”, FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*, Madrid 1837, Imprenta Nacional, t. V, p. 49.

La estancia de tres días de la armada magallánica permitió unas primeras notas protoetnográficas de parte de Pigafetta que probablemente bajó a tierra. Son los primeros datos descriptivos en un texto europeo sobre un pueblo de Oceanía, de Micronesia, los chamorros. En lo que atañe a la significación de esta denominación se barajan varias hipótesis: “chamorro” significa trasquilado, que no tiene barbas ni pelo, para designar ciertos miembros de la élite de esta sociedad que sólo conservaban una mecha delgada de pelo arriba de la cabeza. Otra hipótesis dada por don Luis de Torres al comienzo del siglo XIX fue la deformación de la interpelación que lanzaron los isleños a los españoles al llegar: “Tcha-mo ulin”: deja de utilizar el timón.

Pigafetta no nota ninguna organización política cuando sí la había, por pueblos y en función de clanes. Esta información la obtendrá la segunda expedición a Asia, la de García Jofre de Loaisa (1525-1536), gracias al saber del superviviente de la primera tentativa de regreso hacia América capitaneada por Gonzalo Gómez de Espinosa en 1522, Gonzalo de Vigo. Aparece en el testimonio de Hernando de la Torre<sup>19</sup>. Pigafetta nota una ausencia de ritos cuando sí rendían culto a los muertos y antepasados como se enterará la expedición de Loaisa, y tenían cierta visión animista de la naturaleza. El humanista nota las diferencias humanas, culturales: la desnudez, el pelo larguísimo, el cuidado corporal con el aceite de coco, y los puntos comunes: más allá de la diversidad cultural, la humanidad es una: “Tienen nuestra estatura y son proporcionados”<sup>20</sup>. Nota la alimentación: el cultivo de la caña de azúcar, sin mencionar el arroz cultivado en estas islas sin embargo. Refiere los dientes teñidos en rojo y negro por la costumbre de mascar betel, el hábitat situado a tres metros y más del suelo, las casas “latte” de los chamorros que descansaban sobre pilares de piedra. Podían tener un uso comunitario y albergaban debajo el prao suspendido.

Pigafetta alcanza a describir el interior de estas casas: los distintos tipos de esteras tejidas por las mujeres, lo que supone cierta convivencia para el

---

(19) “Ansimismo tienen guerra unos pueblos y otros: en cada pueblo hay su Rey”, TORRE, Hernando de la, “Derrotero del viage y navegacion de la armada de Loaisa desde su salida de la Coruña hasta 1º de Junio de 1526; sucesos de la nao Victoria despues de separada de la armada; y descripcion de las costas y mares por donde anduvo: dirigido todo al Rey por...”, FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. Op. cit., t. V, p. 277.

(20) Quizás piense por contraste con los gigantes patagones que fueron los últimos seres humanos que vieron antes del cruce del Pacífico.

avituallamiento y no solamente hostilidad en el contacto<sup>21</sup>. El autor estuvo presente en tierra y pudo observar la vida cotidiana. Las mujeres chamorras efectivamente se dedicaban a todas las actividades domésticas y artesanales. No tenían ningún poder político directo pero una gran influencia y eran consultadas antes de toda decisión masculina colectiva. La sociedad chamorra era matrilineal y las tierras se heredaban por vía materna. Los toques descriptivos de Pigafetta son positivos después de meses de vida, por no decir años, en un mundo exclusivamente masculino.

Otras notas positivas aparecen en el humanista como la “compasión” al ver ciertos chamorros morir sorprendidos por las flechas de las ballestas que extraían de su cuerpo<sup>22</sup>. Pigafetta recalca la proximidad morfológica entre ambas culturas, la belleza femenina, el hecho de que los chamorros son “ingeniosos” aunque pobres puesto que no hay riqueza inmediatamente disponible entre ellos<sup>23</sup>. En contraste se sitúa el manuscrito de Leiden, el más severo al escribir tajantemente que no hay ninguna señal de civilización entre los chamorros, que la acogida fue pésima y que las islas no presentan ningún interés desde el punto de vista material.

---

(21) “Estas no trabajan, sino que permanecen en sus hogares tejiendo esteras o confeccionan cajas y otros objetos útiles. Comen cocos, batatas, pájaros, higos —de a palmo—, caña de azúcar, peces voladores y más cosas. Untanse el cuerpo y la cabellera con aceite de coco y de ajonjolí; sus casas son de troncos enteramente y techadas de tablas y hojas de higuera: más de dos brazas de altura, con pavimento y ventanas. En las habitaciones y lechos abundan las bellísimas esteras de palma. Duermen sobre paja, muy desmenuzada y tierna. No disponen de armas, aparte una especie de jabalina con la punta de hueso de pescado, afilada”, PIGAFETTA, Antonio. Op. cit., p. 79.

(22) “Cuando a ballestazos traspasábamos completamente a alguno de aquellos indios por los ijares, tiraban de la flecha, bien en un sentido, bien en otro, mirándola; conseguían extraerla finalmente, maravillándose mucho y morían así. Y aquellos a quienes herían en el pecho obraban igual. Nos despertaron verdadera compasión”, *Ibidem*, p. 78-79.

(23) “Cada uno de ellos vive según su voluntad; no existe quien les mande. Van desnudos, alguno con barba; les cuelgan los negros cabellos hasta la cintura, aunque enlazados. Tócanse con sombrerillos de palma como los albaneses. Tienen nuestra estatura y son proporcionados. No adoran a ningún dios. Su tez es olivácea aunque nazcan blancos y se tiñen los dientes de rojo y de negro, reputándolo cosa bellísima. Las mujeres andan igualmente desnudas, si no es que se cubren el sexo con una estrecha membrana de papel, que arrancan de entre el tronco y la corteza de las palmeras; son bellas, delicadas y más blancas que los hombres, con los cabellos sueltos y largos, negrísimo, hasta los pies”, *Ibidem*.

## Las Marianas en el Archipiélago asiático

Es el momento de situar las islas de los Ladrones —futuras Marianas— y su papel en relación con las demás islas y archipiélagos que van a conocer los españoles en Asia del Sureste, región también conocida como Insulindia, y particularmente con las Filipinas donde el contacto ya en tiempos de Magallanes fue más pacífico al llegar a la parte sur de la isla de Samar, después de la etapa “ladrona”. La lengua malaya es comprendida por Enrique, el esclavo de Magallanes. En Cebú, una de las islas centrales del archipiélago filipino, la más activa de las Visayas, los intercambios comerciales fueron posibles. Ahí, Magallanes estuvo en contacto con el segundo puerto almacén de las islas después de « Maynilad » —la futura Manila—, en contacto con el mar de China, espacio comercial de gran importancia. Eso explica la voluntad de las expediciones españolas siguientes de alcanzar Cebú, la cabeza de puente para explorar el resto del archipiélago *lato sensu* y donde Legazpi fundará la primera ciudad española en 1565. También Cebú está cerca de la zona rica en oro de Butuán al norte de Mindanao. Añadamos que fue el lugar de las primeras conversiones al cristianismo, con participación activa del mismo Magallanes.

Después de la muerte del general, la expedición descubrió el rico sultanato de Brunei, en la isla de Borneo, prosiguiendo la ruta hacia el suroeste en busca de las Molucas. Era una ciudad lacustre de gran tamaño con un nivel de urbanización superior, contando 25 000 casas. Esta ciudad factoría, defendida con una pequeña artillería, era un espacio islamizado en estrecho contacto con la gran plataforma o encrucijada comercial de Malaca entre océano Índico y mar de China. En Brunei atracaban juncos portadores de productos chinos. Su posición era dominante en la región en cuanto a redistribución de los productos chinos y de la India por todo el espacio insular. Configuraba uno de los tres poderes regionales con los rajás de las Molucas y de Malaca.

En este contexto espacial, las islas de los Ladrones se sitúan claramente muy a la periferia de este rico espacio comercial. Se nota pues en estas primeras fuentes escritas españolas una gradación cultural, geopolítica y geoeconómica evidente del este hacia el oeste. Esta idea se ve confortada en el libro introductorio de Antonio de Herrera a sus *Décadas*, consistente en la *Descripción de las Indias Occidentales* sobre la base de la *Geografía y descripción universal de las Indias* del cosmógrafo-cronista del Consejo de Indias, Juan López de Velasco (1574). Las islas de los Ladrones no entran en el capítulo de las Filipinas relacionadas con las Molucas, la costa china y Japón, este triángulo de oro, pese a estar en la ruta marítima desde Nueva España, sino que Herrera las coloca en el capítulo final referido a Nueva

Guinea y las Salomón, “con que se acaba lo que llaman Indias del Poniente”, la periferia más “primitiva”. Incluso están en posición terminal en la descripción. Aparecen sus características geográficas y reciben esta fórmula expeditiva de Herrera: “es toda tierra estéril y miserable”<sup>24</sup>.

### **Transmitir la gesta náutica**

La difusión por Europa de las noticias de la circunnavegación se debe a una famosa carta de Maximiliano Transilvano, secretario de Carlos V, al cardenal de Salzburgo<sup>25</sup>. Transilvano asistió a la entrevista en Valladolid de los supervivientes de la expedición, entre los cuales figuraban Elcano, Albo, Hernando Bustamante y Pigafetta. La carta está fechada del 8 de septiembre de 1522 y recoge esencialmente la información proporcionada por Elcano. Fue publicada en 1523 pero no refiere nada preciso sobre lo que pasó en Guam identificada con el nombre de “Acacan” (« Agana Bay », al sur de Guam). Según Xavier de Castro, Elcano pudo haber ido en reconocimiento más al norte en Rota con la *Concepción*, sin haber sido testigo directo de la estancia y las escaramuzas antes mencionadas.

Otro autor divulgador fue Pedro Mártir de Anglería desde la corte de Carlos V. Dedicó el capítulo 7 de su *Quinta Década*, al viaje de circunnavegación, publicado en 1530 con el resto de sus *Décadas*. Fue el primer relato impreso en España sobre dicho viaje. Esta relación Pedro Mártir la había enviado y dedicado al papa para su publicación en Roma, pero el manuscrito se perdió en el saco de Roma por las tropas imperiales en 1527. Refiere una década triunfante, al manifestar su asombro frente a tres episodios inéditos en la historia de la humanidad y de los cuales fue testigo: la primera vuelta al mundo (“esta empresa, inaudita hasta el presente y jamás intentada desde el principio del mundo”), el hallazgo de la Especiería o islas donde “se crían los aromas”, así como la conquista del corazón de una civilización sumamente rica y compleja: la Tenochtitlan azteca por parte de Cortés. En lo que se refiere a la etapa en las Ladrones es muy sintético y parco: menciona los “robos” y compara a los chamorros con un referente mediterráneo e italiano,

---

(24) HERRERA Y TORDESILLAS, Antonio de. Op. cit., t. 1, capítulo XXVII, p. 223.

(25) “Relación escrita por M. T. de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcación de la Corona Real de España. E divídese esta relación en veinte párrafos principales”, FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. Op. cit., t. IV, p. 249-284.

los “zíngaros” [gitanos], y dicen, mintiendo, que son egipcios”<sup>26</sup>. El robo de la lancha y su recuperación se hicieron a cambio de “muchos” muertos. Su juicio sobre los chamorros es severo y tajante: “Es gente desnuda, y medio bestia”, las diferencias culturales parecen insalvables. Acerca inmediatamente este espacio geográfico a Borneo.

A partir de este autor se atribuye toda la gloria de la circunnavegación a la nao *Victoria*: “volvió esta nave, reina de la argonáutica” puesto que Magallanes fue presentado peyorativamente como “tránsfuga de su Rey” y porque “todos los principales” murieron en el transcurso del viaje. No menciona en ningún momento a Elcano, pese a estar presente en la entrevista en la corte con los supervivientes... Probablemente hace falta ver en esta ausencia tan llamativa la manifestación de desprecio social hacia un piloto.

### **Huellas en los cronistas**

Siendo los dos primeros historiadores “generales” primitivos de las Indias, Gonzalo Fernández de Oviedo y Francisco López de Gómara construyen una historia humanista y reflexiva sobre lo que estaba en juego en esta expedición. Las dos obras tuvieron un gran éxito editorial y amplia difusión, la *Historia general y natural de las Indias* (1557) de Oviedo y las más de veinte ediciones para la *Historia de las Indias* de Gómara en la segunda mitad del siglo XVI después de la edición *princeps* de 1552.

Oviedo dedica a la expedición magallánica parte del libro XX, publicado con la segunda parte de su crónica en 1557. Prosigue la exaltación de la nao “que bojó o circuyó e anduvo la redondeza del Universo”, la nao más famosa de la historia del mundo. Si bien reconoce el valor de Magallanes y elogia brevemente a Elcano a quien dice haber encontrado y entrevistado en 1524 en la corte española, además de Gonzalo Gómez de Espinosa en Sevilla después de su regreso a España en 1528, su relato acerca de las islas de los Ladrones sigue muy de cerca la carta de Transilvano, topónimos incluidos, con lo cual toda la secuencia anteriormente presentada desaparece en provecho de mera aguada en Acacan y la mención de la isla de Juvagana (Sosan-jaya, aguada en la punta occidental de Rota). El episodio reaparece en el segundo capítulo cuando sintetiza la relación de Pigafetta. Conserva el enfrentamiento en torno a los robos y las represalias en tierra, pero desaparecen todas las notas protoetnográficas, lo que sorprende en este autor tan observador y curioso. Las islas no le inspiraban mucho interés comparando con las Molucas.

---

(26) ANGLERÍA, Pedro Mártir de. Op. cit., p. 354-355.

En la crónica de Gómara la etapa en las Ladroneas figura en el capítulo dedicado a la “muerte de Magallanes”. El relato de la expedición cuenta con ocho capítulos cuando Gómara dedica dieciséis a la Especiería, antes de la conquista del Perú y después del ciclo colombino y de la primera experiencia en el Caribe *lato sensu*<sup>27</sup>. Concede importancia por primera vez al contexto de las penalidades alimentarias al cruzar el Pacífico. A todas luces siguió de cerca a Pedro Mártir a través de la comparación entre los isleños y los gitanos y a Pigafetta al destacar la morfología humana de los chamorros, el motivo de los cabellos largos, de los dientes colorados, así como de los sombreros. La relación de Maximiliano Transilvano está presente con el topónimo “Invagana” que confunde con “Buenas Señales”, cuyo nombre completo dado por Magallanes era “Agua de las Buenas Señales” dado a la pequeña isla de Homonhon situada al sur de Samar y al este de Leyte en las islas centrales de las Filipinas<sup>28</sup>. En ambos casos, notamos que la información sobre el episodio se empobrece con respecto a los primeros testimonios.

De forma muy contrastada, y al final del siglo XVI, Antonio de Herrera y Tordesillas, cronista mayor de Indias a partir de 1596, dispuso de toda la documentación disponible para componer su *Historia general de los hechos de los Castellanos en las islas y tierra firme del mar océano* donde sumó cuatro décadas de navegaciones y conquistas españolas entre 1492 y 1552. Sus fuentes relativas al viaje magallánico pertenecen tanto al ámbito español (Pigafetta, Las Casas, López de Gómara) como portugués (João de Barros, Damião de Góis, Fernão Lopes de Castanheda). Accedió a una fuente después perdida: el diario del astrólogo Andrés de San Martín, un relato particularmente bien documentado de los acontecimientos hasta Cebu donde murió San Martín.

---

(27) Para el análisis contrastivo de las dos crónicas en torno al espacio asiático ver el magnífico ensayo de Louise Bénat-Tachot, « La construction de l’Asie magellanique : étude comparée des chroniques de Gonzalo Fernández de Oviedo et Francisco López de Gómara », *e-Spania* [En ligne], 28 | octobre 2017, mis en ligne le 18 janvier 2018, consulté le 03 décembre 2018. URL : <http://journals.openedition.org/e-spania/27328> ; DOI : 10.4000/e-spania.27328

(28) “Pasaron la Equinoccial y dieron en Invagana, que llaman de Buenas Señales donde apaciguaron el hambre; la cual está a once grados y tiene coral blanco. Tropezaron luego con tantas islas, que les llamaron el Archipiélago, y a las primeras, Ladroneas, por hurtar los de allí como gitanos, y hasta ellos mismos decían venir de Egipto, según refería la esclava de Magallanes, que los entendía. Se precian de llevar los cabellos hasta el ombligo, y los dientes muy negros, o colorados de areca, y ellos hasta el tobillo, y se los atan a la cintura, y sombreros de palma muy altos y bragas de lo mismo. Llegaron en conclusión, de isla en isla, a Zebut, que otros llaman Subo, en las cuales moran sobre árboles, como las picazas”, LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco, *La conquista de México*, Madrid 1987, Historia 16, p. 166.

Al redactar el episodio de la escala en las islas de los Ladrones comprobamos el alto nivel de detalle de la narración. Herrera se preocupa de precisar los hechos, los lugares, la temporalidad, los acontecimientos, y la mención de las relaciones de causa a efecto para legitimar el recurso a la fuerza de parte española. La violencia siempre está presentada como defensiva pues legítima. Otro factor explicativo del fracaso del contacto según él es que los chamorros pertenecen a una categoría cultural muy inferior: “bestial” o sea brutal, irracional. Es el bárbaro asiático aunque no se escribe esta palabra. Esta calificación, más allá de reflejar la distancia cultural, traduce la falta de comprensión frente a un comportamiento contradictorio, interpretado como irracional entre por una parte la oferta de intercambio y por otra el asalto bélico, táctica indígena para dejar que se acerquen los adversarios.

Y si tomamos un poco de altura para examinar cómo Herrera trata el viaje magallánico comprobamos que no deja de insistir en que fue una empresa deseada por el monarca. Su visión es legalista en no perjudicar en ningún momento a los portugueses ni su demarcación. Herrera defiende la línea de un Magallanes leal y fiel ejecutor de las órdenes reales, quien arenga a los españoles en momentos críticos a que manifiesten su conocida valentía y que no se puede retroceder ni volver a la corte perdiendo tanto el honor como la reputación. Herrera califica a Magallanes de “prudente” y “constante”, un “excelente capitán” cuya memoria será eterna por haber descubierto el paso austral y cuya muerte suscitó homenajes, afecto y admiración. Elcano también merecerá tres líneas de elogio y ser digno de eterna memoria por haber sido el primero en ceñir el mundo. Herrera reparte los laureles. Los dos capítulos finales se centran en los dieciocho supervivientes, los favores que recibieron, demostrando que el poder, a través del Emperador, sabe recompensar los méritos. La nao *Victoria* sigue siendo la cosa más admirable después de la creación del mundo. A casi ochenta años de distancia temporal y en tiempos de unión ibérica, los ánimos se han apaciguado y Herrera hace la síntesis “oficialista” según Mariano Cuesta Domingo en la edición de 1991 de las *Décadas*. Se está definiendo e imponiendo la línea tanto historiográfica como política frente a otro enemigo, el protestante, en pleno auge de la leyenda negra.

### **Consideraciones finales**

Los viajes españoles posteriores —Loaisa, Saavedra, Legazpi— confirmaron las primeras descripciones, los primeros juicios y conflictos. El testigo más preciso, curioso y apreciativo fue Esteban Rodríguez, piloto mayor de la flota de Legazpi que llegó a Guam el 22 de enero de 1565 para una escala que

iba a durar once días. Él también es autor de un glosario chamorro-español de sesenta palabras relativas a la comunicación, los recursos naturales y los víveres, la morfología humana, las armas, los astros principales, las cifras básicas. No ocultó las violentas represalias a las fechorías cometidas por los isleños.

Como bien se sabe, Guam se va a convertir en única y última escala habitual del galeón de Manila en la ruta de ida desde Acapulco a Filipinas, ruta que seguía el 13° paralelo. Los chamorros se acercaban entonces para formar un mercado flotante de víveres frescos a cambio de hierro. En el sentido opuesto de Manila a Acapulco, Guam no era escala sino a veces el lugar de naufragios. En este caso, la nao estaba despojada. Este archipiélago fue conquistado y evangelizado a partir de 1668 por Francisco Lezcano y Diego Luis de San Vitores, pero es otra historia.

# Marinos vascos en la armada de Magallanes\*

JUAN GIL  
Académico de la RAE

## *Resumen:*

*En este artículo hago una breve reseña de las andanzas y peripecias de los marinos vascos en el viaje de Magallanes/Elcano, así como procuro reunir los pocos datos que se conocen acerca de su vida antes y después de 1522, Elcano excluido.*

*Palabras clave: Vascos. Marinería. Magallanes. Elcano, Primera circunnavegación.*

## *Laburpena:*

*Artikulu honetan, Magallanes/Elkanoren bidaiari zehar euskal marineriek bizi izandako abentura eta gorabeheren gaineko iruzkin labur bat idatzi dut, eta halaber, 1522a baino lehen eta ondoren izan zuten bizitzari buruz ezagutzen diren datu apurrak biltzen saiatu naiz (Elkano kanpoan utzita).*

*Gako-hitzak: Euskaldunak. Marinelak. Magallanes. Elkano. Lehenengo bira munduari.*

---

(\* ) Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 5 de junio de 2018.

*Summary:*

*This article provides a brief summary of the adventures and vicissitudes of the Basque mariners on the Magellan/Elcano voyage and brings together the few known data about their lives before and after 1522, excluding Elcano.*

*Keywords: Basques. Seamen. Magellan, Elcano. First circumnavigation.*

El 22 de marzo de 1518 Fernando de Magallanes y el bachiller Ruy Faleiro firmaron con Carlos I un asiento en Valladolid para descubrir las islas de la Especiería por la vía del Poniente, esto es, haciendo el viaje en sentido inverso al recorrido por los portugueses a fin de navegar siempre por aguas pertenecientes a la demarcación del rey de España. Las capitulaciones perfilaron las líneas maestras de la expedición: la armada se habría de componer de cinco naves y la tripulación habría de constar de 235 hombres; el viaje se pensó, de manera muy optimista, que tendría una duración de dos años.

## **1. El rol de la tripulación**

Los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla se encargaron de aprestar la flota. No siempre reinó la armonía entre los oficiales reales y Magallanes, un hombre altivo y de fuerte carácter, que trató siempre de imponer sus criterios. En 1519 el portugués llegó a dar un ultimátum a los oficiales de Sevilla, que querían rebajar el número de portugueses en la armada:

requería e requirió a los dichos señores juezes offiçiales que ellos no inpidan a los dichos portoguesses, sus parientes e criados, porqu'él los non tiene de dexar, sino quando él mismo quedare; e porque él está de partida y el armada toda presta y tiene dado todas las cosas a que se obligó de regimientos e cartas de marear, estrolavios y quadrantes e regimientos para los capitanes e derrota a los pilotos, ellos no inpidan lo que tanto está adelante y toca a serviçio de Su Alteza e bien d'estos reynos; e que siendo ellos cabsa del no seguir esta empresa, que tanto toca a serviçio de Dios, nuestro Señor, e de Su Alteza e bien d'estos reynos, sean obligados de dar cuenta de todo lo que sobre ello suçediere<sup>1</sup>.

---

(1) Archivo General de Indias [en adelante, AGI], Patronato, 34, r. 8-2. El requerimiento no lleva fecha. Cito a Pigafetta por la traducción de J. T. Medina (*Primer viaje en torno del Globo*, Buenos Aires-Santiago de Chile, 1970).

Los mayores problemas los planteó la leva de la tripulación, que comenzó en la segunda mitad de 1518. La duración de un viaje tan incierto y prolongado arrojó a muchos navegantes, de modo que, a falta de marineros castellanos, se tuvo que reclutar a gente extranjera. Tres maestros procedieron de Italia: Antón de Salomón (natural de Trápani), Juan Bautista de Ponzorol (genovés) y Baltasar Palla, maestros de la *Victoria*, la *Trinidad* y el *Santiago*, respectivamente. Los dos restantes fueron vascos: Juan de Elorriaga (*San Antonio*) y Juan Sebastián de Elcano (la *Concepción*). Otro tanto ocurrió con el resto de la tripulación. A pesar de los elevados sueldos ofrecidos, pocos marineros españoles se ofrecieron a enrolarse en una navegación tan peligrosa. En consecuencia, Magallanes tuvo que echar mano de gente de procedencia variopinta, “ansí griegos como venençianos e ginoveses e çeçelianos e françeses e portugueses”. En un punto no hubo dudas: la Casa de la Contratación proveyó la armada de pilotos, que no pudieron negarse a ir, pues todos ellos, a fuer de pilotos reales, estaban a sueldo de la Corona: Juan Rodríguez de Mafra (*San Antonio*), Vasco Gallego (*Victoria*), Andrés de San Martín (*San Antonio*) y los portugueses Estévão Gomes (*Trinidad*), Juan Rodríguez Serrano (*Santiago*) y Juan Lopes Carvalho (*Concepción*).

Según los cálculos de Jocelyne Hamon y Xavier de Castro<sup>2</sup>, al viaje de Magallanes fueron unos 237 hombres, que, por su cuna, se reparten de la manera siguiente:

Españoles, 139: 64 andaluces, 29 vascos, 16 castellanos, 7 gallegos, 5 asturianos, 3 navarros, 2 extremeños, 1 murciano, 11 aragoneses y 11 hombres de procedencia no determinada.

Extranjeros, 98: 31 portugueses, 26 italianos, 19 franceses, 9 griegos, 5 flamencos, 4 alemanes, 2 negros africanos, 2 irlandeses, 1 inglés, un natural de Goa, 1 malayo, 1 mestizo luso-brasileño y 1 mestizo hispano-indio.

Ahora nos hemos de ocupar de estos 29 vascos, presentando, en primer lugar, sus lugares de origen:

- **Baquo:** Martín de Goitisoló, hijo de Martín Juan y de María López de Nafarrola (¿Nafarroa?).
- **Baracaldo:** Juan de Zubileta, hijo de Martín Ochoa de Zubileta y de María.

---

(2) En el libro, realmente excelente, de X. de Castro, J. Hamon y Luís Filipe Thomaz, *Le voyage de Magellan (1519-1522)*, Éditions Chandeigne-Librairie Portugaise, 2007, I, p. 479.

- **Bermeo:** Ocho hombres.
  - Pedro de Sautúa, marido de María Pérez.
  - Juan de Acurio, hijo de Juan Pérez de Acurio y de doña Marina de Bériz.
  - Antón de Basazábal, marido de Magdalena de Marcaida.
  - Domingo de Yarza, hijo de Juan de Arrona y de María de Hegayna.
  - Juan de Aguirre, marido de María Ochoa de Acurio.
  - Pedro de Muguertegui, hijo de Martín de Morteruzza y de María de Muguertegui.
  - Martín de Insaurraga, hijo de hijo de Martín de Insaurraga y de Marina de Chindarza.
  - Pedro de Chindarza, hijo de Pedro de Chindarza y de María Sánchez.
- **Bilbao:** 6 hombres.
  - Juan Ortiz de Gopegui, hijo de Diego Ortiz de Gopegui y de Elvira Ortiz.
  - Pedro de Bilbao, hijo de Mari Sánchez de Arincha.
  - Sebastián de Olarte, hijo de Diego Hernández de Olarte y María Martínez de Berriz.
  - Juan de Menchaca, hijo de Martín de Urresti y de María Ibáñez de Menchaca.
  - Juan de Arratia, hijo de Juan de Arratia.
  - Ochote, hijo de Ochoa de Erandio y de Juana.
- **Deva:** Martín de Gárate, marido de Catalina de Aiza.
- **Durango:** Blas Durango. No figura en el rol.
- **Galdácano:** Pedro de Olaberrieta, hijo de Pedro de Olaberrieta y de María Ibáñez.
- **Gueteria:** Juan Sebastián de Elcano, hijo de Domingo Sebastián de Elcano y de Catalina del Puerto.
- **Irún Iranzu:** Juanes, hijo de Miguel de Irún Iranzu y de María.
- **Lequeitio:** Domingo de Barruti, hijo de Juan de Barruti y Águeda de Gurruchaga (llamada, en otro documento, Ochanda de Aretazabiribil)).
- **Munguía:** Pedro de Basozábal, hijo de Martín de Basozabal y María Sánchez de Landecho.

- **Portugalete:** Pedro de Laredo, hijo de Sanjuan de Aguirre y de Teresa de Balmaseda.
- **Segura:** Juanes de Segura, hijo de Martín de Gorostiza y marido de Catalina García.
- **Villafranca:** Martín Barrena, hijo de Martín de Barrena y de María de Barriola.
- **Soravilla:** Lorenzo de Iruña, hijo Juan de Iruña y de Gracia de Aguirresarúe.

Se desconoce la procedencia de dos hombres: Lope de Ugarte y León de Ezpeleta. Otro vasco, Juan de Elorriaga, estaba avecindado en Sevilla, donde se había casado con Juana de la Haya.

El rol indica que estaban emparentados varios marinos oriundos de Bermeo: Juan de Acurio y Juan de Aguirre (al parecer, eran cuñados), y Martín de Insaurraga y Pedro de Chindarza (quizá primos). Era natural que así fuese; y aun debieron de existir más vínculos de parentesco, que hoy se nos ocultan.

## 2. Características de los navegantes vascos

¿Qué profesiones tenían estos vascos? Como es lógico, la mayoría eran marineros (Aguirre, Barruti, Iruña, Laredo, Olarte, Segura, Ugarte), grumetes (Arratia, Basozábal [que no llegó a embarcarse], Insaurraga, Juanes, Muguertegui, Ochote) y pajes (Chindarza, Zubileta), si bien dos de ellos eran maestros (Elcano, Elorriaga) y uno, contra maestro (Acurio). Pero también había un balletero (Menchaca), un barbero (Olaberrieta), tres calafates (Basazábal, Bilbao, Goitisoló), tres carpinteros (Gárate, Domingo de Irarza, Pedro de Sautúa), un despensero (Gopegui) y un sobresaliente (Barrena). Ezpeleta fue por escribano. No se indica la profesión de Blas Durango.

Gran interés tiene, según creo, la distribución de los vascos en las naves de la armada. Es la siguiente:

- *Trinidad* (capitán, Magallanes): 2 (Espeleta, Barruti). La nao llevó un gran número de portugueses y de criados de Magallanes: evidentemente, el capitán general quiso rodearse de hombres de su confianza.
- *San Antonio* (capitán, Juan de Cartagena): 11 (Juan de Elorriaga, Juan Ortiz de Gopegui, Pedro de Bilbao, Pedro de Sautúa, Martín de Goitisoló; Sebastián de Olarte, Lope de Ugarte, Juanes de Segura, Pedro de Laredo; Juanes de Irún Iranzu; Pedro de Olaberrieta).

- *Victoria* (capitán, Luis de Mendoza): 4 (Martín de Gárate; Juan de Arratia, Ochote; Juan de Zubileta).
- *Concepción* (capitán, Gaspar de Quesada): 9 (Elcano maestre, Acurio, contra maestre; Antón de Basazabal calafate; Domingo de Yarza, carpintero; Lorenzo de Iruña, Juan de Aguirre; Pedro de Muguertegui, Martín de Insaurraga; Pedro de Chindarza).
- *Santiago* (capitán, Juan Rodríguez Serrano): 1 (Martín Barrena).

En el puerto de San Julián, como es sabido, se rebelaron contra el capitán general las naos que llevaban en su tripulación mayor número de españoles y, por consiguiente, de vascos. Salta a la vista que, en este caso, la idea del alzamiento partió de los capitanes españoles; pero la rebelión precisaba de seguidores; y, en este caso, se hubiera esperado que los vascos formasen una piña. Pues bien, para nuestra sorpresa, no todos ellos se levantaron contra Magallanes, pues, como veremos, el maestre Juan de Elorriaga se opuso decididamente al motín. Pero no adelantemos acontecimientos.

### 3. Tres vascos en Sevilla

Por fortuna, los archivos sevillanos conservan tres documentos, todos anteriores al viaje, que conciernen a tres de estos vascos. En efecto, el primero de agosto de 1519 Juan Sebastián de Elcano, Juan de Acurio y Domingo de Irarza otorgaron sendos poderes en la plaza de San Francisco de Sevilla ante el escribano Gómez Álvarez de Aguilera y dos testigos: Sancho de Heredia, escribano de la *Concepción*, y Martín Ruiz de Iturbe, vecino de Vergara<sup>3</sup>. Me parece obligado publicar aquí por extenso los poderes, si bien extractando los dos últimos para evitar una inútil repetición de las fórmulas notariales; conviene advertir que he puesto entre corchetes las palabras que no se leen en el documento original.

[1] PODER DE JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO.

Sepan quantos esta carta vieren cómo yo, Juan Savastián d'Elcano, contra maestre de la nao del rey que ha nonbre la *Conçebición*, que va agora

---

(3) APS, VII 1519, 2 (= 4896), sin foliar. Sevilla entonces estaba llena de marineros vascos. En el mismo legajo aparece el 7 de agosto un Juan Ochoa de Lerchundi, vecino de Zarauz, maestre de la nao *San Andrés*, que se disponía a partir con la dicha nao al condado de Flandes. El dueño de la cuarta parte de la nave era un vecino de Deva, Juan de Ormazza, que había prestado a Lerchundi 187 ducados y medio a fin de pagar una deuda a un bilbaíno, García de Lizamo. Lerchundi se obligó a devolvérselos.

a descubrir la Espeçería, vezino que so de la villa de Guetaria qu'es en la provincia de Guipuscoa, estante al presente en esta çibdad de Sevilla, otorgo e conosco que do todo mi libre e llenero e conplido poder, según que lo yo he e tengo e de derecho más deve valer, a Juan de Acurrio [*sic*], contramaestre de la dicha nao, vezino de la villa de Bermeo, estante al presente en esta dicha çibdad, e a Domingo de Yrarça, carpintero de la dicha nao, vezino de la villa de Deva, e a Sevastián de Elcano, mi hermano, e a Domingo de Elcano, mi hermano, e a Françisco de Santa Cruz, mercader, vezino d'esta dicha çibdad de Sevilla en la collaçión de Santa María Madalena, a todos çinco conjuntamente e a cada uno d'ellos por sí *in solidum*, espeçialmente para que por mí e en mi nonbre puedan demandar e recabdar e reçeibir e aver y cobrar, así en juizio como fuera d'él, de todas e qualesquier personas que sean e con derecho deva e de sus bienes, vezinos e moradores así d'esta dicha çibdad de Sevilla como de otras partes e lugares, todos los maravedís e ducados e otras cosas qualesquier que me sean devidos e se me devieren, así del sueldo qu'el rey, nuestro señor, me manda dar por la yda e tornada para yr a descubrir la Espeçería como por contratos públicos e alvalâes e cuentas e fletes, como de las mercaderías que yo llevo cargadas en la dicha nao como en otra qualquier manera [o por qualquier razón] que sea; e que lo puedan [todo e cada una cosa] d'ello reçeibir e reçiban [en sí, e ansimismo] /*recto*/ de todo lo que reçibieren e cobraren dar e otorgar carta o cartas de pago e de reçibimiento e de fin e quitamiento, las quales e cada una d'ellas valan e sean firmes como si yo mismo las diese e otorgase presente seyendo; e para que puedan sacar carta e saquen, de poder de qualesquier escrivanos, todos e qualesquier contratos e otras escrituras que para la cobrança de lo susodicho convengan, e los mandar çançelar e dar por ningunos. E si sobre razón de lo que dicho es o de otras qualesquier cosas a mí tocantes fuere neçesario de venir a contienda de juicio, les do el dicho mi poder conplido para que puedan por mí e en mi nonbre paresçer e parescan ante la reyna e rey, nuestros señores, e para ante los señores del su muy alto Consejo, alcaldes e juezes de la su Casa e Corte, presidente e oydores e notarios e oydores de la sus reales Abdiençias e Chançillerías, e ante todos los otros alcaldes e juezes e justiçias de qualquier fuero e jurisdicción que sean, ansí eclesiásticos como seglares, doquier e ante quien esta carta de poder pareçiere, para demandar e responder e negar e conoçer e defender e pedir e requerir e querellar e afrontar e protestar, e testimonio o testimonios pedir e tomar, e para dar e presentar testigos e provanças e los reçeibir e [tachar] e contradzezir los que contra mí fueren dados [e presentados], así en dichos como en personas; e para dar [e reçeibir] jura o juras e dar [e fazer] juramento o juramentos, así de calunia como de açosorio, e todo otro juramento, qualquier que sea, que al pleyto o los [pleytos convengan] de se fazer e jurar [en mi ánima, si acaesç]iere por qué o para qué; e para que puedan /*verso*/ oyr sentençia y sentençias, ansí interlocutorias como definitivas, e consentir o apelar d'ella

o d'ellas para allí o do con derecho deviere; e para que puedan fazer e dezir e razonar e tratar e procurar, así en juizio como fuera d'él, todas las otras cosas e cada una d'ellas que yo mismo faría e diría e razonaría presente seyendo; e para que, en su lugar e en su nonbre, puedan fazer e sustituir un procurador o dos o tres o más, quantos quisieren, así antes del pleyto o de los pleytos contestado o contestados como después, e los revocar e tornar e tomar en sí el dicho poder. E todo quanto estos dichos mis procuradores o qualquier d'ellos o los sus sustitutos en su lugar fechos o sustituidos fizieren e dixeren e razonaren e trataren e procuraren e reçibieren e cobraren e cartas de pago dieren e otorgaren e los dichos testimonios pidieren e tomanen en todo quanto que dicho es, yo lo otorgo todo e lo he e avré por firme, estable e valedero agora e para en todo tiempo. E reliévoles de toda carta de satisfadación e fiaduría so la dicha cláusula del derecho, qu'es dicha en latín *judicio sisti, judicatum solvi*, con todas sus cláusulas acostunbradas. E quan cumplido e bastante poder yo he e tengo para todo lo que dicho es, otro tal do a los sobredichos e a cada uno d'ellos con todas sus inçidencias e dependencias, anexidades e conexidades, e otorgo e prometo e me obligo de lo aver todo por firme e de no ir ni venir contra ello, so espresa obligaçión que fago de mi persona e bienes, muebles e raýzes, avidos e por aver. Fecha la carta en Sevilla, estando en el ofiçio de Gómez Álvarez de Aguilera, escrivano público de Sevilla, qu'es en la plaça de San Françisco, lunes, primero día del mes de agosto, año del nasçimiento de Nuestro Salvador Ihesuchristo de mill e quinientos e diez e nueve años. El qual lo firmó de su nonbre. Testigos que dixeron que lo conosçen e qu'es él e se llama así Sancho de Heredia, escrivano de la dicha nao, e Martín Ruiz de Yturbe, vezino de Vergara, estante en esta dicha çibdad. Juan Sebastián d'Elcano.

## [II] PODER DE JUAN DE ACURIO.

... Yo, Juan de Acurio, contra maestre de la nao del rey nonbrada la *Conçepción*, que agora va a descubrir la Espeçería, vezino que so de la villa de Bermeo e estante al presente en esta çibdad de Sevilla, otorgo e conosco que do todo mi libre e llenero e conplido poder... a Juan Pérez de Acurio, mi padre, vezino de la dicha villa de Bermeo, e a Juan Sevastian d'Elcano, maestre de la dicha nao, vezino de la villa de Guetaria, e a Juan Ferrández de Murueta, mercader, vezino de la dicha villa de Bermeo, e a Domingo de Yrarça, a todos quatro conjuntamente e a cada uno d'ellos por sí *in solidum*, especialmente para que por mí e en mi nonbre puedan demandar e recabdar e reçebir... todos los maravedís e ducados que me deven e devieren... del sueldo qu'el rey, nuestro señor, me manda dar e pagar por la ida e tornada a descubrir la dicha Espeçería como por contratos públicos... como de qualesquier mercaderías que yo, el dicho contra maestre, llevo cargadas en la dicha nao... El qual lo firmó de su nonbre... Juan de Acurio.

**[III] PODER DE DOMINGO DE IRARZA.**

... Yo, Domingo de Yrarça, carpintero de la nao del rey nonbrada la *Conçebición* que agora va a descubrir el Espeçería, vezino que so de la villa de Deva, estante al presente en esta çibdad de Sevilla, otorgo e conozco que do todo mi poder... a Juan Sevastián d'Elcano, maestre de la dicha nao, vezino de la villa de Guetaria, e a Martín de Goyonaga, carpintero de la dicha nao, vezino de la villa de Deva, e a Martín de Arratia, cordonero, vezino de la dicha villa de Deva, e a Juan de Acurio, contra maestre de la dicha nao, vezino de la villa de Bermeo, a todos quatro conjuntamente e a cada uno d'ellos... para que puedan demandar... todos los maravedís e ducados... que me son devidos e se me devieren así del sueldo... como por contratos públicos... como de qualesquier mercaderías que... llevo cargadas en la dicha nao... E porque dixo que no sabía escrevir firmaron por él e a su ruego los testigos d'esta carta...

La finalidad de las tres escrituras es la misma: velar por que el otorgante del poder o sus herederos, en el caso de que a este le sucediese alguna desgracia, cobrasen efectivamente la paga del sueldo devengado. Salvo Irarza, analfabeto, los otros dos marineros sabían escribir. En 1987, al dar a conocer estos documentos<sup>4</sup>, destaqué la cohesión del grupo vasco, su “cerrado compañerismo”. Hoy me interesa más resaltar otro aspecto, el hecho de que dos de los apoderados de Elcano y de Acurio fuesen mercaderes: un sevillano, Francisco de Santa Cruz, en el caso del primero, y un vasco de Bermeo, Juan Fernández de Murueta, en el caso del segundo. Esta conexión estrecha de la marinería y del capital nos indica el soporte económico que, sin duda, recibieron Elcano y Acurio a la hora de comprar mercaderías para hacer con ellas suculentos negocios en el lejano Sudeste asiático.

Y conviene ahora recordar que el mundo del comercio no le era ajeno en absoluto a la familia Elcano, como demuestra otro poder, publicado en esa misma introducción mía<sup>5</sup>, por el que Pascual Elcano, en nombre de la familia, traspasó el 7 de agosto de 1515 a dos mercaderes guipuzcoanos los derechos a la saca de 651 cahíces de trigo de Andalucía. El sevillano que en 1519 respaldó financieramente a Juan Sebastián fue un hombre muy conocido por su prolongado interés en los negocios de la Especiería: en 1525 Francisco de Santa Cruz fue uno de los armadores que metieron dinero en la expedición de Sebastián Caboto, y su pasión por las riquezas y las maravillas de Oriente

---

(4) *El libro de Marco Polo anotado por Colón. El libro de Marco Polo traducido por Rodrigo de Santaella*, Madrid, Alianza Editorial, 1987, pp. LV-LVI.

(5) *El libro de Marco Polo*, p. LIV.

contagió a otros miembros de su familia: en uno de los barcos de la armada de Caboto se embarcó el propio hijo de Francisco, el futuro cosmógrafo Alonso de Santa Cruz. Es significativo que ese interés por el Maluco se manifestara ya muy tempranamente, en 1519; y no deja de llamar la atención que Francisco de Santa Cruz ocupase con el tiempo el cargo que había desempeñado hasta su muerte el suegro de Magallanes: la tenencia de los alcázares y atarazanas de Sevilla, como si los mismos intereses hubiesen guiado la actuación de los grupos de presión en la vida de aquella ciudad.

### *Peripecias del viaje. Las bajas de la tripulación*

Pasemos ahora a tocar otra cuestión que me parece relevante: las incidencias que acaecieron durante la travesía. Empecemos por relatar un triste acontecimiento que tuvo lugar antes de la partida de Sevilla. En un principio fue alistado como grumete Pedro de Basozábal, natural de Bermeo; pero, una vez hecho el rol, el escribano anotó al margen de su nombre: “Este Basozábal grumete no va, que le echaron fuera por estar doliente de bubas”; el desdichado padecía de sífilis, la nueva enfermedad que había empezado a causar estragos en Europa. Después, la lista de fallecidos en la *Victoria* y en la *Trinidad* ofrece algunos datos muy curiosos sobre la suerte que corrieron los marineros. En cuanto afectan a los vascos, los iré reseñando por orden cronológico:

I. ARMADA EN GENERAL (Me baso en la “Relación de las personas que an falleçido en la armada qu’el enperador, nuestro señor, embió al descubrimiento del Espeçería, de que es capitán general Fernando de Magallaes”, conservada en AGI, Patronato, 34, r. 11).

**Sebastián de Olarte**, marinero. Murió el 4 de febrero de 1520 “de una canivetada que otro marinero le dio” (canivete, aclara el *DLE*, es un “cuchillo pequeño”: Olarte recibió una puñalada en una reyerta).

**Juan de Elorriaga**, maestro. El 15 de julio de 1520 “falleçió de çiertas puñaladas que Gaspar de Quesada le dio en el puerto de San Julián... “al tiempo del alboroto”. Por “alboroto” se entiende aquí el motín de los capitanes españoles contra Magallanes. Y es de observar que, contra corriente, Elorriaga fue fiel a su capitán, Álvaro de la Mezquita, y al capitán general: es decir, a dos portugueses. Oigamos el relato del propio Álvaro de la Mezquita:

El domingo de Ramos en la noche, primero día del mes de abril d’este año de 1520 años... pasada ya la primera guardia vino Gaspar de Quesada, capitán de la nao *Conçebição*, e Juan de Cartajena, armados, con çerca

de treynta hombres, armados todos. Allegaron a mi cámara con las espadas sacadas e me tomaron, poniéndome las dichas armas en los pechos, e se alçaron con la nao... Después d'esto, vino el maestre de la dicha nao, Hurriaga [Elorriaga], con el contra maestre [Diego Fernández, vecino de Sevilla] e gente e marineros de la dicha nao, e requirieron al dicho Gaspar de Quesada que se fuese a su nao e soltase a su capitán. E el dicho Gaspar de Quesada respondió que no lo quería hazer. Y luego el maestre dixo al contra maestre que llamase la gente e tomasen sus armas “e demandemos a nuestro capitán”. Y viendo el dicho Gaspar de Quesada qu'el maestre ni contra maestre e gente de la dicha nao que ninguno quería venir en la dicha trayción, porque vieron que ivan contra el rey e el capitán general, el dicho Gaspar de Quesada se fue contra el dicho maestre e le dio seys puñaladas, de que estovo dos oras que no tornó en sí, e tomaron al contra maestre e lleváronle preso a la nao *Concepción*<sup>6</sup>.

Elorriaga estaba advertido a medias del motín que se estaba tramando. Gopegui “oyó dezir al dicho maestre Juan d'Elorriaga... qu'el domingo en la mañana le avía hablado Juan Savastián Elcano... cómo todos los capitanes e ofiçiales e maestres e pilotos del armada querían hazer un requerimiento al señor capitán general para que les diese la derrota que avían de llevar y por dónde avían de ir, mas que no le dixeron que se avían de alçar con la nao [*San Antonio*]”. Esta conversación poco clara deja ver, en definitiva, la escasa confianza que depositaban en él los cabecillas del motín en Elorriaga: lo suponían leal a Magallanes, como así fue.

Elcano, en cambio, unido a los amotinados, hizo todo lo posible por que el alzamiento triunfase, un triunfo que hubiera supuesto el malogramiento del viaje: el de Guetaria no vaciló en hacer subir a cubierta la artillería del *San Antonio* para que los lombarderos la armasen y cebasen, con el propósito de amedrentar a los hombres que vacilaban con la amenaza de una descarga de tiros de cañón. Tres marineros que protestaron de aquel desafuero fueron puestos en grillos: Gonzalo Rodríguez, Antonio Hernández y Diego Díaz (es decir, dos portugueses y un criado de Magallanes). El comportamiento de Elorriaga, tan diferente, se explica quizá porque hacía tiempo que había contraído otros vínculos de amistad (estaba casado con una sevillana y vivía en Sevilla) y, por lo tanto, no se hallaba ya en estrecha sintonía con el sentir de

---

(6) Una versión más coloreada dio el clérigo Valderrama: “Y desde que el maestre Uriaga vido preso a su capitán dixo a Gaspar de Quesada: ‘Requíero<o>s de parte de Dios e del rey don Carlos que vos vays a vuestra nao, porque no es este tiempo de andar con onbres armados por las naos. Y también vos requiero que soltéys nuestro capitán’. Y entonçes el dicho Gaspar de Quesada dixo: “¿Aun por este loco se ha de dexar de hazer nuestro hecho?”, y echó mano a un puñal... e le dio de puñaladas, que lo dexó por muerto” (AGI, Patronato, 34, r. 17).

los vascos que acaudillaba Elcano. Por ello se le levantaron a Elorriaga acusaciones falsas. Juan Rodríguez de Mafra oyó decir a Cartagena y a Elcano: “¡A! Pe a Dios, que bien sabía Loriga d’este negocio, ¡qué bien meresçe lo que tiene!”, como si Álvaro de la Mesquita y el maestre hubiesen repartido a su gusto y capricho los víveres que tenían a su cargo, lucrándose con la distribución del rancho.

Ahora bien, tampoco parece que el dispensero del *San Antonio*, Juan Ortiz de Gopegui, fuese muy partidario de la revuelta, a juzgar por el tenor de las declaraciones que hizo en el curso de la pesquisa. Otro vasco que no parece haber tomado parte alguna en la algarada fue Domingo de Barruti, pues firmó por el alguacil Espinosa, que “no sabía escrevir”, en la información celebrada el 26 de abril de 1520; y esa rúbrica la puso a petición del propio alguacil, lo cual indica que eran amigos: nadie delega una firma en una persona que no sea de su confianza. Elorriaga tardó muchos días en morir, pues todavía tuvo fuerzas para deponer como testigo en la información celebrada el 26 de abril de 1520; por desgracia, su vida no llegó al agosto siguiente.

**Ochote**, grumete. “Fallesció a 21 de março de 1521 años”.

**Martín de Gárate**, carpintero. “Se ahogó” el 31 de agosto de 1520, “yendo adonde se perdió el navío *Santiago*”, el barco que, efectivamente, naufragó al hacer una exploración costera en el puerto de San Julián. Pigafetta, curiosamente, silenció esta muerte.

**Martín Barrena**, sobresaliente. Murió “de enfermedad” el 9 de abril de 1521.

**León de Ezpeleta**, escribano, y **Juanes de Segura**, marinero, murieron a traición en Zebú el 1.º de mayo de 1521, cuando fueron asesinados o hechos prisioneros veintisiete hombres de la armada (si se incluye en este número a Enrique de Malaca) en un almuerzo ofrecido a los españoles por el rey de la isla.

**Domingo de Barruti**, marinero. “Quedó en la isla de Burney, no por su voluntad, en 21 de julio de 1521”. En efecto, las dos naves tuvieron que abandonar en Borneo a dos hombres “que habían permanecido en tierra con las mercaderías y al hijo de Juan Carvallo” (Pigafetta, p. 122). Para nuestra sorpresa, cuando el 26 de agosto de 1529 los padres de Domingo, Juan Ibáñez de Barruti y Ochanda de Aretazabiribil, vecinos de Lequeitio, reclamaron al rey el sueldo que se debía a su hijo, afirmaron que este había muerto en la nao *Trinidad*<sup>7</sup>.

(7) AGI, Patronato, 35, r. 4.

**Pedro de Muguertegui**, grumete. “Fallesció de súpito” el 16 de septiembre de 1521.

**Lorenzo de Iruña**, marinero. Murió el 13 de mayo de 1522.

**Martín de Insaurraga**, grumete. Murió “de enfermedad”, habiendo hecho testamento, el 1.º de junio de 1522.

II. TRINIDAD (Hago las citas por el documento titulado “Este es la gente que murió en el año de mill e quinientos e veynte e dos años en la nao *Trinidad*, de que era Gonçalo Gómez de Espinosa capitán”, conservado en AGI, Patronato, 34, r. 20).

**Blas Durango**. Murió el 10 de septiembre de 1522.

**Juan de Aguirre**, marinero. Murió el 13 de octubre de 1522.

**Domingo** vizcaíno, marinero. Murió en Malaca en 1524.

Al llegar a Cabo Verde el 9 de julio de 1522, la *Victoria* envió a tierra un batel cargado de clavo para comprar mantenimientos. Los portugueses, sospechando que la nao venía de la India, apresaron a los doce hombres del batel, que fueron puestos en libertad en 1523. Dos de ellos eran vascos:

**Pedro de Tolosa**. En la información hecha en Badajoz en 1524 declaró que tenía a la sazón 25 años y que no había llegado a conocer a los Reyes Católicos. No sabía escribir. Fue asimismo uno de los testigos en la probanza que hizo Simón de Burgos en Sevilla el 22 de abril de 1523<sup>8</sup>.

**Pedro de Chindarza**. No dispongo de dato alguno sobre este grumete.

#### 4. Los supervivientes

De esta numerosa cuadrilla, solo cuatro vascos rindieron viaje en Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522. Aunque es difícil seguir la pista a los tres marineros que, además de Elcano, volvieron triunfantes en la *Victoria*, alguna luz arrojan sobre su vida las diversas probanzas que se realizaron a su regreso y en las que ellos intervinieron de manera activa. En efecto, los tres depusieron como testigos en la información hecha en Badajoz

---

(8) AGI, Indiferente General, 1202, n.º 20, f. 2v.

en 1524, cuando se celebró la junta de Elvas, en la que Elcano participó como navegante<sup>9</sup>. He aquí sus nombres:

**Juan de Acurio**, natural de Vizcaya, hijo de Juan Pérez de Acurio y de doña Marina de Bériz, vecinos de Bermeo. Fue como contraestre de *La Concepción* y volvió como contraestre de la *Victoria*. Su figura ya nos es conocida por el poder que dio en Sevilla el primero de agosto de 1519. Acurio declaró en 1524 que tenía “treynta años e más”, y que “conosçia al enperador y rey de Castilla, don Carlos, nuestro señor, y asimismo conosçió al cathólico rey don Fernando, que santa gloria aya, porque los vido muchas vezes, pero que a la señora Reyna doña Ysabel, que en gloria sea, non la conosçió”. No sé en qué ocasiones pudo ver tan a menudo a Fernando el Católico, después de muerta su primera mujer en 1504. Acurio sabía firmar: una excepción entre la marinería<sup>10</sup>. Diez años más tarde, en 1534, el vizcaíno tomó la pluma para defender los derechos que asistían a las viudas de sus compañeros. He aquí el escrito que dirigió a Carlos I:

Juan de Acurio, contraestre de la nao *Vitoria*, que vino de Maluco, en nonbre de Juan de Aguirre, marinero, que quedó en Maluco en la *Trinidad*, y en nonbre de Antón de Baçaçal, contraestre de la dicha nao *Trinidad*, y en nonbre de Domingo de Yarça, marinero y carpintero de la dicha nao, suplica a Vuestra Magestad le mande pagar el sueldo que les hes debido y prober cómo sean pagados de sus quintaladas que en la dicha nao les fueron tomadas, porque dexaron mugeres e hijos e viven en mucha pobreza, en lo qual Vuestra Magestad les hará bien y merçed<sup>11</sup>.

Cristóbal de Haro, que tanto protagonismo tuvo en las armadas a la Especiería, hizo de inmediato la cuenta de lo que adeudaba la corona a estos tres hombres. Se debían a Basazabal 43.566 mrs.; a Aguirre, 38.840 mrs., y a Domingo de Irarza (“Yarza” siempre en este documento), 60.667 mrs. El 23 de septiembre de 1534 el abogado Juan Pérez de Valtierra apretó las tuercas al rey, insistiendo en la necesidad de que el monarca atendiese a su demanda,

pues de la dicha armada Vuestra Magestad ubo fruto, que recibió del clabo d’espeçería que bino en la nao *Vitoria* más de quarenta y çinco mill ducados para pagar el sueldo de la gente que fue en la dicha armada; y para a ello a Vuestra Magestad se le encarga su real conçiencia para que les mande pagar —y la desencargue con estas viudas pobres— lo que an de aver por sus maridos, que murieron en servicio de Su Magestad<sup>12</sup>.

(9) AGI, Patronato, 48, r. 15.

(10) AGI, Patronato, 48, r. 15, f. 13v.

(11) AGI, Patronato, 35, r. 8.

(12) *Ibidem*.

No tengo más noticias fehacientes acerca de este Juan de Acurio. Un Juan de Sanjuan de Acurio y otros vecinos se quejaron en 1489 de los incendios y robos que se cometían en el condado y señorío de Vizcaya y que no habían sido castigados por el corregidor<sup>13</sup>, y las mismas personas y por el mismo motivo volvieron a elevar sus protestas en 1492<sup>14</sup>; pero este Juan de San Juan de Acurio era vecino de San Juan de Axpe<sup>15</sup>. Otro Juan Pérez de Acurio, casado con doña Catalina de Alegría, aparece avecindado en Guernica en 1532; fue apercebido de que no cobrase tributo a la herrería de Oca, tal y como pretendía<sup>16</sup>.

**Juan de Arratia**, natural de Bilbao, hijo de Juan de Arratia. Fue como marinero de la *Victoria* y volvió como marinero de la misma nao. Dijo en 1524 que tenía 20 años poco más o menos. También había conocido a los dos reyes Fernando y Carlos, “porque los vido muchas vezes”. Confesó que no sabía firmar<sup>17</sup>. Quizá sea el Juan de Arratia que en 1525 se enroló en la armada de Loáysa, como señalé en 2009<sup>18</sup>. Cabe otra posibilidad: identificarlo con el Juan de Arratia que en 1534 pasó al Perú con otros vascos al servicio del mariscal Diego de Almagro y Hernando Pizarro (el permiso para el embarque le fue concedido el 24 de julio)<sup>19</sup>; pero nada puede asegurarse con certeza.

**Juan de Zubileta**, hijo de Martín Ochoa de Zubileta y de María, vecinos de Baracaldo. Fue como paje de la *Victoria* y volvió como paje de la misma nao. En Badajoz afirmó que tenía 18 años. De los reyes de España solo conoció al emperador. Reconoció que era analfabeto<sup>20</sup>.

De Elcano tenemos muchas más noticias, siempre menos de las que quisiéramos. Pero excede los límites de este trabajo referir los azarosos lances de su segundo viaje a la Especiería en la armada de don García Jofré de Loáysa

---

(13) Archivo General de Simancas [en adelante, AGS], Sello, 148903, 254.

(14) AGS, Sello 149205, 482.

(15) Valladolid, Chancillería, Ejecutorias, Caja 157, 13.

(16) Valladolid, Chancillería, Ejecutorias, Caja 441, 16.

(17) AGI, Patronato, 48, r. 15, f. 32r.

(18) *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Sevilla, 2009, Fundación Cajasol, p. 305.

(19) AGI, Contratación, 5536, libro III, f. 74r.

(20) AGI, Patronato, 48, r. 15, f. 40r.

así como su prematura muerte, siendo ya capitán general, en las aguas del Pacífico.

De los 29 vascos reseñados al principio quedan, pues, noticias solo de 20: murieron o quedaron en el Sureste asiático catorce y regresaron seis. Los nueve restantes puede que se encontraran entre las 55 personas que volvieron a España a bordo del *San Antonio*, el único navío que desertó de la armada y que, trayendo aherrojado a su capitán, Álvaro de la Mezquita, aportó a Sevilla el 8 de mayo de 1521 bajo el mando de Jerónimo Guerra.

## 5. El viaje, relatado por Juan de Acurio

Para terminar, quiero rescatar el testimonio de uno de estos vascos, que refirió el caluroso recibimiento que tuvo la armada en las islas de la Especiería. Pero antes permítaseme hacer un poco de historia. En su instrucción, entregada en Barcelona el 8 de mayo de 1519, Carlos I había ordenado a Magallanes y Faleiro que procurasen ganarse la voluntad de los sultanes del archipiélago del Maluco: “E quando con la buena ventura llegades a las tierras o islas donde ay las espeçierías haréys asiento de paz e trato con el rey e señor de la tierra como vierdes que es más nuestro serviçio e provecho. E porque yo creo que haréys todo lo que cumple a nuestro serviçio, no vos limitamos cosa ninguna, porque bien creemos que ternéys abilidad para lo hazer, por la ispiřenía que ya tenéys de las semejantes cosas”<sup>21</sup>. Ni que decir tiene que esa era la conducta que les convenía seguir a los capitanes de la armada, aunque solo fuese por su propio interés. En consecuencia, Juan Sebastián de Elcano, Gonzalo Gómez de Espinosa y el maestre Juan Bautista, como “governadores que al presente son del armada”, firmaron tratados de paz con los reyes de las islas del Maluco, de los que dio fe Martín Méndez, el contador de la armada. Por fortuna, se conserva todavía una copia de estos acuerdos en el Archivo de Indias<sup>22</sup>.

El primer concierto se firmó el martes, primero de octubre de 1521, con Tuan Maamud, señor de la isla de Poloan, cuyo junco habían apresado antes los españoles en una acción más propia de piratas que de pacíficos navegantes. Casi un mes más tarde se repitió la escena, pero ya en el Maluco. El sábado, 9 de noviembre de 1521, “vino el rey de Tidori [Çaratán Mançor] con una canoa e con otros muchos hombres prinçipales de su isla en otras canoas a bordo de la nao *Trinidad* e entró dentro de la dicha nao... e dixo a los capitanes... qu’él

(21) AGI, Patronato, 34, r. 8, f. 2v.

(22) AGI, Indiferente General, 1528, r. 1, f. 1r.

era amigo del enperador e rey de Castilla e que así lo tenía en su coraçón, e que ya tenía notiçia del rey de Castilla que era gran señor, que dos años avía que soñó d'estas naos que venían a su isla, e que después lo sacó por astrología e por la luna cómo estas naos avían de venir a su isla”<sup>23</sup>.

Pues bien, creo oportuniísimo enlazar ahora este documento con el relato del contra maestre Juan de Acurio, sacado del testimonio oral que prestó en la información de 1524. Para su recta comprensión, ha de tenerse en cuenta que en la junta de Badajoz se estaba ventilando una cuestión mollar: cuál de los dos reinos, España o Portugal, tenía mejor derecho a la posesión de las islas de la Especiería. De ahí que las preguntas —y, por tanto, las respuestas— sean un tanto iterativas. En esta transcripción he respetado escrupulosamente el tenor del original, evitando otra vez las repeticiones inútiles; señalo, eso sí, el número de la pregunta a que está contestando Acurio. En cursiva he puesto las frases que están tomadas literalmente del interrogatorio puesto por la corona, pues, como suele ocurrir en este tipo de probanzas, la respuesta se suele ajustar a la falsilla proporcionada por el cuestionario, aunque a partir de la pregunta 14.<sup>a</sup> la contestación se torna más suelta y se toma más libertades.

vii. *Aportados los dichos capitanes e gente en la isla e reyno de Tidori, dixeron al rey de la... isla por sus intérpetres cómo venían por mandado del enperador e rey de Castilla, nuestro señor, a tomar la posesión e señoría de las dichas islas de Maluco, porque le pertenesçían. E... el rey de Tidori los resçibió muy bien e alegremente e les hizo muy grand honra e compañía, porque a los navíos les enviaban todo lo que avían menester /15r/ e porque luego les dixo por sus intérpetres<sup>24</sup> que, por sueños e por el cuento de la luna e astrología, avía sabido cómo de un rey grande e poderoso avía de ir gente e armada para tomar las dichas islas<sup>25</sup>; e que, pues ellos heran suyos, fuesen muy bien venidos e que por ello dava muchas graçias a Dios.*

viii. *El rey de Tidori dio la obidiençia a Su Magestad e a los... capitanes e personas en su nonbre, e dixo que desde entonçes para sienpre jamás reconosçió e reconosçería al rey de Castilla, nuestro señor, por rey e señor de la... su isla e que la dava e entregava a los... capitanes en su*

(23) *Ibidem*, f. 4r.

(24) Por parte de los hombres de la armada sirvió de intérprete el piloto Juan Carvalho, como se atestigua varias veces en los tratados de paz.

(25) Véase el testimonio del propio sultán, citado más arriba. Así también lo declara Pigafetta: “Desde hacia largo tiempo había soñado que algunas naves debían llegar al Maluco desde países lejanos y que, para asegurarse si este sueño era verdadero, había observado la luna, donde había notado que estas naves venían efectivamente en camino” (p. 134).

nombre, para que, desde entonces, Su Magestad fuese señor e rey de la... isla...

ix. *El rey de Tidori dixo qu'él hasta entonces avía seydo rey e señor de la... isla e reyno e que, desd'entonces para adelante, la dava e entregava al... rey de Castilla, e en su nonbre quería quedar e quedó por su governador de la... isla. Y... los capitanes consintieron que quedase por governador de la... isla y reyno en nonbre de Su Magestad.*

x. *El rey de Tidori pidió /15v/ a los dichos capitanes que le dexasen una bandera de las armas de Castilla<sup>26</sup> e alguna artillería, para que defendiese e guardase la... isla e reyno en nonbre de Su Magestad, e... los dichos capitanes le dieron... una vanderera con las armas de la corona real de Castilla e ciertos tiros de artillería para <que> quedasen en la isla en reconocimiento del señorío e subjección que avían dado al dicho rey de Castilla, nuestro señor.*

xi. *El... rey de Tidori, por más declaración de la obediencia que avía dado al rey, nuestro señor, alzó las manos juntas encima de la cabeça, lo qual entre ellos es señal de omenaje e grand obediencia e subjección e de quedar por sujeto e vasallo de Su Magestad e de tener por él e para él la dicha isla.*

xii. *El... rey de Tidori, en señal de subjección e de vasallo del dicho rey de Castilla, nuestro señor, dio a los... capitanes e gente de la armada ciertos presentes de espejería e penachos e cofres para que los diesen al enperador e rey, nuestro señor,... e los... capitanes los resçibieron e llevaron a Su Magestad.*

/16r/ xiv. Por alegrías que avían avido de lo que dicho ha, tañían instrumentos de músicos e hazían muchos plazer e solazes de fiestas e alegrías, e aun les enviaban muchas colaciones a las... naos en señal de mucha alegría que tenían.

xv. Estando los... capitanes e gente de la... armada en el... puerto de Tidori, *fatigados e cansados* del camino, ya que querían partir para las otras islas,... *vinieron los otros cinco reyes* de las otras islas e reynos del Maluco con mucha gente principal de sus islas e con muchas alegrías e instrumentos, e, llegados, dieron la obediencia e subjección al... enperador e rey, nuestro señor, e... *hizieron e dixeron los autos e obediencia e alçamiento de manos* e obediencia que avía fecho e dicho el... rey de Tidori, *e resçibieron vanderas* de las armas de Castilla de los... capitanes e gente, *e enbiaron presentes a Su Magestad* e quedaron por gobernadores

(26) “Nos rogó también que le diésemos un sello y un pabellón real” (Pigafetta, p. 136).

e tenedores de las... sus islas e reynos en nonbre de Su Magestad e para la corona real de Castilla.

xvi. Después... *se tornaron a sus tierras e... en sus navíos llevavan las armas de Castilla en las vanderas que les avían dado en la proa de sus navíos, e llevavan las banderas suyas en la popa de los... navíos más baxas que las de Castilla, en señal de subjeçión e obidiencia,... e ivan diciendo a altas bozes 'Castilla, Castilla'*<sup>27</sup>.

Sirvan las palabras de Juan de Acurio, en las que todavía parece resonar la emoción de haber llegado al Maluco, el destino último de la armada, para poner el colofón más adecuado al relato de las vicisitudes que pasaron los vascos —y los tripulantes, en general— durante aquel viaje realmente señero.

---

(27) En realidad debe ser “Maluco, Maluco por Castilla”, que es la expresión que aparece en el interrogatorio (AGI, Patronato, 48, r. 15, f. 2v).



# Elkano, euskaldunak eta itsasoa\*

J. A. AZPIAZU

Historiador

Amigo de Número de la Bascongada

## *Laburpena:*

*Euskaldunek XVI. mendeko aurkikuntza handietan izandako parte-hartzea modu ulertezinean eta bidegabeki isildu da historiografian. Hala ere, Elkanok eta ozeanoak zeharkatu zituzten espedizio paregabe haietan parte hartu zuten euskal marinelek aldarrikatzea merezi dute. Gai horren gaineko tratatuetan nabarmena da ahanztura hori, eta agian asmo gaiztoz egina izan daiteke; hortaz, erabat berrikusi behar da, dokumentazioa oinarri harturik. Izan ere, dokumentazio hori ia ez da ikertu, baina bertan jasotzen diren fenomeno garrantzitsuek agerian uzten dute euskaldunek funtsezko ekarpena egin ziotela globalizazio-prozesuan zegoen mundu hari.*

*Gako-hitzak: Portugaldarrak eta gaztelauak. Ozeanoak konkistatzen. Euskaldunen parte-hartzea. Elkano eta haren herrikideak; 1525eko espedizioa.*

## *Resumen:*

*La participación vasca en los grandes descubrimientos del siglo XVI ha sido incomprensible e injustamente silenciada en la historiografía. Sin embargo, Elcano y los marineros vascos que participaron en aquellas extraordinarias expediciones a través de océanos desconocidos merecen*

---

(\*) Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 10 de abril de 2018.

*una reivindicación. El olvido, quizá malintencionado, que se percibe en los tratados sobre este tema necesita de una profunda revisión basada en la documentación, apenas investigada, que acompaña a los importantes fenómenos que ponen de relieve la fundamental contribución vasca al proceso de un mundo en su proceso de globalización.*

*Palabras clave: Portugueses y castellanos. Conquistando océanos. La participación vasca. Elcano y sus paisanos. La expedición de 1525.*

*Summary:*

*Basque involvement in the great discoveries of the 16th century has been unfathomable and unjustly silenced in the writing of history. However, Elcano and the Basque seafarers who took part in those extraordinary expeditions across uncharted waters deserve recognition. The perhaps ill-natured forgetting perceived in the handling of this matter requires an in-depth review based on the little-researched documentation that traces the important events which highlight the essential Basque contribution to a world in the process of globalisation.*

*Keywords: Portuguese and Castilians. Conquered oceans. Basque involvement. Elcano and his countrymen: the expedition of 1525.*

## **Aurkezpena**

Saio honetan, Elkanoren eta bere garaiaren eta euskal giroaren inguruan hitz egiteko, Elkanoren hizkuntzan solas egingo dut, euskaraz, gaiari eta personaia hain ospetsuari dagokion bezala.

XVI. mendeko euskaldunen itsasoko berriak eta giroa 40 urtez ikertu ondoren, Elkanoren ingurugiroa nolakoa zen islatzea interesgarria izango zela iruditu zitzaidan.

Elkanoren inguruko bibliografia aztertzeke eskaera jaso nuen, eta denbora luzea eman dut beraren inguruan esandakoaren arrastoa ikertzen.

Azkenik, eta ez dut uste gutxien balio duen arrazoi bat denik, Elkanoren inguruko dokumentazio berria ere badakart, batez ere 1526an egin zuen bidaiaren ingurukoa<sup>1</sup>.

---

(1) Hauetako datu batzuk Javier Elorza ikerlari eta historiagileari zor dizkiot.

## **Erdi aroko pentsamoldeak eta itsasoarekiko harremanak**

Erdi Aroan, europarrek menderatzen zuten itsasoa Mediterraneoaren zen: erromatarrek “mare nostrum” izendatu zutena.

Baina ez uste erabat menderatzen zutenik. Braudel historialariak esaten duenez, itsasgizonek beldur handia zioten Mediterraneoari, batez ere noiz-behinka ekaitz eta enbata bortitzak jasaten zituztelako.

Beharbada, horregatik jarraitu zuten handik mende batzuetara italiarrek kostaldetik urrutira aldendu gabe nabigatzen, “costegiare” izenari lotuta itsas bazter ingurutik ibiliz. Garai berean, euskaldunek Kantauri itsaso bortitza zeharkatzen zuten, itsaso huraxe izan baitzen munduan zehar ibiltzeko jaso zuten ikasgaia: Frantzia eta Ingalaterrako portuak bisitatu, Irlandan arrantzan egin, etab. Hura izan zuten hain garrantzitsua suertatuko zitzaien eskola.

Orokorrean, Erdi Aroan itsasoa leku beldurgarritzat ikusten jarraitzen zuten:

- Itsasoa, halako batean, bukatu egiten zen, eta amildegira bideratzen zituen marinelak. Kostaldetik urruntzea, beraz, arriskutsua zen.
- Neurri onenak hartzea ere ez zen nahikoa: itsasoak bere neurriak eta jokabideak zituen, eta zurrunbiloeak, ekaitzek, olatu izugarriak eta enbatak atzera egiteko eta lehorrera itzultzeko gonbidapena egiten zuten. Baina horren berri gaur egun ere badaukagu, Erdi Arora begiratu gabe ere.
- Munstroak, itsas mamuak ziren bertako nagusi, eta marinelek, baldintza okerrenetan, ikusi ere egiten zituzten, beren irudimen eta pentsakerak hori sinestaratzen zien, behintzat.

Itsasoa, ez zen beraz, ez mundurik ez eta destinurik aproposena.

Egia da erlijioak, garai haietan, izugarrizko indarra zeukala, eta baldintza okerrenetan, ekaitz gupidagabeen erdian, erabat sinestun agertzen ziren marinelak: hainbat ama birjinei promesak agintzen zizkieten estualdietatik onik ateraz gero.

Baina, Elizak laguntzen al zuen horrelako beldurrak gainditzen, marinelak aurrera bultzatzen?

## **Elizaren eragin ezkorra**

Eliza itsasgizonen jokaeren aurkakoa zen. Erlijioak esaten zuenez, lurra zen gizonari egokitu zitzaion esparrua. Itsasoa, aldiz, munstro, mamu eta itsas lamia, sirena gaiztoz beteta zegoen: haien mundua zen hori, ez gizonena.

Elizgizonek ziotenez, marinela diruzaleak ziren, eta dirua lortzeko Jainkoaren aginduei uko egiten zieten, itsasoratzeko hartzen zuten erabakiekin.

Halere, hori entzunda harrizkoa badirudi ere, marinelek lortutako emaitzak oso desiratuak ziren Elizarentzat, eta marinelek egindako gaiztakeriaren ordainean Elizak dirua, edo arraina, eskatzen zuen. Ternuako balentria gertatu zenean, itsasontzi batzuetan apaizak eramaten zituzten beraiekin, meza eman eta Jainkoaren babesa lortzeko. Laguntza horren truke, apaizak balea olio kupel bat jasotzen zuen, agirietan azaltzen denez.

Beharbada euskal elizgizonak izan ziren Eliza ofizialak orokorrean madarikatzen zituen ohitura horien aurka agertu ziren lehenengoak, olioaren truke.

### **Portugesen lorpen garrantzitsuak**

Halere, itsas munduan, marinelek aurrera jarraitu zuten, arriskuari aurre eginez.

Portugesak izan ziren Erdi Aroko bukaera aldera itsasoan nagusitu zirenak. Baina ez zitzaaien erraza suertatu, ez horixe.

Begira zein bide egin zuten, Afrikako kostaldea zeharkatuz, ia mende batean zehar:

Madeira: 1420an aurkitu zuten

Cabo Bojador: 1434an gainditu, ikara ematen zuen muga gaindituta<sup>2</sup>

Azores, 1435ean

Cabo Verde Irlak: 1456an

Cabo de las Tormentas: 1488an, Bartolomé Díaz

Vasco de Gama: 1497an Cabo de Buena Esperanza zeharkatu eta Afrikako ekialdeko kostaldean zehar Indiarantz joan zen

1512. urtera arte ez ziren portugesak Indikoko nahiz Itsaso Bareko itsas merkataritzaz jabetu

---

(2) P. RUSSEL. *Prince Henry "the Navigator". A life*, Yale University Press, 2001, 109. orr. Bojador gainditu gabeko puntua zen. Hau da marinelek uste zutena: hortik aurrera joanez gero, ezin zela bueltatu, zurrunbiloak eta itsaso gaiztoak irentsiko zituela uste zuten. Beldur hori gainditzeko, Endrike printzeak bere kapitain bat derrigortu zuen aurrera joateko, eta handik gutxira bueltatu zela ikusitakoan, mito beldugarri hura desegin egin zen. Portugalen heroi bezala gorai patu zituzten marinel haiek.

Magallanes, nolabait, marinela portugaldar horien ordeko da, haien eskolaren jarraitzailea, batez ere *kartografia* mailan.

### **Gaztelako erresuma, Atlantiko itsasoa zeharkatu eta kontrolatuz**

Portugaldarrek Ekialdera jo zuten bezala, Gaztelakoek mendebaldera bideratu zituzten beren urratsak, Kanariar Uhartek abiapuntu hartuta.

Colonen ekialdeko lurraldeetara iristeko asmoa zuen, baina bide berriak irekita. Ordurako, beharbada, mundua borobila zenaren susmoa indartuta zegoen, batez ere kosmografo jakintsuen artean.

Bidean, mundu berri bat aurkitzea egokitu zitzaion, aurrenekoz Las Indias/Indiak, geroago Amerika deitu izan zena.

Ez dago zalantzarik espedizio haietan parte hartzen zuten marinela era abenturazale eta arriskuzaleak zirela: ez zekiten zehatz mehatz nondik nora zebiltzan. Eta, Indiei dagokienez, hauxe da nire galdera: edo bai?

Colonen inguruan, adibidez, ez al zen mito bat jaso, amesle edo bisionario bat zela-eta? Noraino zen bide berrien asmatzaile, eta zein neurritan beste marinela batzuen jarraitzaile? Eta zenbateraino zegoen haiekin zorretan, aintzindari haiek erabat ixilean eta ilunpean baztertua?

### **Miguel de Ibarra, zumaiar kapitaina**

Irakur dezagun 1504an idatzitako dokumentu hau:

*“Ochoa de Landa, nos vos mandamos que de qualesquier maravedís de vuestro cargo dedes e paguedes a los herederos de Miguel de Ybarra, defunto, o a quien su poder obieres, 69.017 maravedís que le son devidos para cumplimiento de los 151.693 maravedís que ovo de aver de su sueldo e flete e averías e otras cosas del tiempo que sirvió con su nao e gente en el viaje que fizo por nuestro mandato a las Yndias con el Comendador Mayor de Alcántara el año de noventa e dos, según pareció por fenecimiento de cuenta firmado por Ximeno de Briviesca, nuestro contador delas cosas de las Yndias...”*

Eta honela bukatzen da: *“Por mandato del Rey e de la Reyna”*<sup>3</sup>. Miguel de Ibarrarekin joan zen Comendadore hura Diego de Santillán zen, eta 1492ko udaberrian egindako bidaia hartarako zumaiar kapitainaren itsasontzia erabili zuten.

---

(3) AGS, C. y S. Reales, Leg. 4, f. 352.

Orain arte ez da galdetu ere egin Colonen aurretik inor Amerika aldera hurbildu zenik, edo horretarako errege-erregina katolikoen agindua, edo bai-  
mena, jaso ote zuenik.

1492ko apirilaren 17an sinatzen dira “Capitulaciones de Santa Fe” dei-  
tutakoak, non Coloni ematen zitzaion Indien inguruan aurkitu zitzakeen  
lurralde guztietako ia aginte osoa. Esan beharrago dago Colonen espedizioa  
oso berandu irten zela: abuztuaren hiruan.

Beraz, Ibarra Colon baino lehenago abiatu zen itsasoz bestaldera, eta  
ordainketa agiriak dioenez Indietarako bidaia hori bete zuen. Bidaia hori, gai-  
nera, ezin zitekeen Colonen bidaiaren ondoren gertatutakoa izan, harrez gero  
Colonek hartu baitzuen kontrol osoa.

Iritsi al zen Ibarra Ameriketara? Begira 1504an Zumaiko alkateak eska-  
tzen duena: Fernando Katolikoak agindutako marabediak ordaintzeko Ibarra  
sendikoei.

*“que por sus Altezas le eran devidos al dicho Miguel de Ybarra e a  
su nao e compañía, del sueldo y del tiempo que en su servicio estovo con la  
dicha nao e compañía del viaje de las Antillas”.*

Ibarra eta bere semea bidaia hartan hil ziren. Non? Nola? Ez dakigu: hori  
azaldu zezakeen testamentua, Ibarraren alargunak Sevillan egindakoa, gal-  
duta dago. Horrek bidaiaren hainbat xehetasun interesgarri argituko litzuzke,  
baina... historia horrela idazten da.

Susmagarria da Comendadorearen portaera. Ziur asko errege-erregina  
Katolikoei Antilletako inguruko berriak kontatuko zizkien, Ibarrarekin egin-  
dako bidaiari zer ikusi zuten adieraziz, eta horrek bultzatuko zuen Coloni  
agindu zion guztia: Colonek, ziur asko, bazekien horren berri, eta aginte osoa  
eskatu zuen, eta berehalaxe moldatu zen bidaia, tartean euskaldun multzo bat  
zihola.

Elkano eta Ibarra kapitainen bideetan parekotasun misterioitsua sortzen  
da: Magallanes eta Colonen alboan egon, hain protagonismo handia izan,  
baina... historiak ez du justiziarik egin marinel euskaldunekin.

## **Euskaldun mariñelen ekarpenak, zapuztuta edo ixilduta**

Elkano eta Miguel Ibarra ez dira izan historiografiak ilunpean utzi dituen  
euskaldun itsasgizon bakarrak.

Jakina da oraindik Euskal Herriaren historia osatu gabe dagoela, hainbat  
hutsune eta iluntasun dagoelako gure gorabeheren inguruan.

Gure xedeari jarraituz, hauetako hiru puntu hartuko ditugu kontuan, baina garbi dago aztertu eta argitu behar diren arloen zenbakia ezin sinisteko modukoa dela.

### ***Errege probidentzialista eta buruzagi ustelak***

Gaztelako Errege gehienek ez zuten itsas munduko ezaguera funtsezkorik, nahiz eta itsasoa izan XVI. mendeko munduaren kontrola ematen ziena. Horrela ulertzen da agindu desegokiak eta jokaera okerrak hartu izana. 1588ko itsas sarraski izugarria suertatu zen euskaldun itsasgizon eta ondasuentzat. Baina bazen sarraski horretan errudun nagusi bat: Felipe II.a. Bere ustez Jainkoak gantzutua, eta probidentziak protestanteen aurka borroka egiteko aukeratua izanik, estrategia eskasa erabili zuen Armada famatua eratzeko. Baina oraindik erabaki okerragoa izan zen Medinasidonia buruzagi bezala jartzea.

Medinasidonia ez zen itsasgizona, baina horretarako aristokrata bat behar zen, Erregearen ordezkari duin bezala, eta gizon hark sarraskira eraman zuen Armada handi hura.

Tellecheak, Armadari buruz egindako lan mardulean, oso gaizki uzten du delako Medinasidonia hori. Bere mende zeuden kapitain hain ospetsuei, tartean Rekalde eta Okendo euskaldunak, ez zien jaramonik egin, eta hondamendira eraman zuen enpresa osoa<sup>4</sup>. Itsasoan Medinasidoniaren gaitasun eza adierazteko, eta erakutsi zuen koldarkeria leporatzeko, begira zer esan zion Alonso de Leiva jaunak, buruzagia itsasontzira hurbiltzerakoan beldurrez zegoela ikustekoan: “*¡Cuerpo de Dios!, que nos ha dado Su Magestad un hombre para la mar que no sabe aun andar por tierra*”<sup>5</sup>. Tellechea berak jasotzen duenez, hau dakigu: “*Llevaba el Duque en su galeón 600 hombres, los mejores y más experimentados de toda la armada, escogidos de todas las compañías, dos de cada una, y tomando juramento a los capitanes de que aquellos eran los mejores*”. “*El Duque estaba concertado con el piloto que lo alejase siempre del peligro, y creerse puede, pues tal anduvo que huyó del enemigo que huía de él*”<sup>6</sup>. Diotenez, Valladolid aldera joan zenean, jende guztiak Medinasidoniari iseka eta burla egiten zion, erakutsi zuen koldarkeria aurpegiratuz.

---

(4) J. I. TELLECHEA IDÍGORAS. *Otra cara de la Invencible. La participación vasca*, Donostia 1988, p. 145.

(5) *Ibidem*, p. 190.

(6) *Ibidem*, pp. 194-5.

### ***Gaztelako agintarien porrot ulertezinak itsas arloan***

Gaztelako erregeen buruan ezinezkoa zen horrelako enpresa garrantzitsu bat edozein kapitanean eskuetan uztea. Gauzak horrela, erregeak bere gorteko norbait izendatzen zuen, itsas munduari buruzko ezertxo ez bazekien ere.

Horrelako zerbait nabaritzen da, halaber, 1708. urtean Donostian gertatutako pasadizo batekin. Mende bat lehenago, 1615ean, Felipe III.a igaro zen Donostiatik, eta bere omenez itsas jokoak asmatu zituzten bertako agintariak, tartean mutil gazteek txalupetan borroka antzeko imintzioa egiten zutelarik. Erregeari asko gustatu zitzaion, baina ez hainbeste korregidoreari, mende bat geroago.

Hark agindu zuenez joko haiek astakeria hutsa ziren, “juegos bárbaros”, eta debekatu egin zituen. Garai hartan Donostiko alkatea ez zegoen hirian, kanpoan zen, baina bigarren alkatea hau bota zion Korregidoreari: ea bere ustez nondik aterako ziren marinela horrelako jokorik egiten ez bazuten. Espainiako itsas mugak defendatzen zituzten itsasontziez eta marinelez ari zen, hain zuzen ere.

Korrejidorea legegizona zen, baina itsas konturik inondik ere ez zekien, eta Donostiar agintariak aurre egin zion.

### ***Villafranca marinela sendia, Erregearen eta itsasoaren biktima***

Egoera horren adibide izan zitekeen lekuko aproposa Martín de Villafranca dugu, Islandiarrek hil zutena. Bere aitaita, *Santa María de la Rosa* itsasontzi galantaren jabea zen, baina 1588an hil egin zen, izurriteak jota, Lisboan. Haren semea, Martín de Villafranca hura ere, Irlandan hil zen, *La Rosa* itsasontzia murgildu zenean. Hirugarren belaunaldiko Martín, umezurtz eta ondasun gabe gelditu zen.

Halere, badakigu haur eta nerabe denboran zer bizimodu egiten zuen Donostiako portuan: mutil gazteekin jolastuz gogortu, batzuetan izarrazpian lo egin, etxetik kanpo, beste batzuetan zirujauen eskuetan ikusten dugu, bihurri xamarra bera, zauriren bat sendatzen. Egoera gogorra umezurtz harena, gero etorriko zitzaion bizimoduari aurre egiteko prest egoteko zaildu zuena, beste gazte batzuk bezala. Islandiarrak, adibidez, harrituta gelditu ziren erasotu ondoren Martinek nola egiten zuen igeri ikusita: Donostiko itsasbaterre-tan ikasita, zalantzarik gabe<sup>7</sup>.

(7) J. A. AZPIAZU. *Hielos y océanos. Vascos por el mundo*, Donostia 2016, p. 229 y ss.

## Ternua, euskal marinelen beste presentzia harrigarria

Elkanok, Urdanetak eta Legazpik ere Gaztelako errege-erreginen armadan parte hartu zuten, bai Ameriketako lurak kolonizatzeko, eta baita lurralde berriak eta itsas bide berriak aurkitzeko ere, edota munduari lehen bira osoa emateko.

Elkano bizi izan zen garaiaren inguruan, hala ere, euskaldunak beren kasa ere ibili ziren, errege-erreginen interesen aurka. Hain zuzen ere, Ternuan. Michel Barkhanek dioenez, 1520-1530 hamarkadan gutxiago nabaritzen da presentzia hori, Carlos V.a Frantziaren aurka borrokan zebilelako<sup>8</sup>.

2008an idatzi nituen irizpide labur batzuk adieraziko ditut berriz ere hemen: “*Lo que rodea a los acontecimientos de Terranova roza la frontera de lo inverosímil*”, edota “*desde nuestra perspectiva del siglo XXI resulta improbable indagar con éxito en la mente y en los esquemas marineros del siglo XVI*”, eta ondoren: “*La política castellana —o quizá su falta de visión política— en temas marinos explica en buena parte el declive que sufrieron las pesquerías vascas de Terranova*”, kontuan hartuta handik zetorrela euskaldunen aberastasun nabarmena<sup>9</sup>.

1531n, Elkanok mundubira lortu eta bederatzirte geroago, edo bere heriotzaren ondoren bost urte igarota, garbi dago euskaldunak Ternuan erabat finkatuta zeudela.

1531ko urtarrilaren 14an gaude. Mutrikuko eskribau baten aurrean hitzarmen edo kontratu hau egiten da Ternuara joateko:

*“Que así fecha la dicha pesca, el dicho maestre sea obligado de vuelta viniendo de la dicha Tierranueva, de llegar aviendo tiempo con la dicha su nao en alguno puerto de Yrlanda... para saber ende si hay paz o guerra entre los reyes cristianos”*<sup>10</sup>.

Zer arrazoi zegoen egoera horien berri jakiteko? Oso sinplea: Carlos V.a Ingalaterrarekin borrokan baldin bazegoen, arraina La Rochelan edo Ruanen saltzeko bidea hartu behar zuten, eta bertan hamar egun egin. Alderantziz, momentuko aurkaria Frantziako Erregea baldin bazen, Londres edo Bristolera joateko agindua zeukaten.

---

(8) “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿Una edad de oro?”, *ITSAS MEMORIA-3*, (2000), p. 55.

(9) J. A. AZPIAZU. *La empresa vasca de Terranova. Entre el mito y la realidad*, Donostia 2008, pp. 9-11.

(10) *Ibidem*, pp. 40-41.

Agiri horrek erakusten duen “estrategia komertzial” konplexu hau ez da egun batetik bestera asmatzen. Urteak behar dira horretarako, eta susmo horrekin, ezpairik gabe, Ternuara joaten ziren euskal arrantzaleek eta Elkanoren bidea jarraitzen zutenek, mundu berdin bateko bi aurpegiak besterik ez dituzte erakusten.

Euskaldunak ez zeuden amore emateko moduan eta ez zuten Ternuako arrantza baztertzeko inolako asmorik, ez Gaztelako ez eta Frantziako errege-erreginen aurrean ere.

Hori frogatzen duen pasadizo garrantzitsua 1555. urtean gertatu zen. Aurreko urtean, Felipe printzeak Ingalaterrara joan behar zuen, garaiko ezkontza politikari jarraituz, ea hango erreginarekin ezkontza moldatzen zuten. Horretarako, Ternuara joateko prest zegoen itsasontzi flota bat bahitu eta printzearen zerbitzuan jarri zuten, Ingalaterrako bidaia egiteko.

Urte hartan itsasontzi banaka batzuk bakarrik mugitu ziren, gainera oso berandu, Ternuarantz. Hara iritsi bezain pronto, han arrantzan zeuden frantsekak, gehienak Iparraldeko euskaldunak, Hegoaldeko itsasontziak eta marine-lak beren zerbitzuan jarri zituzten, indarkeria baliatuz.

Arrantza garaia bukatu zenean, Hegoaldeko marinelek ontzi bakar batean itzuli behar izan zuten.

Portaera horrek su eta gar jarri zituen Gipuzkoako marine-lak, eta negu guztian zehar, Erregearen aginduaren aurka, mendeku armada bat moldatu zuten, espedizio gogorra, alde batetik Frantzia aldeko portuak deseginez, eta ondoren Ternuara abiatu eta Iparraldeko flota erasotu eta zigor izugarria eraginez ordainean<sup>11</sup>.

Elkano, Miguel Ibarra, Urdaneta, gizon ausartak, marine-l paregabeak ziren denak, Ternuara joaten zirenak bezala. Michelet historiagile frantses famatuak, horietaz hainbat zekienak, honako hau esan zuen: “euskaldun horiek eroak dira”, baina ez gutxiesteko asmoz, baizik eta eroak eta heroiak zentzu batean lotuta, ez burugabe edo zentzugabeak, alegia.

Garbi dago garai hartako euskaldunak historia barruan arrazoi guztiz sartu zirela, baina oraindik historiak ez die merezi duten ospea edo garrantzia agerrarazi. Hori izango da, beharbada, euskaldun historiagileen eginbeharra.

---

(11) J. A. AZPIAZU. “Guerra y supervivencia. Un episodio del curso guipuzcoano de mediados del siglo XVI”, *ITAS MEMORIA*-5, 279-300.

## Elkano, munduari jira eman zueneko berri batzuk

### *Jaso zituen soldatak*

1525. urtean, ondo ezagutzen den bezala, Elkanok, eta Urdaneta mutil gazteak, Moluka uharteetara egindako espedizioan parte hartu zuten. Almirante bezala García Jofre de Loaysa zihoan, eta bidaiak hamaika urte iraun zuen.

Bidaiak arrisku handiak zituen, baina Carlos V.ak, espezia negozioan portugaldarrei aurre egitea erabaki zuen.

Orokorrean bidaiak traketsa eta hondamen haundikoa suertatu zen. Loaysa eta Elkano hil egin ziren, parte hartu zuten zazpi itsasontzietatik bakarra bueltatu zen, eta 450 gizonetatik, 24, tartean Urdaneta.

Jakina da Elkanori, munduari bira eman ondoren, urteroko 500 dukateko saria agindu ziola Enperadoreak, nahiz eta Elkanok diru horretatik sos bakar bat ere ez zuen jaso.

Zerk bultzatu ote zuen Elkano horrelako bidaiak batean berriz ere parte hartzera? Pentsa dezakegu diru faltak mugituko zuela abentura hartan sartzera.

Baina ikusiko dugun bezala, ez zen diru kontua izan. Itsasoa zen Elkanoren patua, bertan zegoen bere bizimodua, eta baita bere heriotza ere.

Indietako Artxibo Orokorrean aurkitutako dokumentuetan garbi agertzen da Elkanok 1523 eta 1524 urteetan dirutza handiak jaso zituela 1522an bidaiak amaitu ondoren.

Uste dut interesgarria dela agirian agertzen diren berriak irakurtzea:

*Relación del sueldo debido al capitán, oficiales y compañía de las naos Vitoria y Concepción —que se deshizo— y Santiago —que se perdió—, de la armada que fue a la Especiería con el capitán Hernando de Magallanes, desde el 10 de agosto de 1519 que partió de Sevilla, hasta que volvió a ella la nao Vitoria en 8 de septiembre de 1522, que son 3 años y 28 días, a los quales se les quita lo que a cada uno se le dio en Sevilla de socorro, y más se les ha de quitar lo que cada uno ha rescibido en el viaje de las mercaderías del almacón, y lo que a cada uno se debe, es lo siguiente:*

- *El capitán Juan Sebastián d’Elcano, que fue por maestre de la nao Concepción y fue mudado de ella con mandado del capitán, e vino en la nao Vitoria por capitán. Sirvió de maestre desde que partió de Sevilla, que fue a 10 de agosto de 1519, asta el lunes 16 de setiembre de 1521, que son 25 meses y 6 días, que a razón de 3.000 maravedís por mes, montan 75.600.*

- *Y sirvió de capitán en la nao Vitoria 11 meses e 22 días, que a razón de 4.000 maravedís por mes, montan 46.926 maravedís, que así a de aver por todo lo que a servido de su sueldo 122.526 maravedís, de los quales se quitan 18.000 maravedís que se le dieron en Sevilla de socorro de paga de seys meses, que a de aver 104.526 mrs (279 urrezko dukat).*
- *508.725 maravedís (1.357 dukat) que montan 302 quintales de clabo que le quedó neto, quito beyntena e quiebra de su cámara e quintalada, que es a razón de 42 ducados el quintal.*
- *Pagaronse en 11 de março de 1523, 104.526 maravedís, de que dio conocimiento. Más se le pagó 508.725 maravedís, las 327.900 en 6 de mayo de 1523 y el resto en 25 de junio de 1524<sup>12</sup>.*

Agiri honen arabera, Elkanok dirutza jaso zuen, eta lasai ondo bizitzeko moduan geratu zen. Ez zuen, beraz, diru beharrak lotu espedizio berri horretan parte hartzera. Kontuan hartu beharko genuke garai hartan, zurgin edo artisaubatek 4.000 marabedi (10 dukat eta erdi) irabazten zituela urte batean, Elkanok, kapitain bezala, hilero irabazten zuena.

### ***Mundu biran Elkanorekin batera joan ziren gipuzkoarrak***

1522an Elkanorekin bueltatu zirenak 18 besterik ez ziren. Horien artean, hiruzpalau bizkaitarrak.

Elkanorekin batera atera eta desagertu zirenen artean, Elkano kenduta, zazpi ziren gipuzkoarrak<sup>13</sup>. Harritzekoa da haietatik gehienak barrualdeko herritarrak zirela.

- Martín de Barrena, Ordizikoa, hil egin zen.
- Lorenzo de Yrura, Sorabillakoa, hau ere hilda.
- Juanes de Segura, seguratarra bera, Sevillan ezkondua, hil egin zen.
- Pedro de Tolosa, tolosarra, berdin.
- Martín de Gárate, Debakoa, hau ere hilda.
- Johan de Elorriaga (itzultzea lortu zuen susmoa dugu).

---

(12) ARCHIVO GENERAL INDIAS - Contaduría del Sueldo, 425, N.1, R.1.

(13) A.G.I., Patronato, 34, R.6.

- Joanes de Yrun-Urançu, abizenak adierazten duenez, irundarra, (honek ere itzultzea lortu zuen susmoa dugu).

### ***Elkanok 1525. urtean Moluketara egindako bidaia eta euskaldunen partzaidetza***

1524ko apirilean astrologo eta itsasgizon ospetsuak bildu ziren, tartean Juan Sebastian Elcano eta Hernando Colón, Burgosen. Han erabaki zen, Tordesillasko hitzarmena zehaztuz, Moluken artxipelagoa edo uhartedia Espainiako erresumari zegokiola<sup>14</sup>.

Erabaki horren ondoren, Enperadoreak armada bat eratu zuen, García Jofre de Loaysa Mantxako fraidea buru zuela. 1525eko uztailaren 24an A Coruñatik atera zen Portugaleten moldatutako zazpi itsasontziko Armada, portugesei aurre egiteko asmoz.

Espedizio hartan, nola ez, Elcano agertzen da izen eta izar nagusi bezala. Aureko espedizioan, 1519an, barrualdeko gipuzkoarrek ere parte hartu zuten. Oraingoan, arrazoi gehiagorekin, Elkanoren itzalean marinel gehiago bildu ziren bidaia berrirako.

Elkanok, Getariakoa izanik ere, oso harreman estua izan zuen Deba bailarako biztanlegoarekin. Kontuan hartzekoa da bere testamentuan, Getariako elizarako 6 dukat bakarrik eman zituela. Aldiz, Sasiola komentuari 10 dukat, eta, harritzekoena, Itziargo elizari 40 dukat.

Bestalde, armada moldatzeko oso kontuan hartu zituen bere familiakoak, baina baita Deba bailarakoak ere. Horien tartean, Elgoibarko taldea ere eraman zuen, Martín Iñíguez de Karkizano, Karkizano de Susoko nagusia zen buru bezala zihoana<sup>15</sup>.

Ez da harritzekoa Elkanok Karkizano sendiarengan konfiantza izatea. Kontuan hartu beharko genuke Deba arroak ibai garraioan eta merkataritzan izan zuen garrantzia. Altxola, Elgoibarko auzoa, Gipuzkoako merkatalgune oso garrantzitsua zen, eta Karkizanotarrek, besteak beste, zer esan handia

---

(14) A.G.I., Patronato 40. N.1, R.5.

(15) *Ibidem*. Patronato, 38, R.1. Testamento del capitán Juan Sebastián de Elcano, otorgado en la nao Victoria el 27-07-1526.

zeukaten arlo honetan eta itsas munduan, eta are gehiago itsasontzi eta marinel asko eman zituelako<sup>16</sup>.

Delako Martín Iñiguez de Karkizanok denetarako balio zuen, nonbait. Olagizon, burni arloan merkatari, armagizon, itsasgizon, korsario..., ez zen harritzekoa Elkano bezalako batekin bat egin ahal izatea. Izan ere, biak ziren nahiko abenturazaleak. Karkizanoren testamentuan zera agertzen da: oso estimu handian omen zeukan etxean gordetzen zuen eta Elkanok oparitutako zilarrezko goilara eder bat, garai hartan oso estimatua zen mahai tresnatxo<sup>17</sup>.

Loaysa komendadorearen armadan Elkano zen pilotu nagusia, eta honek bere konfiantzazko jendea kokatzen du espedizioko ardatz bezala: Martín Iñiguez de Karkizano itsasontzi nagusiko disziplina arduradun bezala; koinatua zen Santiago de Gebara, patatxe baten arduradun; Kapitana edo itsasontzi nagusian elgoibartarrak kokatuko ditu: Martín García de Karkizano, marinel gisa; Hernando de Legarda, zurgin bezala, itsasontziko matxurak konpontzeko; Juan de Lasalde, grumete edo marinel ikasle, eta oraindik haur bat besterik ez zen Andrés de Karkizano, garbitzaile eta sare konpontzaile bezala. Bi gazte hauek, lurrean langile nagusi batek irabazten zuen adina jasotzen zuten.

Dakigunez, Elkano berak bere sendiko hainbat gizon eraman zituen, eta horrela espedizioan nagusi ziren euskaldunak, Magallanesen bidaian portugesak izan ziren bezala.

Bidaia arriskutsua zen, eta horrek eraginda, soldatak ere sendoak ziren, behinik behin lurrean irabazten zena kontuan hartuta: hiru edo bost urrezko dukat hileru, eta goi mailakoek (diruzainek, faktoreek...) zortzi dukat. Elkanok, bidaian parte hartzearen, urrezko mila dukat jaso zituen, dirutza izugarria.

Elgoibartarrak gero eta garrantzi handiagoa hartzen ari ziren, batez ere bidaian gertatutako istripuak kontuan hartuta: Zumaiako klerigo edo elizgizona zen Juan de Jausoro, espediziotik bizirik atera zen batek hau aitortu zuen: *“fue hasta pasar el estrecho de Magallanes, donde llegados por fortuna de tiempo, se desderrotaron las naos..., e aquella armada se desbarató en fin de mayo de 1526, e de siete naos quedó una, que nunca más vieron*

---

(16) J. A. AZPIAZU - Javier ELORZA, *Deba, una villa de vocación marinera y mercantil (siglos XV-XVIII)*, Deba 2011.

(17) AGI. Patronato 39, R.3. En testamento de Martín García de Carquizano, otorgado en 1529.

*las otras*”<sup>18</sup>. Elgoibartarrak bidaia burutu zuen itsasontzian zeuden, eta beren ekarpena oso garrantzitsua izan zen espedizioa aurrera eramateko: asko gaitxoitu eta hil egin baitziren, batez ere eskorbutoarean eraginez. Elkano ere hil egin zen, nonbait arrain pozointsu bat jan ondoren, eta itsasontziaren agintea elgoibartarren eskuetan geratu zen.

Hauxe adierazi zuen Lepeko marinel andaluz batek:

*“que luego que las naos se derrotaron pasadas las 400 leguas después de aber enbocado el estrecho (de Magallanes), murió Loaysa de enfermedad e murieron también todos los hombres principales que venían con él, en tiempo de quarenta días. Y por muerte de Loaysa y como ubieron muerto los principales, eligieron por capitán a Carquiçano, alguacil del armada, y este Carquiçano la gobernó hasta que llegaron a la isla de Tidore”*<sup>19</sup>.

Handik gutxira Loaysaren ordezkotza zen Toribio Alonso de Salazar ere hil egin zen. Zein izendatuko kapitain nagusi eta Karkizano bera. Gainera, Maluco uhartetiko gobernadore izendatu zuten. Titulu berri horrek hilerotako 244 urrezko dukat zekarren berarekin, soldata neurrigabea elgoibartarrentzat<sup>20</sup>.

Moluketara iritsi zen itsasontzi bakarra Victoria izan zen, eta Karkizanoren agindupean geratu zen, 1526ko azaroaren 30ean. A Coruñaetik 450 gizon atera baldin baziren, 115 iritsi ziren Moluketara. Tidore irlan lur hartu eta hona hemen zer erabaki hartu zuten: *“y allí dexaron el artillería y sus mercaderías y comenzaron a hazer un baluarte para su defensa”*.

Laister agertu ziren portugesak eta eraso egin zieten, baina laister alde egin zuten. Karkizanak bueltatzea erabaki zuen, Enperadoreari denaren berri emateko, baina Victoria itsasontzia erabat ustelduta zegoen, eta arraun eta belazko itsasontzi bat egitea erabaki zuten.

Karkizano kapitaina handik gutxira hil zen, *“en la isla e ciudad de Tidore, que es una de las cinco islas del Maluco”*.

Karkizano hil eta 24 urte geroago, bere sendikoak oraindik pleitotan zebiltzan, Enperadoreak agindutakoa jaso ez zutelako. Elkanorekin gertatutakoa, eta baita Miguel de Ibarrarekin gertatutakoa, Karkizanorekin ere suertatu zen. Hori izan zen hainbat euskaldun marinelen patua.

(18) *Ibidem.* 39, R.14. Declaración de Juan de Jausoro, alias de “Areyçaga”.

(19) *Ibidem.* 37, R.30. Declaración de Juan de Mazuecos, marinero de la nao Victoria.

(20) *Ibidem.* 40, N.1, R.4.

Karkizanoren heriotzaren inguruan hau esaten zen: portugesek pozoina emanda hil zela. Hori dio Andrés de Urdaneta ordiziarrak, bizirik atera zen bakarretako bat. Honek dioenez,

*“vinieron unos portugueses a la isla de Tidore y en una taza de vino tuvieron manera de darle ponzoña a Martín Yñíguez de Carquiçano, nuestro capitán, el qual murió luego... E que los mismos portugueses e especialmente un fisico que consigo traían, se abía alabado a la puerta de la fortaleza, que él hera el que abía muerto con ponzoña al capitán Carquiçano”<sup>21</sup>.*

Urdaneta oraindik mutikoa zen, eta portugesak ez zituen bere gustoko. Alderantziz, haien aurka amorru bizia sortu zitzaion, eta egindako salaketa ez zen izan beharbada egokia. Beste dokumentu batzuen arabera, Karkizano ez zen pozoinduta hil.

## AZKEN ONDORIOAK

Elkano, Urdaneta, Karkizano, Miguel de Ibarra, eta Ternuan, Groenlandian, Islandian eta beste hainbat tokitan ibilitako euskaldunak gogoan hartu behar ditugu. Ez dugu haietaz gauza askorik ezagutzen. Bostgarren mendurrena hurbil daukagula eta, San Telmok moldatu duen hitzaldi ziklo hau bezalako ekintzak bultzatzea beharrezkoa da. Euskaldunok ezagutzen eta estimatzen ez duguna ez da beste herrietara zabalduko. Gure historiaz harro sentitzen garenean, gure heroiak ilunpetik ateratzen ditugunean, orduan zabalduko da gure itsagizonen izena eta ospea mundu zabalean.

---

(21) *Ibidem.* 37, R.35.

# La marinería vasca en las grandes gestas de Elcano\*

JAVIER ELORZA MAIZTEGI  
Licenciado de Geografía e Historia.

## *Laburpena:*

*Artikulu honetan, Getariako nabigatzaile Juan Sebastian Elkanorekin batera bi espedizio handietan lankidetzan aritu ziren euskal marinelei buruz –bereziki gipuzkoarrei buruz– jardungo dugu; lehenengo espedizioa munduaren inguruko bidaia ospetsua izan zen, eta bigarrena, Espeziezegirako espedizioa izan zen; hain zuzen ere, han aurkitu zuen heriotza Elkanok. Artikulu honek euskal marinel haien nortasuna eta jatorria deskribatzen ditu, bai eta gure protagonistaren hainbat xehetasun eta egoera ere, bai familia-inguruneak, bai lankide estuenak ere, besteak beste Juan Elorriagaren eta Martin Iñiguez Karkizano elgoibartarraren xehetasunak.*

*Gako-hitzak: Juan Sebastian Elcano. Juan Elorriaga. Martin Iñiguez Karkizano. Munduaren inguruko lehen itzulia. Molukak uharteetarako espedizioa. Euskal marinelak.*

## *Resumen:*

*El presente artículo trata sobre los marinos vascos —especialmente guipuzcoanos— que colaboraron con Juan Sebastián de Elcano en las dos grandes singladuras acometidas por el singular navegante de Getaria: la*

---

(\*) Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 2 de octubre de 2018.

*primera, su célebre viaje de circunnavegación al globo y, la segunda, la expedición a la Especiería, donde hallaría su fin. En el mismo se describen la identidad y procedencia de esta marinería autóctona que le acompañó, así como se recogen otros detalles y circunstancias de nuestro protagonista, tanto de su círculo familiar, como de sus más estrechos colaboradores, entre los que destacan Juan de Elorriaga y el elgoibarrés Martín Iñíguez de Karkizano.*

*Palabras clave: Juan Sebastián de Elcano. Juan de Elorriaga. Martín Iñíguez de Karkizano. Primera vuelta al mundo. Expedición a las Molucas. Marinería vasca.*

*Summary:*

*This article looks at the Basque mariners —particularly those from Gipuzkoa— who collaborated with Juan Sebastián de Elcano in the two long voyages undertaken by this exceptional sailor from Getaria: the first, his celebrated circumnavigation of the globe; the second, to the Spice Islands, where he would meet his end. The article describes the identity and origin of his crew and compiles other details and circumstances about this main figure of interest, related both to his family circle and to his closest collaborators, among them Juan de Elorriaga and Martín Iñíguez de Karkizano from Elgoibar.*

*Keywords: Juan Sebastián de Elcano. Juan de Elorriaga. Martín Iñíguez de Karkizano. First circumnavigation of the world. Expedition to the Maluku Islands. Basque seamen.*

Como indica el título de la disertación, la misma va a girar sobre la marinería vasca que acompañó a Elcano en sus más significativas singladuras, aspecto que historiográficamente está prácticamente sumido en el olvido. Al mismo tiempo, se ofrecerán algunos datos inéditos sobre la figura del insigne marino de Getaria.

Antes que nada, aclarar que cuando nos referimos a las grandes gestas de Elcano, éstas se concretan en dos: por una parte, la circunnavegación a la esfera terrestre, empresa culminada entre 1519-1522; por otra, la expedición a la especiería de la zona indonesia del archipiélago de las Molucas, que partió desde La Coruña en julio de 1525 y donde nuestro protagonista hallaría su fin, al año de su partida.

Pero antes de entrar en materia convendría reflejar una serie de antecedentes para un mejor entendimiento del tema en cuestión.

La primera de estas consideraciones está relacionada con el pleito que el Almirante Castilla, Fadrique Enríquez de Cabrera, sostiene entre 1515-1516 con el concejo de San Sebastián, por su pretensión de que los navíos vascos se vean obligados a pagar derechos de lastre, anclaje y cargazón en puertos del sur peninsular (Cádiz, Málaga, etc.). En este contencioso, en el que el concejo donostiarra alega que por un privilegio otorgado por el rey castellano Alfonso X en 1265, están exentos de pagar lo que ellos denominan “*oturak*” (término vernáculo totalmente ignorado, cuyo equivalente sería el actual “*zerga*” o impuesto) en todos los puertos peninsulares, comparecen los principales maestros de naos de los pueblos costeros guipuzcoanos, entre ellos el guetariano Sebastián de Elcano, hermano mayor de Juan Sebastián, quien entre otras cosas declara haber nacido en 1481. Es decir, que en esos años Sebastián está al frente de la empresa naviera familiar<sup>1</sup>.

El segundo de estos antecedentes se refiere a la especial vinculación que Juan Sebastián de Elcano mantenía con el área de Deba y zona fluvial de este río, como se evidencia en el testamento por él otorgado en julio de 1526 en la nao Victoria, cuando destina la importante cantidad de 15.000 maravedís para la iglesia de Santa María de Itziar, mientras a la de su pueblo natal le asigna solamente 2.250; igualmente procede con el monasterio franciscano de Sasiola, ubicado en la desembocadura del Deba en zona cercana a Astigarribia, ofreciéndole 4.500 maravedís y sin embargo a los otros grandes monasterios, como puede ser el caso del de Arantzazu, destina sólo 375 maravedís<sup>2</sup>. Para hacernos una mejor idea de lo que podían significar estas cantidades y puestos a efectuar una extrapolación, aunque dicho con todas las reservas del caso, puesto que las necesidades y conceptos de ambas épocas no son comparables, podríamos equiparar el valor del maravedí al actual del euro.

La postrera reflexión se refiere a un desconocido navegante guipuzcoano —según todos los indicios natural de Zumaia— llamado Juan de Elorriaga, que estaba avecindado desde la primera década de siglo en Sevilla, a raíz de su matrimonio con una lugareña, llamada Juana de la Haya y que, como veremos más adelante, se constituirá en un referente para Elcano. Este experimentado marino fue contratado como maestro en la afamada expedición

---

(1) Archivo Real Chancillería Valladolid. P. C. Ceballos (F). C-346/1.

(2) Archivo General de Indias. En adelante AGI. Patronato, 38, R.1.

organizada entre 1513-1514 a la entonces denominada Castilla del Oro de la costa del Darién en la zona de Panamá, cuya principal figura dirigente era un tal Pedrarias Dávila —contracción de Pedro Arias de Ávila—. Esta macroexpedición se componía de veinticuatro navíos con los que se esperaba regresar repletas del precioso metal, dándose la circunstancia de que a Elorriaga se le nombra maestre de la nao más pequeña, que era una carabela “*redonda*” de escasos 62 toneles y titulada “*Santa María de Gracia*”, comprada a un particular en el mercado sevillano de Triana por 100.000 maravedís. Conviene aclarar que el término de “*redonda*” hacía alusión a las velas cuadradas y rígidas de dicha carabela, razón por la que además de su escaso porte, con vientos de costado se hacía ingobernable. Las otras embarcaciones adquiridas para este viaje, eran carabelas “*latinas*” que aparte de disponer de velamen triangular y direccionable, prácticamente doblaban en tonelaje a la de Elorriaga. Entre todas estas naos, solamente una contaba con maestre y tripulación guipuzcoana. Esta era la llamada “*San Antón*”, que había costado 247.500 maravedís, regida por el maestre azcoitiano Juan de Landakaranda y cuya marinería la componían gente como sus paisanos Clemente de Eizagirre y Abendaño de Agirre, el azpeitiarra Juan de Mendizabal, el eibarrés Joanes de Ybarra, Nicolás de Lasarte del lugar de su apellido, el algoibarrés Matxin de Urkiola, etc., es decir, una tripulación conformada por navegantes del interior. Esta particularidad va a ser una constante de estas primeras grandes expediciones patrocinadas por la Corona en los primeros años del siglo XVI, resultando extraño que no participen en ellas embarcaciones y tripulaciones costeras que, a buen seguro, seguían dedicándose al transporte, a la pesca, al corso, etc. y también, como no, a acciones castrenses o de guerra impuestas por la realeza. El hecho constatable es que Elorriaga fue capaz de arribar con su “*casarón*” y su veintena de marineros a tierra americana. Pero esta expedición a Castilla del Oro constituyó un auténtico fracaso puesto que sólo dos naos regresaron de tierra americana: una la capitana y la otra la denominada Santa María de la Merced, de la que se había hecho cargo para el retorno el aludido Juan de Elorriaga. La práctica totalidad de las embarcaciones zozobran y se hunden a cuenta del “*broma*”. Pero, ¿qué era el broma? Se denominaba así a un molusco de forma agusanada, técnicamente denominado “*Teredo Navalis*”, muy común en aguas cálidas, que podía llegar a los 20 centímetros de largura, el cual se adhería y perforaba los cascos de las embarcaciones provocando su hundimiento. Por este problema zozobra cerca de la isla de Cuba la nao San Antón del azcoitiano Landakaranda con toda su tripulación, engullendo el mar océano a sus componentes<sup>3</sup>.

---

(3) AGI. Contratación, 3253, L.1.

### **A) La expedición de Magallanes a la especiería, culminada por Juan Sebastián de Elcano (agosto 1519 / septiembre 1522)**

Hernando de Magallanes, era un noble portugués y experimentado navegante, quien en compañía de otro compatriota suyo y destacado cosmógrafo, llamado Ruy Falero, convencen al Emperador para organizar una expedición a la Especiería, aprovechándose de los conocimientos que los portugueses tenían de la derrota atlántica. De todas formas, Magallanes ya estaba asentado en Sevilla para 1517, año en el que contrae matrimonio con una noble de la citada ciudad, llamada Beatriz Barbosa y Caldera, hija de otro destacado aristócrata sevillano, Diego Barbosa, caballero de Santiago y alcaide de los Reales Alcázares<sup>4</sup>.

Aunque desde 1518 ya contaban ambos portugueses con la conformidad real, no será hasta abril de 1519 cuando se emita la provisión real por la que se autorizaba la expedición<sup>5</sup>. El coste total de la misma ascendía a la suma de 8.334.335 de maravedís, siendo financiada en buena parte por el contador y factor real, Cristóbal de Haro<sup>6</sup>. Participaron en la misma cinco carabelas, denominadas Trinidad, Concepción, San Antonio, Victoria y Santiago, enrolándose un total de 239 personas, siendo la nao de mayor porte la San Antonio de 120 toneles San Antonio; mientras la Victoria, con la que regresó Elcano, tenía escasos 85 toneles.

En octubre 1518, Magallanes incorpora a su proyecto al maestro Juan de Elorriaga, el guipuzcoano que había conseguido regresar de la aventura a Castilla del Oro, tanto para organizar la cargazón de la expedición, así como para que le ayude en el proceso de selección de personal para la misma. El 10 enero 1519, se contrata expofeso a Juan Sebastián Elcano para el mismo cometido, con un atractivo sueldo mensual de 1.800 maravedís, según todos los indicios por recomendación de Elorriaga, puesto que el propio Elcano declara expresamente que conoció a Magallanes ese mismo mes de enero<sup>7</sup>.

No hay duda de que los problemas para conformar la expedición fueron de consideración, como nos desvelaba el mismo Elcano cuando declaraba el mes de agosto de 1519, pocos días antes de la partida, lo siguiente:

---

(4) AGI. Patronato, 36, R.2.

(5) AGI. Patronato, 34, R.1.

(6) AGI. Patronato, 35, R.9.

(7) AGI. Contratación, 3255, L.1.

*“Que este testigo estuvo presente a los pregones, que una vez venido el despacho real desde Barcelona de dicha armada, se hicieron en esta ciudad de Sevilla por las plazas e mercados e ribera del río, para que todas las personas que quisieren ir que fueran donde el dicho capitán e a los maestros de las dichas naos, que seyendo personas que los maestros se contentasen, se les daría el sueldo que Su Alteza mandó dar (1.200 maravedís a los marineros; 800 a los grumetes, 500 a los pajes, y a los carpinteros y calafates 1.875 maravedís por mes). Sin embargo, ninguno se apuntó en Sevilla porque decían que era poco el sueldo que daban. Entonces el alguacil Espinosa fue por orden de Magallanes a Málaga a pregonar la carta real para coger gente para la armada, pero el Corregidor no le dejó pregonar porque a la sazón se hacía otra armada para Levante por mandado de S.A. Más tarde Magallanes dio despacho a Juan Bautista para que fuese a Cádiz a coger gente para esta armada, así como envió al piloto de S.M. Juan Rodríguez y a Diego Martín al condado (de Flandes) e a los puertos de mar, con dineros para fazer gente para la dicha armada. Y que estas diligencias y otras muchas se fizieron, non pudiendo equipar las naos para la dicha armada con los naturales de estos reinos y por no los hallar, mandó el capitán Magallanes, a él y a los demás maestros que recibiesen los extranjeros que les pareciesen ser suficientes. Y así se recibieron algunos griegos como venecianos, genoveses, sicilianos, flamencos, alemanes, franceses e portugueses para grumetes, con acuerdo de los dichos maestros”<sup>8</sup>.*

Tras finalizar el proceso selectivo, el elemento vasco contratado para participar en la misma ascendía a 10 guipuzcoanos, 19 vizcaínos y 2 navarros. Los que seguidamente se relacionan, conforman la nómina de guipuzcoanos que acompañaron a Elcano en esta singladura, varios de ellos contratados como grumetes o aprendices de marinero, al beneficiarse de la real orden por la que se determinaba que no pasaran de diez los extranjeros adscritos de cada nacionalidad, razón por la que a última hora son expulsados un buen número de portugueses<sup>9</sup>.

1. El primero de ellos, el anteriormente citado JUAN DE ELORRIAGA, que fue como maestro de la San Antonio, la carabela de mayor porte, y falleció el 15 de julio de 1519 en el puerto argentino de San Julián en plena Patagonia, tres meses y medio después de ser apuñalado por Gaspar Quesada, capitán de la nao la Concepción, quien a su vez fue degollado por orden de Magallanes, por la insurrección cometida.

(8) AGI. Patronato, 34, R.6.

(9) AGI. Patronato, 37, R.38.

Asimismo, Magallanes desterró por estos hechos acaecidos en zona tan hostil a Juan de Cartagena, —otro de los capitanes castellanos que tomó parte en la sublevación—, así como al clérigo, Pero Sánchez de Reina, por haberle amenazado con el fuego del infierno. A cuenta de la sedición registrada, esta nao regresó a Sevilla el 8 de mayo de 1520 con 53 tripulantes a bordo. Verdaderamente triste la suerte que corrió el gran navegante Elorriaga, por mostrarse leal al capitán de su embarcación, el portugués Álvaro de la Mezquita, primo de Magallanes, tal como expone otro clérigo que iba en la dicha nao, llamado Juan de Valderrama, diciendo:

*“Y el maestre Elorriaga, viendo preso a su capitán, dixo a Gaspar de Quesada: “requiero de parte de Dios e del rey don Carlos que vos vayays a vuestra nao y también vos requiero que solteys a nuestro capitán”. Y entonces el dicho Gaspar dixo: “e aún por este loco se ha de dexar de hazer nuestro hecho”. Y echó mano a un puñal el dicho Quesada e le dio de puñaladas, que lo dexó por muerto. Y que por estar este testigo confesando al dicho Elorriaga, non vido algunas cosas que pasaron en la nao, pero que vido al maestre Juan Sebastián (de Elcano) mandar toda la nao y hacer sacar la artillería”<sup>10</sup>.*

Como se puede deducir de esta declaración, Elcano no estaba en sintonía con su valedor y paisano Elorriaga, puesto que respaldó y se puso al dictado de los capitanes castellanos insurrectos. De hecho, esta actitud contra Magallanes y los portugueses, la ratificó al poco de regresar del tornaviaje, declarando:

*“Que como Hernando de Magallanes tenía preso al dicho Juan de Cartagena, todos los capitanes e la otra gente tenían miedo que los tomaría presos por los muchos portugueses e gente de muchas naciones que abía en la armada. E para ello requirieron a este testigo, como maestre, Juan de Cartagena e Gaspar de Quesada, que obedeciese los mandamientos del rey e les diese favor e ayuda como el rey en sus instrucciones lo mandaba. Y este testigo dixo que obedecía e que estaba presto para fazerlas conplir e requerir con aquello al dicho Hernando de Magallanes. Y que Álvaro de la Mezquita e Duarte Barbosa tenían cuestión con Magallanes porque no quitaba a los otros e hacía capitanes a ellos, deziendo que teniendo capitanes portugueses tendría toda la gente a su mano e haría todo lo que quiesse. E después que tuvo a ellos por capitanes, maltrataban e daban*

---

(10) AGI. Patronato, 34, R.17.

*de palos a los castellanos. Y que después de muerto Magallanes, otro portugués, Joan Caraballo, cogió la capitania. E le privaron de ella por los desaguisados que contra S.M. hazía, e así elegieron por capitán a este testigo, e dio la derrota para las islas de Maluco. E que el dicho Magallanes e Joan Caraballo nunca quesieron dar aquella derrota, aunque así fueron requeridos”<sup>11</sup>.*

2. LOPE DE UGARTE y URDAYAGA, marinero de Azpeitia, adscrito a la nao San Antonio que regresó precipitadamente a Sevilla en mayo 1521, a cuenta de los sucesos descritos de San Julián. Se había enrolado con un sueldo mensual de 1.200 maravedís.
3. JOANES DE GOROSTIZA, comúnmente conocido como Joanes de Segura, por ser natural de esta villa guipuzcoana. Se adscribió como marinero, pero le mataron los indígenas en una emboscada en la isla filipina de Cebú, el 1 de mayo de 1521. El seguratarra Joanes, llevaba años vecindado en Sevilla, donde estaba casado con la andaluza Catalina García.
4. MARTÍN DE GARATE, carpintero, natural y vecino de Deba, casado en la villa costera con Catalina de Yarza. Embarcó en la nao Victoria. Murió en esta nao un 31 de agosto de 1520. Había sido contratado con un sueldo mensual de 1.800 maravedís.
5. PEDRO DE LAZKANO y ALBIZTUR, más conocido como Pedro de Tolosa, por el pueblo de su naturaleza y residencia. Ingresó como grumete de la Victoria, aunque ya superaba los 20 años. Poco después fue ascendido a despensero o encargado de la custodia de las viandas de la nao. Completó la circunnavegación, pero al ordenarle Elkano que parase en Cabo Verde para conseguir víveres, fue apresado su batel con otros doce marineros por los portugueses, regresando a Lisboa 37 días más tarde de producirse la arribada de Elkano. Pedro había sido seleccionado para la expedición en última instancia, por la incomparecencia de otro grumete local.
6. DOMINGO DE ARRONA y EGAÑA, nacido en la barriada de su apellido y casado en Deba con una Yarza. Fue por carpintero en la nao la Concepción. Después pasó a La Trinidad, falleciendo en las Molucas el 14 de octubre de 1522.

---

(11) AGI. Patronato, 34, R.19.

7. LORENZO DE YRUNA y AGUIRRESAROE, del barrio andoin-darra de Soravilla. Embarcó en la Concepción pasando después a la Victoria, falleciendo en esta nao, muy probablemente por la hambruna que padecía la tripulación, el 13 de mayo de 1522, es decir, a escasos meses de completar el tornaviaje.
8. MARTÍN DE BARRENA y BARRIOLA, natural y vecino de Ordizia. Fue contratado como sobresaliente con sueldo mensual de 1.000 maravedís, en la nao Santiago que naufragó y se perdió el 12 de mayo de 1520, con 34 tripulantes a bordo. Sin embargo, Martín sobrevivió al naufragio, pasando después como tripulante de la Trinidad, falleciendo de enfermedad en las Molucas el 9 de abril de 1521.
9. JOANES DE YRUN URANZU, natural y vecino del lugar, hijo de Miguel y María, grumete de la Santiago, que debió perecer en el naufragio de esta nao en mayo de 1520.

Pero independientemente de este rol de guipuzcoanos, merecen destacar algunos enrolamientos un tanto particulares como son la de dos navarros que, de si algo carecían, era de tradición marinera. Uno se llamaba Juan de Larraga, natural y vecino de Pamplona, que en un principio ingresó como grumete de la Concepción, pasando posteriormente a la Trinidad y falleciendo en el Maluco a fines de febrero de 1523; el otro, Lope de Aguirre, vecino de Tudela, marinero de la nao Victoria, ambos conocidos en la tripulación por el apelativo de "*Navarro*". Este último fallecerá embarcado en el regreso de la Victoria, el 8-6-1522, seguramente por las condiciones extremas que padecían.

También resulta anecdótica la incorporación a la nao San Antonio de dos grumetes vizcaínos de Mungia, de 18 años de edad, que se encontraban de paso en Sanlúcar de Barrameda, y que estuvo propiciada por la expulsión de grumetes portugueses. Ellos eran Juan de Orue Ereñozabal y Pedro de Basozabal Landetxo, pero una vez embarcados, este último fue descartado y obligado a quedar en tierra por padecer del mal francés o sífilis<sup>12</sup>.

Por último, mención especial merece Juan de Zubileta, un niño de 13 años recién cumplidos, nacido en la anteiglesia baracaldesa de Burzeña, que se enroló como paje en la Victoria y completó la circunnavegación. Cuando la práctica totalidad de los que completaron el viaje fueron trasladados a Badajoz

---

(12) AGI. Contaduría del Sueldo, 425, N.1, R.1.

en 1524 por orden real, el niño vizcaíno declaró cuando fue interpelado sobre las circunstancias de la navegación, que “*él no vido ni sabía nada, porque nunca salió de la nao en que estaba*”<sup>13</sup>. Resulta increíble que una persona de esa edad permanezca enclaustrada tres años en una precaria embarcación, soportando unas condiciones infrahumanas, y salga con vida de esta aventura.

Las manifestaciones del propio Elcano tras consumir el viaje, constituyen muestra elocuente de la desastrosa situación padecida:

*“Que partiendo de la postrera isla, en cinco meses solo comieron arroz e bebieron agoa, sin tomar tierra en ninguna parte por miedo del rey de Portugal que tenía proveído de tomar esta armada en todas sus tierras, e así se nos morieron 21 hombres de hambre. E por falta de mantenimiento tomamos tierra en las islas de Cabo Verde, donde un factor de las naos que venían cargadas de especiería a Portugal, tomó el batel con 13 hombres e quería llevar a mí e a todos los otros presos, deziendo que solo podían descubrir especiería los portugueses. E por esto nos atacó con cuatro naos para nos tomar, mas antes determiné con toda la compañía de morir, antes de non ir en manos de los portugueses... E que hemos descubierto toda la redondeza del mundo, yendo por el occidente e viniendo por el oriente... E suplico a S.M. se provea al rey de Portugal por los 13 hombres que tanto tiempo han servido en esta armada*”<sup>14</sup>.

## **B) La expedición a la Especiería de las Molucas al mando del comendador Fray García Jofre de Loaysa (24-7-1525/30-11-1526)**

Los prolegómenos de esta nueva expedición a la Especiería de las Molucas bajo la capitanía del fraile manchego Loaysa, constituyen una clara muestra de que Elcano estaba en la cresta de la ola en cuanto a popularidad y prestigio. Para empezar se le adjudica el rango de segundo jefe y piloto mayor de la misma, compuesta por 450 tripulantes y 7 naos, entre las que destacaban la Victoria, que ejercía de capitana al mando del citado Loaysa, con una capacidad de 360 toneles, y la denominada Santi Spiritus patroneada por el mismo Elcano, de 240 toneles. Como se puede observar, el porte de estos navíos había experimentado un espectacular incremento en cuestión de un lustro. Además, la Corona asigna a Elcano por su participación en esta aventura, la extraordinaria cantidad de 1.000 ducados de oro, esto es, 375.000 maravedís. Esta empresa estaba financiada principalmente por la familia alemana Fugger o Fúcares, saga de banqueros que se habían asentado en la localidad manchega

---

(13) AGI. Patronato, 48, R.15.

(14) AGI. Patronato, 48, R.20.

de Almagro, y también por el factor real Cristóbal de Haro. Asimismo, los mandos como Loaysa o el mismo Elcano, quedaron obligados a invertir en la misma cada 150.000 maravedís y no fueron los únicos que lo hicieron, puesto que personas corrientes como el ayudante y criado de Elcano, el mondragonés Hernando de Gebara, puso 75.000 maravedís que le había procurado su círculo familiar<sup>15</sup>.

Como se ha comentado, el reconocimiento a la figura de Elcano tras la culminación de su anterior viaje de circunnavegación, resulta muy evidente. Así, va a ser incluido en el equipo de expertos cosmógrafos, astrólogos, pilotos, etc., entre los que se encontraban Hernando Colón, el fraile Durán, el doctor Salaya..., que se reúnen en Burgos para determinar sobre la jurisdicción de las Molucas<sup>16</sup>. Se le va a conceder el uso exclusivo de las insignias que definen y reconocen su grandiosa gesta, esto es, el globo terráqueo con la inscripción latina “*Primus circumdedisti me*” y el derecho a la percepción anual de 500 ducados (187.500 maravedís) de las arcas reales, de conformidad con el albalá expedido en Valladolid en enero de 1523<sup>17</sup>. Asimismo será recibido con los máximos honores en el homenaje real ofrecido en Badajoz a los expedicionarios que regresaron del primer viaje. En febrero de 1523, obtiene el perdón real por venta de nao de 200 toneles a mercaderes extranjeros vasallos del Duque de Saboya, acción prohibida por las leyes que regían, justificando el hecho porque no había cobrado los servicios que con ella hizo en Levante y África a la Corona, documento recientemente hallado en el archivo de Laurgain y que parece corresponderse con prestaciones hechas en el período 1517-1518, a partir de la desaparición del escenario marítimo de su hermano mayor, Sebastián<sup>18</sup>. Y tampoco es de soslayar la consulta que le hace expresamente el Emperador sobre la conveniencia de montar una casa de contratación de especiería en La Coruña, marginando la de Sevilla, como preludio de esta segunda expedición. El informe expedido por Elcano a la realeza es totalmente favorable a esta posibilidad, señalando expresamente “*que las naos que proceden de Flandes, Inglaterra, Alemania e otras partes, donde es todo el gasto de la Especiería, les es más seguro el viaje a La Coruña. E en Sevilla ay muchos inconvenientes, porque hallándolo en Lisboa para comprar, non pasan por el cabo de San Vizente, donde se suelen perder muchas*

(15) AGI. Patronato, 38, R.1.

(16) AGI. Patronato, 48, R.13.

(17) AGI. Patronato, 38, R.1.

(18) SNAE. Badator. Archivo de la torre de Laurgain. N.º legajo 09. Real cédula de Carlos I a Juan Sebastián de Elcano.

*naos e a veces que está quatro o cinco meses que non pueden doblar el cabo. Que en La Coruña ay muchos montes e fierro para el aparejo de naves, lo que non ay en Sevilla. Que la ribera de Sevilla es de agua dulce e con los grandes calores se crían muchos gusanos que hacen mucho daño a las naos...*"<sup>19</sup>. Y se debieron tener muy en cuenta las sugerencias de Elcano, ya que esta expedición a la Especiería se monta en Portugalete y sale de La Coruña.

### ***1. La adscripción del círculo familiar***

Como hemos podido apreciar, hasta la fecha esta clase de expediciones se formaban mediante alistamientos aleatorios y puntuales en los que entraban personas de cualquier extracto, edad y naturaleza. No cabe duda de que ahora, merced a la categoría y rango alcanzado por Elcano, se le va a permitir adscribir a la empresa tanto a su círculo familiar como a compañeros de navegación del entorno próximo.

Independientemente de las quejas formuladas desde el entorno de Elcano en el sentido de que *"para ir a los viajes que fue en servicio de Su Majestad, vendió el dicho Juan Sebastián e su madre mucha parte de lo que tenían, así en bienes muebles como rayzes"*, el hecho cierto es que entre mayo de 1523 y junio de 1524, los contadores reales le habían liquidado una copiosa cantidad en metálico, a cuenta de su salario como maestro de 3.000 maravedís al mes, a sus prácticamente doce meses empleado como capitán de la Victoria con un muy estimable sueldo mensual de 4.000 maravedís y, especialmente, por los 302 quintales de clavo que le quedó neto a su regreso, apreciados en nada menos que 508.725 maravedís<sup>20</sup>.

En este contexto de máxima celebridad y disponibilidad, procede Elcano a incorporar en la expedición a su cuñado Santiago de Gebara, casado con su hermana menor Inesa, quien va por capitán de una pequeña embarcación o patache aprestado y construido en La Coruña, llamado Santiago, que alcanzaba justamente los 60 toneles y era ideal para el reconocimiento de las zonas de costa. Precisamente esta nao se desderrotará por la tempestad al atravesar el estrecho de Magallanes, y una vez perdida *"corrió para la espaldas de la mar del sur para la Nueva España"*, esto es, arribando al actual territorio

---

(19) AGI. Patronato, 48, R.20.

(20) AGI. Contaduría del Sueldo, 425, N.1, R.1.

mexicano, lugar en el que fallecerá el citado Santiago a primeros de noviembre de 1526<sup>21</sup>.

Asimismo, enrola en esta expedición a sus tres hermanos menores y a un sobrino carnal. El primero de nombre Martín Pérez, como piloto de la nao por él capitaneada, llamada Sancti Spiritus. El segundo, Ochoa Martínez, lo hace como maestre de la nao San Gabriel, la cual naufragó, pasando con el mismo oficio al patache de su cuñado Santiago de Gebara. El tercero y más joven, llamado Antón Martínez de Elkano, fue de ayudante de piloto en la carabela Santa María del Parral, con un estimable sueldo de 2.500 maravedís al mes. Por último, el sobrino que embarcó con él como marinero era Esteban de Mutio, hijo de su hermana María. Todos ellos, al igual que nuestro protagonista, fallecieron durante el transcurso de esta expedición a las Molucas<sup>22</sup>.

## **2. La marinería del entorno próximo**

Pero no sólo se adscribieron familiares de Elkano a esta expedición, sino también un buen número de jóvenes marineros de la misma Getaria y de otros pueblos costeros próximos como fue el caso de Martín de Galarraga, Andrés de Gorostiaga, Joanes de Arrese, el herrero y lombardero zarauztarra Juan Ruiz de Lertxundi, el contra maestre zumaiarra Iñigo de Elorriaga que a los meses ocupó el cargo de maestre de la nao capitana, etc. Pero entre todos ellos cabe destacar a Juan de Jausoro, alias “*Juan de Areizaga*”, un joven clérigo nacido en 1498 en Zumaia, que se incorporó con Elkano en Bilbao en la nao Sancti Spiritus y fue uno de los pocos supervivientes de esta expedición. No cabe duda de que el cura Areizaga tuvo la fortuna a su lado, tal como se refleja en esta declaración:

*“Que obra de tres legoas antes de llegar a la boca del estrecho de Magallanes con mal temporal, la nao Sancto Spiritus del capitán Juan Sebastián de Elcano dio al través y se perdió la noche de San Sebastián del año 1526, aunque se salvó la mitad de la gente que en ella iba, y la demás se ahogó. E este testigo (Areizaga) pasó a otra nao llamada Santiago de que era capitán Santiago de Guevara, e dende a ciertos días, la nao en que iba este testigo aportó a la Nueva España, donde el dicho capitán Guevara falleció. E este testigo pasó después a estos regnos con el capitán Pedro de Alvarado”<sup>23</sup>.*

---

(21) AGI. Patronato, 39, R.14.

(22) AGI. Patronato, 40, N.1, R.5.

(23) AGI. Patronato, 38, R.8.

De todas formas, los que tuvieron un papel esencial en el desarrollo y culminación de esta empresa a la Especiería, fueron dos vecinos de Elgoibar, viejos conocidos del capitán Elkano y residentes en la barriada de Arriaga de la citada villa. Aunque ostentaban el mismo apellido, Karkizano, no tenían relación parental alguna entre ellos, sino que eran originarios y residentes en cada una de las casas solares de esa denominación existentes en el citado barrio: la Karkizano de Yuso, también conocida como “*Palacio*”, y la Karkizano de Suso o Goikoa.

El de la casa de arriba, de nombre Martín Iñíguez de Karkizano y Buruñano, de similar edad que la de Juan Sebastián Elkano, era hombre avezado en los asuntos de la mar, no en balde estaba casado con una Ubilla de Mutriku, familia de amplia tradición marinera. En principio Martín Iñíguez fue contratado para ejercer el cargo de alguacil mayor de la nao capitana, con un sueldo mensual de 1.875 maravedís, lo que significaba triplicar los emolumentos de un buen oficial del contexto urbano. Al poco tiempo ascenderá a contador general de la expedición por el fallecimiento de un sobrino de Loaysa. Tras la muerte de los máximos responsables de esta armada —Loaysa y Elkano—, el mando de la misma recaerá en un vizcaíno residente en Valladolid, llamado Toribio Alonso de Salazar, quien estuvo poco más de mes y medio al frente de ella. En consecuencia, en septiembre de 1526, es designado nuevo capitán general de la expedición el elgoibarrés Martín Iñíguez de Karkizano, quien a finales de noviembre de ese mismo año, logrará culminar esta empresa a las Molucas, al mando de 115 tripulantes. De todas formas, no fue fácil su estancia en el archipiélago moluqueño, especialmente por la presión ejercida por los portugueses, falleciendo en la isla de Tidore en julio de 1527<sup>24</sup>.

El otro Karkizano de la casa yusera, era Martín García de Karkizano y Likona, un joven marinero de escasas 21 primaveras al inicio de esta aventura, que al año siguiente de 1526 y por muerte de los cargos que ostentaban ese oficio, fue nombrado tesorero general de la expedición. Enrolado en la nao capitana, es uno de los testigos que suscribieron el testamento de Elkano, junto con Hernando Gebara, Urdaneta y Andrés Gorostiaga. Martín García fallecerá de enfermedad en las Molucas en 1530, con 26 años. En su testamento otorgado en tan apartado lugar, nos da testimonio de la estrecha relación que mantuvo tanto con Elkano como con su paisano y convecino Martín Iñíguez de Karkizano, confesando lo siguiente:

---

(24) AGI. Patronato, 40, N.1, R.4.

*“Reconozco estar debiendo ropas, paños, material de ropalina y margarita para tejidos, cominos o plantas de especias y otros objetos de Juan Sebastián de Elcano y de Martín Iñíguez de Carquiçano, los cuales no están asentados en las almonedas de las personas (es decir, sin declarar su propiedad). Y digo que Martín Iñíguez de Carquiçano dijo al tiempo de su muerte que por quanto él avía tomado algunas cosas de mercaderías de los vienes y hazienda de Juan Sebastián de Elcano y no estaban asentados en la almoneda de los bienes del dicho Juan Sebastián, que era verdad qu’el dicho Martín Iñíguez avía rreçibido lo que se contenía en un memorial que quedaba en mi poder, que heran hasta en cantidad de 18.651 maravedís”<sup>25</sup>.*

### **3. Epílogo**

En 1529 los reyes de España y Portugal suscriben el llamado Tratado de Zaragoza, por el cual el portugués se aviene al pago de la estratosférica cantidad de 350.000 ducados de oro, por la renuncia española a la Especiería de las Molucas y por consiguiente a armar futuras expediciones a la zona<sup>26</sup>.

Escasos eran los expedicionarios que habían llegado a las Molucas y aún más restringidos eran los que pudieron sobrevivir a esta aventura. Entre estos figuraba el paje o asistente de Elcano, el ordiziarra Andrés de Urdaneta y Zerain. Tras un increíble periplo de once años en el que vio fallecer a la práctica totalidad de sus compañeros de expedición, a principios del año 1536, se embarca en una nao portuguesa que arribará en junio de ese año a Lisboa, donde le serán confiscadas todas las pertenencias y documentos que portaba. Sus reiteradas quejas ante el embajador español en Lisboa por el atropello sufrido, resultan baldías. De regreso a su pueblo natal, se entrevista con el Emperador en Valladolid, dándole cuenta de las circunstancias que rodearon a este viaje a la Especiería. Para el mes de octubre de ese año, se encuentra asentado en el domicilio familiar de Ordizia<sup>27</sup>. Un joven como él, que había estado implicado en aventuras más de la mitad de su existencia, poco tiempo más permanecerá en su pueblo natal. En 1538, acompañado por un primo suyo, se embarcarán ambos con destino a Méjico.

---

(25) AGI. Patronato, 39, R.3.

(26) AGI. Patronato, 49, R.9.

(27) AGI. Patronato, 39, R.14.



# La primera experiencia global\*

JOSÉ ÁNGEL ACHÓN INSAUSTI  
Universidad de Deusto

## *Resumen:*

*La celebración del V Centenario de la primera circunnavegación se produce en un contexto de incertidumbre ante los impactos que la globalización actual está provocando en nuestras vidas. También en un contexto de auge de la global history, como contribución de los historiadores a la reflexión sobre esas incertidumbres e impactos.*

*En esa línea, este artículo lanza una mirada a las consecuencias de la primera circunnavegación, considerada como momento cumbre de lo que se ha denominado primera globalización o primera experiencia global, y reflexiona sobre lo que esa primera experiencia histórica puede aportar para una mejor comprensión de las actuales dinámicas globalizadoras.*

*Palabras clave: Renacimiento. Globalización. Elcano. Magallanes. Urdaleta. Primera vuelta al mundo. Siglo XVI. Historia del País Vasco. Modernidad. Global History. Territorialización.*

---

(\*) Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 8 de mayo de 2018. Hemos mantenido el texto preparado para la misma añadiendo las referencias imprescindibles. Sobre los autores que se van citando a lo largo del texto, véase la bibliografía final. Este artículo se enmarca en el proyecto de investigación del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España HAR2017-84226-C6-5-P “Los cambios en la modernidad y las resistencias al cambio. Redes sociales, transformaciones culturales y conflictos. Siglos XVI-XIX”, y forma parte de las investigaciones que desarrollo en el equipo “Estudios Vascos”, reconocido y financiado por la Universidad de Deusto.

*Laburpena:*

*Gaur egungo globalizazioak gure bizitzan eragiten dituen inpaktuei buruzko ziurgabetasun-testuinguru batean gaudela egokitu zaigu lehen mundu biraren V. mendeurrena. Bai eta global history delakoak gora egin duen garaian ere, historialariek zalantza eta inpaktu horiei buruzko hausnarketarako egindako ekarpen gisa.*

*Ildo horretan, artikulu honetan lehen mundu biraren ondorioak aztertzen dira, hau da, lehen globalizazio edo lehen esperientzia globala deitutakoaren une goren haren ondorioak, eta gainera, gogoeta egiten da zer ekarpen egin dezakeen lehen esperientzia historiko hark egungo globalizazioen dinamikak hobeto ulertzeko.*

*Gako-hitzak: Errenazimentua. Globalizazioa. Elcano. Magallanes. Urdaneta. Lehenengo bira munduari. XVI. mendea. Euskal Herriko historia. Modernitatea. Global History. Territorializazioa.*

*Summary:*

*The fifth centenary of the first circumnavigation of the globe takes place against a backdrop of uncertainty around the impacts that current globalisation is having on our lives. Global history, in form of historians' contribution to the reflection on these uncertainties and impacts, is also on the rise.*

*In this context, this paper examines the consequences of the first circumnavigation of the globe —considered a peak of what has been called the first globalisation or the first global experience— and reflects on what that first historical experience may bring to enabling a better understanding of current globalising dynamics.*

*Keywords: Renaissance. Globalisation. Elcano. Magellan. Urdaneta. First circumnavigation of the world. 16th century. History of the Basque Country. Modernity. Global History. Territorialisation.*

## **1519: La primera experiencia global y la “otra” modernidad**

Quizá, una de las novedades más características de la actual conmemoración de la expedición de Magallanes-Elcano sea su ubicación en el debate historiográfico acerca de la *global history* y en las discusiones acerca de lo que podemos denominar primera globalización o, todavía mejor, primera

experiencia global. En ellas, algunos autores como Gruzinski o Sloterdijk han situado al citado viaje como epicentro de una transformación de largo alcance. Esto es un cambio ciertamente radical respecto a algunas concepciones que todavía predominaban en el siglo XX, que minimizaban el efecto de dicha expedición, como aquella de Mousnier que la calificó como “proeza deportiva de mediocre interés comercial”<sup>1</sup>.

Este cambio obedece, evidentemente, a que estamos metidos de bruces en un fenómeno globalizador que está impactando fortísimamente en nuestras vidas cotidianas. Decisiones que se toman a miles de kilómetros nos influyen de manera determinante y parece que el mundo entero va comportándose como un “sistema” frente a una etapa anterior donde cada estado formaba —en buena parte— un sistema propio por mucho que tuviera relaciones externas. Es decir, lo que ocurre en el interior de unas fronteras, no se explica ya sólo por factores internos a esas fronteras, y esto llega a tal nivel que ya no se puede estudiar la economía o la sociedad de un país recurriendo sólo a factores endógenos, como ha argumentado, entre otros, Ulrich Beck.

Este panorama nos llena de incertidumbres acerca del futuro y por eso nos preguntamos por él. Y también nos preguntamos por su origen: cómo surgió, para qué, qué fuerzas lo impulsaron, etc. De la misma manera que nos preguntamos en qué momento el mundo entero —y no cada uno de sus componentes— comenzaron a formar un sistema interrelacionado, en qué momento, en suma, podemos empezar a hablar de una historia global.

Los historiadores hemos recogido el mensaje de nuestro presente y, preocupados como los demás ciudadanos por nuestras incertidumbres y por nuestro futuro, nos lanzamos a contribuir con aquello que nos es más propio, con una reflexión sistemática sobre nuestras experiencias. Como seres humanos ¿qué hemos hecho cuando se han ampliado hasta límites insospechados los espacios en los que somos capaces de movernos y de comunicarnos? ¿o cuando hemos vivido una época de cambios tecnológicos acelerados? ¿o cuando se han transformado nuestros conceptos acerca de la naturaleza, de la Creación o del propio ser humano? ¿o cuando se han redimensionalizado los espacios políticos? ¿o cuando se ha incrementado exponencialmente la movilidad de las personas?

Y rebuscar en estas experiencias ¿para qué? Parafraseando a Koselleck, diríamos que quienes esperen encontrar respuestas obtenidas directamente de

---

(1) Recogida y criticada por BENASSAR, B. *La América española y la América portuguesa*, Madrid 1985, Sarpe, p. 62.

sus experiencias se equivocan, pero quienes construyen su futuro al margen de las mismas, también. El estudio de nuestras experiencias no nos permitirá deducir directamente las soluciones a nuestros problemas, pero nos permitirá afrontarlos cargados de criterio, con más conciencia de lo que queremos hacer.

Esto es lo que nos ha llevado de vuelta al Renacimiento, más concretamente al siglo XVI y a esas expediciones como la protagonizada en 1519-22 por Magallanes-Elcano. No es casualidad, pues el momento es muy propicio para las comparaciones. Si yo les hablase de una época en la que el ser humano, al calor de una revolución tecnológica, se interroga por el alcance de su razón y de la ciencia, incrementa exponencialmente su movilidad, adapta sus estructuras económicas y políticas a nuevos horizontes de alcance mundial, reconsidera sus percepciones acerca de la identidad colectiva y de las relaciones con el “otro”, se plantea cómo educar a las personas ante tanta transformación e incertidumbre y quiere responder con creatividad e innovación a los nuevos retos... ¿de qué época creen que les estaría hablando? ¿del XVI o del XXI? De las dos. Así que, efectivamente, parece un momento adecuado para recoger nuestra experiencia como seres humanos en torno a esos problemas.

Todos estos temas han sido analizados por los historiadores de manera sistemática con el nuevo milenio. Evidentemente, antes se había hablado ya mucho de los descubrimientos, del Renacimiento, de la expansión de Europa, de la economía-mundo, etc., pero ahora la interpretación que se hace adquiere unos matices nuevos. Tradicionalmente, se había asociado al Renacimiento con la modernidad queriendo ver allí algunos antecedentes de nuestra sociedad: el individuo, el estado, la burguesía, el capitalismo, el laicismo... Esta tesis que tiene su origen en las obras de Burckhardt, a mediados del siglo XIX, ha sido puesta en entredicho por la investigación histórica. A veces nos entusiasmos detectando novedades y caemos en el pecado del anacronismo, suponiendo que, por ejemplo, donde vemos incremento de las operaciones comerciales ya podemos hablar de capitalismo, o que donde detectamos grupos sociales urbanos mal encajados en un orden estamental ya podemos hablar de burguesía en un sentido parecido al nuestro. La investigación histórica de los últimos decenios ha demostrado que difícilmente el Renacimiento puede ser considerado “moderno” porque los coetáneos pensasen en términos de burguesía, individuo, estado o capitalismo. De hecho, cualquier innovación de esta época tuvo sus límites, incluidas las que hoy vamos a tocar. Ninguna llegó a transformar la cosmovisión de fondo —trascendente, de origen divino— ni alteró una cultura social que seguía teniendo como norte la jerarquía y no la igualdad.

Seamos, pues, prudentes, evitemos innecesarios anacronismos, y partamos de un Renacimiento que no es tanto una ruptura brusca como una época de tránsito, de ebullición y convivencia de ideas tradicionales y nuevas, con características cuyas raíces se hunden en pleno Medioevo y con otras que apuntan a lo que sólo se consolida muchos siglos después, sabiendo que las innovaciones todavía no generaron un cambio brusco de paradigma, que todas ellas se interpretaron en el marco de una cosmovisión trascendente (cristiana) y ordenada (estamental), y en la que los grupos sociales tenidos por más innovadores (comerciantes, “burguesía” urbana...) tenían como expectativa social acercarse a la nobleza, siquiera en sus estratos más modestos, es decir, a aquel status que no tenían por nacimiento.

Con estas precauciones, es legítimo preguntarse por las innovaciones, por aquello que —aun teniendo claras raíces medievales y aunque se interprete en el marco de una cultura tradicional— “comienza” en el sentido de que se acelera de tal manera que irrumpe en la vida cotidiana de las personas y, esto lo sabemos hoy, ya no tendrá vuelta atrás. Por ejemplo, es natural que nos interroguemos acerca de la evolución de las monarquías en el siglo XVI y, sabiendo como sabemos hoy que son un antecedente de nuestros estados, analicemos qué elementos de esa evolución preparan el camino hacia la estatalización de la política, aunque los contemporáneos, como es lógico, no fuesen conscientes de ello ni dieran a sus acciones y expectativas políticas un sentido estatalizante. E igualmente, podemos preguntarnos por el comienzo de lo que podríamos llamar una concepción del mundo a escala planetaria, por el inicio de una historia en la que ese mundo se percibe en su totalidad y las partes que lo componen aparecen como “mundos conectados”, aunque esa totalidad esté todavía muy lejos de formar un “sistema” y los contemporáneos sigan teniendo un horizonte de acción primordialmente local.

Esto es lo que comienza —se acelera, se multiplica...— con Colón, con Magallanes y Elcano, y con el resto de expediciones de la época: la percepción del globo en su totalidad y de las partes que lo componen como mundos conectados. Y nuestro interés procede también del hecho de que el impacto que todo esto tuvo no quedó restringido a unos pocos expedicionarios —una parte ínfima de la población— o a los algo más numerosos emigrantes que siguieron a las expediciones, sino que también incidió en las vidas cotidianas de los que permanecieron en su localidad. Esta es la gran diferencia con viajes y experiencias anteriores: las expediciones del XVI modificaron no sólo la percepción del mundo, sino que también obligaron a las comunidades locales a verse, definirse y organizarse no sólo en sí mismas sino como parte de un mundo más amplio.

Por ello, y con todas las precauciones arriba indicadas, aunque no podamos hablar de globalización en sentido estricto, sí al menos podemos hacerlo de una primera “experiencia global”, o de un “desenclavamiento” del mundo (Sallmann), o del inicio de una “historia conectada” (Imízcoz). Este es el fenómeno central que ha permitido a algunos pensadores como el filósofo alemán Peter Sloterdijk decir que “en 1519 comienza la historia que hoy seguimos escribiendo” o a historiadores como el francés Serge Gruzinski hablar de “la otra modernidad” —para confrontar esta “hispana” a la tradicional “eurocéntrica”, centroeuropea o anglosajona, la del racionalismo y el estado-nación westfaliano— caracterizada por el inicio de la convergencia entre fuerzas locales y globales, aquella en la que “las partes del mundo se transforman al entrar en contacto unas con otras” y en la que “la movilización de los hombres y las cosas adopta una escala planetaria”<sup>2</sup>.

### **El impacto de la primera experiencia global**

Establecido el marco en el que debemos entender esta primera globalización sigamos adelante: ¿en qué aspectos concretos podemos decir que esta primera experiencia modificó comportamientos y expectativas de los actores sociales? Vamos a examinar tres, aun sabiendo lo mucho que dejamos de lado. En concreto:

1. Las vivencias de estas expediciones permitieron a sus protagonistas experimentar e interiorizar muchas de las reflexiones que los filósofos y humanistas llevaban elaborando desde Santo Tomás, y que afectaban al valor del ser humano, a la capacidad de su voluntad, a su relación con el Creador y con la naturaleza y a la posibilidad de conocer, representar y dominar ésta.
2. Los cambios —quizá los más “revolucionarios”— en la concepción del espacio y sus consecuencias, a veces aparentemente paradójicas. En concreto, y siguiendo a Conrad, examinaremos cómo se realimentaron, a la vez, lógicas territorializadoras y desterritorializadoras, lógicas de enclavamiento y de apertura, cómo ello puso en primer plano la actualización de los sentimientos de pertenencia a comunidades territoriales (ya fuesen casas, villas, o provincias) y cómo ello obligó a

---

(2) SLOTERDIJK, P. “El mundo sincronizado. Aspectos filosóficos de la globalización”, en *¿Qué sucedió en el siglo XX?* Madrid 2018, Siruela, p. 56. GRUZINSKI, S. *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México 2010, Fondo de Cultura Económica p. 93 y 81 respectivamente.

éstas a “conectarse” —a tejer “redes”— para situarse y “estar” en ese mundo concebido a escala planetaria.

3. Las contradictorias conclusiones del primer —más allá de cruzadas y reconquistas— contacto masivo con “otros” (los no cristianos pero tampoco infieles) y, como dice Gruzinski, de las primeras mezclas y de las primeras barreras que se levantan para evitarlas. Por cierto, también habrá que notar que de esas experiencias de contacto se deriva el dominio planetario de una Cristiandad que, sin embargo, se fracciona, se rompe en mil pedazos y se convierte poco a poco en Europa.

### ***Experiencias viajeras y concepción del ser humano***

Siempre he pensado que los grandes cambios que se producen en el Renacimiento vienen alentados por una profunda transformación en la concepción de las relaciones entre Dios y el ser humano: del Pantocrator medieval al Dios de Miguel Angel. Y siempre he sospechado que tras la representación de la Capilla Sixtina estaban pensamientos como los de Marsilio Ficino y, sobre todo, el de Pico y su *Oratio* —el “manifiesto del Renacimiento”—. La inversión de papeles es significativa. Del Dios que todo lo dirige como Creador omnisciente —el que premia y castiga como un señor y envía a sus santos para ganar batallas— al Dios que —parafraseando a Sloterdijk— da por terminada la primera semana de la Creación con el Hombre, pero le deja —le ordena— que tome la iniciativa, que admire lo creado y lo organice y domine, dejándole el protagonismo de lo que podríamos llamar la “segunda semana” de la Creación. Un Dios que ha concluido su labor como Creador dando forma a un ser creativo, dotado de creatividad, inferior a él pero autónomo, capaz de dirigir su propia historia y responsable de la misma, tan libre que podrá elegir entre acercarse a lo divino materializando este impulso creativo, o permanecer en la animalidad rechazándolo.

¿Qué tiene esto que ver con nuestros viajeros? Mantengo que, sin necesidad de haber leído ni a Pico ni a Ficino, la vida en estas expediciones condujo a nuestros protagonistas a desarrollar una concepción de las capacidades del ser humano bien cercana a la promovida por aquellos. Una concepción en la que el hombre activo vuelve a recuperar un protagonismo perdido desde los tiempos clásicos. Y una concepción en la que la voluntad humana de situarse en el centro de la Creación se materializa en la actitud observadora, curiosa, científica, que protagonizaron muchos de estos viajeros. Una auténtica “revolución de la experiencia”, como la calificó Da Silva Dias, pues se trataba de un conocimiento empírico, alejado del saber más abstracto y deductivo que

predominaba en los ámbitos universitarios. Esa actitud curiosa y observadora se trasluce claramente en muchas de las crónicas y diarios que los expedicionarios escribieron en sus viajes.

Uno de estos textos —en el que me apoyaré varias veces en esta conferencia— es la *Relación* que escribió Andrés de Urdaneta del viaje de Jofre García de Loaysa. Recordemos que esta fue la expedición promovida en gran parte por Elcano tras regresar de la primera circunnavegación, y en la que finalmente el marino de Getaria moriría.

Pues bien, el texto de Urdaneta es un magnífico ejemplo de las ideas que acabamos de exponer. Por un lado, de esa actitud activa a la que obligaban las múltiples dificultades por las que atravesaban los viajeros y que invitaban a reconsiderar —por fuerza horca— lo que concernía a Dios y lo que era competencia humana. Es curioso el episodio en el que Elcano recrimina a sus marineros que —ante el riesgo de embarrancar— opten por rezar en lugar de por trabajar:

“La nao Anunciada comenzó a garrar de tal manera que ya íbamos a dar al través sobre unos barrancos, a donde no podíamos escapar ninguno de nosotros, aunque fuera de día; y estando toda la gente pidiendo misericordia, llegó Juan Sebastián d’Elcano e dijo a Pedro de Vera que esforzase la gente para que trabajasen en lo que les mandasen, e que, con ayuda de Dios, él escaparía la gente y la nao si ellos quisieran trabajar como buenos marineros, porque él tenía tomada por la aguja la punta de una playa...”<sup>3</sup>.

No va a intervenir ningún arcángel ni ningún Santiago oyendo las súplicas de los marineros; es el conocimiento de Elcano el que les salvará. Sin despreciar la ayuda de Dios es él y no Él quien “escaparía” la nao. Se trata, además, de un tipo de conocimiento que comenzaba a ser exigible y su falta denunciabile, como cuando Urdaneta critica al propio Elcano y a los que habían estado antes en el Estrecho de Magallanes por haber quedado encallados: “A la verdad fue muy gran ceguera de los que primero habían estado en el Estrecho, en demás de Juan Sebastián d’Elcano que se le entendía cualquiera cosa de la navegación, que en la sonda se podía conocer muy bien”<sup>4</sup>.

---

(3) URDANETA, A. de. “Relación del viaje del Comendador García de Loaysa a las Islas de la Especería o Molucas en 1525, y sucesos acaecidos en ellas hasta el de 1535”, en Uncilla y Arroittajaregui, F. de. *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, San Sebastián 1907, Imprenta de la Provincia, p. 325.

(4) *Ibid.*, p. 323.

De manera que el viajero está obligado a observar y a anotar, a conocer el medio que le rodea previendo que no va a ser la última vez que pase por allí. Una curiosidad en la que se adivina un empirismo precientífico que el propio Urdaneta practica con profusión anotando de manera precisa latitudes y longitudes y añadiendo observaciones prácticas para futuros navegantes. Su texto abunda en descripciones como la siguiente:

“Llegando a esta punta, pasando este puerto, hay una punta a una legua de este y se corre una punta con otra este oeste y así como doblas esta punta, descubres este cabo del puerto de la Sardina. Llámase este cabo del Descanso y así de esta punta al puerto de la Sardina hay tres leguas y corresenos oeste sudeste cuarta del este oeste, y a una legua de camino hallarás un valle grande y en derecho de este valle está una isleta pequeña, y a cuarto de legua de tierra y de este valle sale un río de agua dulce y junto con tierra, en derecho de este cabo de este río, está una isleta pequeña en la costa del sudoeste; se hacen muchas entradas y señales de grandes bahías y puertos”<sup>5</sup>.

Demostrándonos por tanto, ya desde muy joven, esa actitud que le llevará en el futuro a descubrir la ruta del tornaviaje. Esta actitud práctica y empirista no está reñida con otro tipo de curiosidad, más admirativa, como si Urdaneta fuese plenamente consciente de que el mandato divino no era sólo el de situarse en el centro del mundo para dominarlo sino también para contemplar la Creación y admirarla, por lo que siembra su *Relación* de apuntes sobre todo aquello que le resulta nuevo y le impresiona, como cuando descubre los peces voladores:

“En todo este golfo, desde que pasamos a Cabo Verde, había mucha pesquería, e cada día veíamos una cosa o pesquería la más fermosa de ver que jamás se vio; y es que hay unos peces mayores que sardinas, los cuales se llaman voladores, por respecto que vuelan como aves en el aire, bien un tiro de pasamano, que tienen alas como casi de murciélago aunque son de pescado, y éstos vuelan y andan a manadas; y así hay otros pescados tan grandes como toninos, que se llaman albacoros, los cuales saltan fuera del agua bien longura de media nao”<sup>6</sup>.

En suma, el viaje —y lo que promete— inducen a un nuevo tipo de actitud que está en el embrión de una mirada científica. Como ha dicho Isabel Soler es una mezcla de realidad y reflexión, un impulso que genera a la vez movimiento y contemplación. Es indudable que, sin necesidad de leer ningún

---

(5) *Ibid.*, pp. 338-339.

(6) *Ibid.*, pp. 321-322.

libro filosófico, este tipo de experiencias producen —y denotan que se ha producido— un exponencial crecimiento de la confianza en las fuerzas y en la voluntad del ser humano. Y muestran asimismo un convencimiento de que en hacer uso de esa voluntad y de esa confianza está la esencia del mandato divino.

Además, debemos considerar el impacto que causaron todas estas hazañas incluso entre los que no participaron. Sus relatos, orales o escritos, no podían sino causar un asombro inenarrable dada la magnitud de los desafíos, el riesgo asumido y, sobre todo, el éxito conseguido. El tono épico es manifiesto en muchos relatos como el del portugués Fernao Lopes de Castanheda: “...sin ver más que agua y cielo, rodeando toda la esfera, cosa nunca acometida por mortales, ni siquiera imaginada que se pudiera hacer...”. Pedro de Mexía escribía en su *Coloquio del sol*: “Esta excelencia y preeminencia, entre otras muchas, tuvo Dios guardada para el emperador, que se hiciese en su tiempo y por su mando lo que los hombres nunca habían hecho ni aun bien entendido, después que Dios creó el mundo, y cosa de que muchos sabios antiguos dudaron que era posible”<sup>7</sup>. No es imposible —de hecho fue muy posible— que el que escuchaba las frecuentes exageraciones que acompañaban a los relatos —luego volveremos sobre ello— alimentase con imaginación extra lo contado; también los propios cronistas contribuirían a ello llenando con fantasía las múltiples interrogantes y vacíos que las experiencias del viaje les habían dejado. Juan Gil ya demostró que el propio Colón cree “ver” en su primer desembarco los animales y paisajes que había relatado Marco Polo, convencido de estar en Cipango. De hecho, el dominio de la naturaleza por parte del ser humano siempre se ha expresado a través de mitos, antes de que la mentalidad científica fuese parte de nuestro legado cultural. Pero ahora el convencimiento de que el ser humano era capaz de vencer a la naturaleza se multiplicó. ¿Cómo no iba a hacerlo tras los relatos de penurias superadas que contaban los supervivientes? Veamos, para terminar este punto e ilustrar dichas penurias, un par de ejemplos de la misma *Relación* de Urdaneta que hacen referencia a las condiciones higiénicas:

“En estos tiempos hacía muy grandes nieves e frío, que no había ropas que nos pudieran calentar. A las noches eran tantos los piojos que se criaban que no había quien se pudiese ler(sic). Por cierto, un gallego murió que todos tuvimos por averiguado que los piojos le ahogaron, que no le

---

(7) Textos tomados de FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. Carlos V. *Un hombre para Europa*, Madrid 1999, Espasa-Calpe, p. 133. La cita de López de Castanheda en SOLER, I. *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona 2008, Acanalido, p. 153. Su idea de que el viaje es una mezcla de realidad y reflexión en *Ibid.*, p. 152.

podimos escapar de ellos: limpiáronle muy bien e metiéronle en una pipa abierta con vestidos limpios, y al tercer día yo le vi que ni él ni la pipa parecían sino los vueltos todos cubiertos de piojos muy grandes; e así murió”.

Y a la lucha contra la mala mar:

“La mar andaba tan grande que pasaba muchas veces más alto que por la mitad del mástil, que no había hombre que se pudiese mover de donde estaba e como la nao encalló algunos marineros e soldados viendo que cuando la resaca volvió toda la nao quedó en seco comenzaron a saltar de la nao, e de diez que así saltaron no escapó más de uno que la mar les alcanzó y los metió debajo de la nao; los más de ellos les hizo pedazos y los otros se ahogaron no pudiendo salir”<sup>8</sup>.

### ***Territorios, redes y sentimientos de pertenencia***

El segundo proceso de transformación es aparentemente paradójico. Lo enunciaré diciendo que la ampliación de los horizontes espaciales de existencia generó paralelamente la reafirmación de los espacios locales. Pero vayamos con orden.

El descubrimiento de la “cuarta parte” del mundo ya fue un hecho que produjo una notable conmoción y mucho más al irse descubriendo sus auténticas dimensiones. Pero otro momento clave se produjo cuando Elcano y Pigafetta informaron que, tras superar el estrecho de Magallanes, se adentraron en un inmenso aunque pacífico mar y —aun en condiciones ventajosas pues siempre tuvieron viento a favor y no sufrieron tormentas— estuvieron tres meses y 20 días sin ver tierra alguna. Oigamos a Pigafetta:

“El miércoles 28 de noviembre de 1520 nos desencajonamos de aquel estrecho, sumiéndonos en el Océano Pacífico. Estuvimos tres meses sin probar clase alguna de viandas frescas. Comíamos galleta: ni galleta ya, sino su polvo, con los gusanos a puñados, porque lo mejor habíanselo comido ellos; olía endiabladamente a orines de rata. Y bebíamos agua amarillenta, putrefacta ya de muchos días, completando nuestra alimentación los cellos (aros) de cuero de buey que en la cofa del palo mayor protegían del roce a las jarcias; pieles más que endurecidas por el sol, la lluvia y el viento. Poniéndolas al remojo del mar cuatro o cinco días y después un poco sobre las brasas se comían no mal; mejor que el serrín, que tampoco despreciábamos”<sup>9</sup>.

---

(8) URDANETA, *Relación*, op. cit., pp. 333 y 323 respectivamente.

(9) PIGAFETTA, A. *Primer viaje alrededor del mundo*, ed. de Leoncio Cabrero, Madrid 1985, Historia 16, pp. 75-76.

Es Elcano quien saca las conclusiones oportunas, a su llegada: “lo que más avemos de estimar y tener es que hemos descubierto e redondeado toda la redondeza del mundo, yendo por el ocidente e viniendo por el oriente”<sup>10</sup>. Pero ni siquiera Elcano ni Pigafetta eran conscientes de hasta qué punto habían revolucionado la tradicional concepción del espacio planetario. Y no me refiero sólo a la comprobación definitiva de la esfericidad de la Tierra, sino al hecho de que ésta no se componía esencialmente de tierra sino de mar y de que, en realidad el propio nombre de Tierra resultaba paradójico, e incluso de que “continentes” lo eran los océanos más que las propias porciones de tierra, pues aquéllos ocupaban  $\frac{3}{4}$  partes de la superficie.

Esto supondrá el impulso definitivo a una visión del espacio en la que el mar ya no será sólo la “nada”, el “vacío” o el espacio del mal. El hombre medieval veía el mundo como compuesto por una serie de puntos de referencia, lugares habitados, los únicos donde se sentía seguro. El resto era lo desconocido, lo que daba miedo porque superaba las capacidades humanas: el mundo del bosque, de los dragones y otros seres fantásticos, y del miedo a los mares abiertos. Pero a partir de ahora —aunque lentamente— esto cambiará. El espacio se concebirá como totalidad, ya no como suma de referencias, los que antes daban miedo se convertirán en espacios de encuentro, conquista y comunicación. Y de esa percepción derivará rápidamente otra conclusión: los océanos se convertirán en el soporte necesario de los asuntos globales y las “tierras” en mundos conectados<sup>11</sup>.

No se trataba sólo una revolución conceptual, sino que tenía efectos muy pragmáticos y que impactaban en la vida cotidiana. Porque lo que antes era pura exterioridad ahora irrumpía en la vida local. Nada quedaba inmune a este replanteamiento espacial. Las grandes formaciones políticas que se estaban disputando la cabeza de la Cristiandad complementaron su competición en el espacio europeo con otra de alcance planetario, convirtiéndose en imperios, repartiéndose o disputándose mares y tierras conocidas y desconocidas, debatiendo si los mares debían ser espacio abierto o cerrado, y buscando el apoyo de la Iglesia para evangelizar los nuevos mundos. Francisco I se tituló “rey cristianismo”; Fernando e Isabel “católicos”, es decir universales; Manuel I de Portugal tomó la divisa “Manuel Rex Orbis est”; Carlos V modificará la

(10) El documento, custodiado en el Archivo General de Indias, puede consultarse en <https://www.meecd.gob.es/cultura/areas/archivos/mc/archivos/agi/destacados/documento-elcano.html>.

(11) Sobre estas concepciones acerca del mar deben consultarse las obras de SOLER, I. *El nudo*, op. cit., pp. 95-96 y SLOTERDIJK, P. *Esferas II. Globos. Macrosferología*, Madrid 2004, Siruela, pp. 729-730.

suya tornándola en “Plus Ultra”, anunciando su intención de convertirse en un *dominus mundi*, un Emperador del Viejo y del Nuevo Mundo. Garibay —cronista de Felipe II— llegará a escribir al comienzo de su *Compendio Historial*, que el descubrimiento y conquista del Nuevo Mundo había sido el acontecimiento más señalado de la historia de la humanidad tras la venida de Cristo.

En suma, estamos en una época en la que las relaciones entre espacio y política se reconsideran radicalmente. Y, como no podía ser menos, esta dinámica impacta en la vida local porque todo el mundo debe reposicionarse, buscar su sitio en el nuevo marco de relaciones. Como dice Gruzinski, la percepción de la inmensidad física del globo y el desenclavamiento del mundo crearon, como contrapartida, el ensalzamiento de lo local, de la patria. A veces, ocasionando fortísimos “repliegues identitarios” sobre el solar propio y el culto a la tradición y a los antepasados. No es casualidad que sea ésta la época en la que se multiplican clichés y tópicos sobre gentes de diferentes naciones<sup>12</sup>.

En el entorno vasco, la década de los 20 es pródiga en sucesos muy significativos: la proclamación de Carlos V, los conflictos tras su llegada, los acontecimientos de 1520 —cuyo impacto en nuestras tierras ha estudiado con precisión Iago Irijoa—, la vuelta de Elcano arrastrando a muchos guipuzcoanos a su siguiente viaje, las guerras de Italia a las que acuden numerosos vascos al servicio de la monarquía, la fractura de la Cristiandad que focaliza las lealtades políticas en torno a las grandes opciones monárquicas, etc.

La política se desarrolla ahora en un teatro mundial y eso impacta también en los diferentes territorios que deben posicionarse ante el nuevo escenario. ¿Es casualidad que en esos mismos años se aprueben el Fuero Nuevo de Vizcaya (1526) y se reafirme la hidalguía universal de los guipuzcoanos (1527) o que el primer intento —fracasado— de recopilación foral en Guipúzcoa sea de 1529? Es indudable que estos acontecimientos tienen una explicación en la propia dinámica interna —aspecto que conocemos y hemos estudiado sobradamente— pero creo que ese proceso interno ahora se ve azuzado, acelerado si se prefiere, por lo que viene de fuera, por la necesidad de reafirmar el propio territorio ante el cambio al escenario global. La participación en la construcción de una monarquía católica de alcance mundial no podía hacerse sin reafirmar las bases de partida, el territorio propio,

---

(12) Tratamos algunos ejemplos en “En la encrucijada. El Renacimiento y la era global o el diálogo entre experiencias y expectativas”, *Pensamiento. Revista de Investigación e Información Filosófica*, 73, n.º 275, enero-abril 2017, p. 92, nota 36. Las ideas de Gruzinski en *Para qué sirve la historia?*, Madrid 2018, Alianza, pp. 176-180.

y las relaciones de ese territorio con la cabeza del conjunto o con los agentes de ésta. El territorio no es sólo un espacio, es el espacio y sus gentes, y su historia; es, en términos brunnerianos, una comunidad de derecho territorial: constituirlo, armarlo jurídica e institucionalmente, definirla socialmente, etc. condicionaba de manera esencial la forma de “estar” y participar en las nuevas empresas (en América, o en Italia o en Flandes o en la Corte), y ahí es donde acaban de cobrar sentido las definiciones institucionales, las confirmaciones de privilegios, las declaraciones de hidalguía, etc. Y, por cierto, siempre por escrito.

Y el proceso se realimenta a sí mismo. Porque, al salir, se toma conciencia de la patria de origen, que se añora, cuyas bondades se exageran. Y son los que salen los que más conciencia adquieren de su “nación” de origen o de cómo el idioma les une. Y es entonces y con ellos cuando los sentimientos de pertenencia se intensifican y adquieren nuevos matices. Algo que ya se había comenzado antes —los vascos ya estaban desde hace tiempo en la Reconquista, en Sevilla...— ahora se intensifica y acelera.

¿Es casualidad que los primeros grandes tratadistas de la cultura foral sean gentes desenclavadas o que han vivido una experiencia del desenclavamiento? Creo que no hemos valorado suficientemente el hecho de que algunos de los que más contribuyeron a definir la foralidad vasca en los siglos XVI y XVII —acordémonos de autores como Garibay, Echave, Poza o Martínez de Isasti— fueron esencialmente gente que había vivido esa experiencia de desenclavamiento y fomentaron una visión nada localista de su territorio y comunidad. Varios de ellos vieron rechazadas sus obras en sus territorios de origen y algunos como Garibay acabaron francamente enfadados con su Provincia por lo que entendieron como visión reduccionista y corta de miras.

Otro tanto ocurre con los “espacios” domésticos, las “casas” que, situadas ya en primer plano en el proceso bajomedieval, ahora redoblan su centralidad al encontrar en esos nuevos espacios nuevas formas de “valer más” y cultivar su honor, tanto al servicio de la monarquía como en el engrandecimiento propio. Para esta época, no es cierta la hipótesis de que los emigrantes salen por pobreza y carencia de medios. Como ya demostró hace mucho Arpal, salen como parte de la estrategia familia, para engrandecer la casa propia con nuevas posesiones, honores, privilegios o matrimonios. La movilidad a escala planetaria se convierte así en parte de la estrategia doméstica.

Y para estar en esos nuevos espacios hay que adaptarse a ellos, hay que ser capaces de establecer procesos de comunicación en ellos. Los espacios pueden conectarse por el mar pero ¿cómo? Es ahí donde surgen las “redes”

que se han convertido en un objeto de investigación prioritario en nuestros días. Si en la globalización actual las redes son asunto tecnológico, en la primera globalización las redes fundamentales fueron las tejidas a través del parentesco y/o de la afinidad territorial: tíos y sobrinos, paisanos que se ubican externamente y reclutan a sus familiares o vecinos, guipuzcoanos en la Corte que también trabajan para la “madre” provincia. Todos forman una red en la que la comunicación escrita —el género epistolar— se convierte en medio fundamental de contacto. Y así, el espacio en el que una persona puede moverse, actuar o comunicarse se amplía a escala mundial. Tomemos los dos primeros libros de las “Memorias” de Garibay: al contarnos sus antecedentes familiares y al ubicar espacialmente las peripecias de sus familiares cercanos o lejanos, y las propias, emplea más de 800 topónimos repartidos por la península, evidentemente, pero también por Europa y América, especialmente por ésta. La familia, las redes familiares, ya no son un asunto meramente local a finales del XVI. Y esa realidad continuará siendo palpable en los siglos siguientes. En los estudios que realizó Urrutikoetxea en el Irún del siglo XVIII, el primer círculo en el que se movía la mayor parte de la población no iba más allá de 15-20 km a la redonda; pero el segundo círculo era América u otros territorios externos de la monarquía.

La historia de los territorios y espacios locales dejó de estar encerrada en sí misma. Ya nada podrá ser explicado por fuerzas sólo endógenas. De hecho, también a partir de aquí nacerán nuevas dinámicas de división y conflicto en el seno de las comunidades: apertura frente a enclavamiento o importancia de lo escrito —en castellano— frente a lo oral, conformarán nuevas dinámicas de inclusión-exclusión o al menos de jerarquización interna que acabarán estallando en el XVIII.

### ***El descubrimiento del “otro”***

El contacto transforma a todas las partes que entran en el juego, aunque siempre a unas más que a otras. Cuando diferentes partes del mundo entraron en contacto todas resultaron afectadas pero, hay que reconocerlo, ello derivó en procesos de “occidentalización” del mundo y de la manera de ver la historia; de colonización y adoctrinamiento; de desplazamiento de culturas como la china, quizá con mejores condiciones, al menos aparentemente, para haber liderado esta primera globalización. Se inició también una historia de genocidios —buscados o no— y de mestizajes, normalmente impuestos. Del contacto se derivaron enfrentamientos y de las mezclas surgió el levantamiento de nuevas barreras sociales. Evidentemente los europeos no quedaron indemnes y resultaron también afectados por estos procesos, dando lugar a sincretismos

e incluso a fenómenos de alejamiento y rechazo de la patria de origen como ocurrió con los criollos latinoamericanos.

Diarios y Relaciones como la ya mencionada de Urdaneta abundan en todo tipo de descripciones de encuentros belicosos con indígenas, descripciones que hablan tanto de los observados como de los observadores. Así, aunque Urdaneta llegaría a ser nombrado “protector” de los indios en la expedición de Legazpi, en su primera experiencia en las Molucas nos cuenta con toda naturalidad la existencia de esclavos y el trato que se les dispensaba:

“Fui a la fortaleza de los portugueses a demandar dos negros esclavos que se nos habían huido para la dicha fortaleza porque teníamos capitulado que cualquier esclavo o esclava de la una parte a la otra fuésemos obligados a tornarla con todo lo que llevasen”; o

“quemamos en la isla de Gilolo (...) más de treinta pueblos donde tomamos muchos esclavos y esclavas...”; o

“matamos al gobernador del dicho lugar, tomamos en este lugar dos tiros de bronce e muchas mujeres hermosas e con tanto nos volvimos...”<sup>13</sup>.

Las disputas con los portugueses en las Molucas fueron constantes pero los más perjudicados eran los indios, aliados de unos y otros:

“Otras muchas veces que aquí no pongo nos topamos los unos a los otros y hubo cristianos muertos y heridos así de castellanos como de portugueses y muchos indios. Si hubiese de poner todos los recuentros que hemos habido con los portugueses e indios amigos suyos y la destrucción que hemos hecho en lugares de amigos suyos sería para nunca acabar”<sup>14</sup>.

En no pocas ocasiones, las treguas entre castellanos y portugueses se rompían matando indios de la parte contraria. Con ocasión de una tregua rota por los lusos, cuenta Urdaneta que, como venganza, “matamos y tomamos muchos indios y así vengamos la injuria pasada”<sup>15</sup>.

Pero también podemos constatar otras derivaciones menos negativas en este encuentro —o encontronazo— entre culturas. Por ejemplo, la autocrítica que nace en el mundo occidental ante los resultados de estos contactos, o la aparición de la cuestión del “otro”, aun en su forma más rudimentaria y todavía muy lejana a planteamientos que pudieran tener en cuenta conceptos como

---

(13) URDANETA, *Relación*, op. cit., pp. 415, 401 y 398 respectivamente.

(14) *Ibid.*, p. 380.

(15) *Ibid.*, p. 374.

el de derechos humanos o el de unidad del género humano. Estas visiones resuenan en la famosa demanda de Fray Antón Montesino en el sermón dirigido a los encomenderos en el cuarto domingo de Adviento de 1511: “Éstos, ¿no son hombres?”. También en las críticas descarnadas de Bartolomé de las Casas, en su defensa de la humanidad de los indios frente a la opinión de un Ginés de Sepúlveda que los consideraba el mejor ejemplo de los “esclavos de la naturaleza” descritos por Aristóteles Y no menos en algunos elementos de los “justos e injustos títulos” argumentados por Francisco de Vitoria.

Nuestros expedicionarios vivieron en primera persona los comienzos de este proceso, y también protagonizaron contactos pacíficos o, al menos, no tan belicosas como los anteriormente expuestos. De hecho, suponen un magnífico ejemplo de la extrañeza, de la curiosidad que en aquellas mentalidades acostumbradas a una división del mundo entre cristianos e infieles, produjo el “descubrimiento” de personas que no entraban en esas categorías —simplemente desconocían la Palabra— y vivían en contextos culturales bien diferentes. La *Relación* de Urdaneta nos vuelve a ofrecer algunos párrafos bien ilustrativos. Por ejemplo, en la descripción de su primer encuentro con los patagones, lleno de curiosidad antropológica:

“Esa dicha tarde vimos en tierra gente e parecía que andaban vestidos de dorado, e luego por ver que gente era enviamos el esquife a tierra e hallaron que eran indios, de los cuales trajeron uno, el cual era muy grande de cuerpo, porque era más alto que ninguno de los de las naos un codo, el cual traía vestido un pellejo de cabra, y en los pies unas abarcas del mismo pellejo y en la cabeza traía unas plumas blancas de ave; el cual dicho indio, como trujesen a bordo, quedó como atónito e nunca le podimos hacer subir a la nao, e asi fue necesario que le echásemos un aparejo para meterlo dentro de la nao, e metido dentro, dieronle de comer e de beber, el cual se holgó mucho con ello, e como probó el vino nunca más quiso beber agua. Asimesmo le dieron, entre otras cosas, un espejo, en el cual hizo tantas cosas de ver su figura dentro del espejo que no hacía más un mono, que verdaderamente creía que algún indio estaba tras el espejo e a veces iba muy quedito a asirlo e como no podía asirle daba las risadas que a tiro de escopeta se oyeran. Después estuvo muy contento e bailó un buen rato e hizo señas que le llevasen a tierra e luego lo llevaron en el mismo esquife, el cual se fue muy contento”<sup>16</sup>.

O en la descripción de las costumbres de los habitantes de las islas “de los Ladrones”, las actuales Marianas. Pigafetta ya nos había contado que “los

---

(16) *Ibid.*, p. 326. La descripción guarda similitudes con la realizada por PIGAFETTA, *Primer viaje*, op. cit., pp. 65-66.

naturales de dicha isla deslizábanse en nuestras naos y robaban aquí una cosa, otra allá...” y que “esa gente es pobre pero es ingeniosa y ladrona por demás, que así llaman a estas tres islas de los Ladrones”. Urdaneta añade que “no tienen ningún género de metal por lo cual son muy aficionados al hierro, en tanta manera que darán todo quanto tienen por cualquier cosa de hierro que corte o horade y si no se lo quieren dar por sus rescates lo apañarán si pueden o arrebatarán y se van con ello huyendo”<sup>17</sup>.

Las observaciones llegan también a detalles como la descripción de los demonios de los patagones, realizada por Pigafetta:

“Cuando uno de ellos muere, se le aparecen diez o doce demonios bailando alegres alrededor del cuerpo, muy pintarrajeados. Por encima de ellos surge otro, mucho más grande, gritando y con más algazara aún. El que el demonio se les aparezca pintado es la razón de que se pinten ellos. Llaman al demonio <<Setebos>>; a los otros <<Cheleulle>> [chamanes, hechiceros]. También nuestro prisionero me informó con ademanes, de haber visto al demonio con dos cuernos en la cabeza y pelos largos que le cubrían las piernas, y lanzar fuego por la boca y por el culo”<sup>18</sup>.

Para finalizar, todo ello era, por supuesto, exagerado por los expedicionarios a su vuelta. Valga como ejemplo el que comenta Fernández de Navarrete sobre lo que contaban Elcano y los suyos:

“ponderaban la enorme grandeza de la raza patagónica, gigantes de fea catadura (...) los raros trajes y costumbres de los habitantes de las islas que llamaron de Poniente (Filipinas), la ferocidad de los antropófagos, (...) muchos hablaban no sólo de la isla de los pigmeos sino de otra habitada no más que de mujeres, a quienes el contacto del aire fecundaba, y, por fin, añadían que cuando parían un niño lo mataban y cuando niña lo criaban, no permitiendo jamás que hombre alguno se acercase a la isla porque eran guerreras y feroces”<sup>19</sup>.

## **Reflexiones para la segunda globalización (1519 desde 2019)**

Decía al comienzo que hablar de la primera globalización sólo tiene sentido desde un interés y preocupación por la segunda. ¿Podemos extraer alguna

---

(17) Las descripciones de PIGAFETTA en su *Primer viaje*, op. cit. pp. 78 y 80. La de URDANETA en su *Relación*, op. cit., p. 346.

(18) PIGAFETTA, *Ibid.*, p. 69.

(19) FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, E. *Historia de Juan Sebastián del Cano*, Vitoria 1872, Hijos de Manteli, ed. facsímil en Bilbao 1986, Editorial Amigos del Libro Vasco, p. 109.

experiencia interesante del recorrido que hemos realizado? ¿Podemos detectar paralelismos entre las dos globalizaciones? ¿Podemos —a partir de nuestra primera experiencia— constatar que también en la segunda ya se están removiendo parte de nuestras convicciones morales y de nuestras estructuras tradicionales? Nada más lejos de mi intención que aventurarme en territorio que es más de sociólogos, politólogos o filósofos. Tampoco hay tiempo en esta conferencia para ofrecer una comparación detallada, pero permítanme cerrarla con tres reflexiones al respecto.

1. Decía Eloy García que el siglo XV y el momento actual abren y cierran un ciclo histórico en el que se comenzó por aplicar la técnica a la naturaleza y se ha terminado por aplicarla a la vida humana. Y añadía que interesa “tomar referencia de lo que cualitativamente significó tal cambio, porque algo de igual o superior calado está suponiendo hoy la aplicación de la técnica a la vida humana”<sup>20</sup>.

El impacto de esta aplicación es notable y su alcance todavía impredecible. El cine de ciencia ficción nos ha ofrecido buenos testimonios de los miedos que despierta una aplicación incontrolada de los avances biotecnológicos. En *Blade Runner*, el ser humano es capaz de fabricar “replicantes” indistinguibles de un ser humano —el Hombre ya no sería solo creativo sino que ocupa el trono del Creador— pero en un contexto tan inhabitable que las clases pudientes han abandonado el planeta. En *La Isla* muchos ciudadanos —con recursos— compran clones genéticamente idénticos para prever futuras necesidades de trasplantes. En *Los sustitutos* andan por la calle clones de los seres humanos reales, que permanecen en casa, casi “en conserva” para no dañar sus cuerpos. En *Transcendence*, el personaje que interpreta Johnny Deep —condenado por una enfermedad irreversible— trasplanta su cerebro a una máquina que, a partir del trasvase, comienza a hablar y a pensar aparentemente como él. Esta confusión entre máquinas y vida humana, y hasta la “rebelión” de las primeras, a partir de los logros de la Inteligencia Artificial es también analizada en *Yo, Robot*, *La conspiración del pánico*, y otras muchas películas.

Pero, junto a la ficción y a los miedos latentes, se está rearmando y fomentando desde ámbitos científicos bien financiados un optimismo tecnológico que confía plenamente en que debemos dejarnos

---

(20) GARCÍA, E. “Estudio preliminar”, en J. G. A. Pocock. *El momento maquiavélico. El pensamiento político florentino y la tradición republicana atlántica*, Madrid 2002, Tecnos, p. 51.

llevar y adaptarnos a ese progreso, porque la tecnología solucionará nuestros problemas futuros sin que para ello tengamos que hacer ningún otro esfuerzo o modificación de nuestros hábitos. Como si ese progreso fuera pura ciencia desprovista de ideología. Por ello, nos invita a eludir el debate sobre nuestros modelos de vida o sobre otros problemas actuales o futuros relacionados con la justicia social. Un destacado exponente de esa manera de pensar como el profesor Anders Sanders —miembro del Future of Humanity Institute de la Universidad de Oxford— declaraba:

“Una cuestión importante en la perspectiva social del transhumanismo es cuánto debemos preocuparnos de los problemas actuales si los comparamos con las ganancias que podemos obtener en el futuro. Malgastar en el presente todos nuestros recursos disponibles [en solucionar esos problemas] puede significar que muchos riesgos importantes queden sin atender y que perdamos oportunidades importantes”.

Y pone como ejemplo los móviles: de ser juguetes para ricos, se han extendido a los países en desarrollo

“en los cuales tienen un gran impacto en lo que a la pobreza y a la libertad se refiere (sorteando a los monopolios de la información y la carencia de infraestructuras). *Si hubiésemos gastado en solucionar la pobreza los recursos que gastamos en la producción de teléfonos móviles a principios de los noventa, el efecto habría sido mucho menor, y al resto del mundo le habría ido también peor*”<sup>21</sup>.

Es curioso que el mismo Sanders acuda al texto de Pico della Mirandola para justificar sus ideas, aduciendo que del mismo se desprende una capacidad absoluta de la voluntad humana, y olvidando que su propuesta no se entiende si no es en el marco de una reflexión moral. Dicho de otra manera, la capacidad de inventar y progresar que

---

(21) La cursiva es nuestra. Hay otros comentarios, en la misma dirección. Por ejemplo: “El discurso sobre el clima a menudo asume implícitamente que, puesto que el clima es un problema global de enorme importancia, inmediatamente tiene prioridad sobre otras consideraciones, pero esto sobrevalora su importancia”. Y añade: “el clima sería aún un riesgo existencial entre otros, como la guerra nuclear, las armas biológicas y los impactos de asteroides”, recomendando como solución, no un cambio de nuestro modo de vida, sino “la geoingeniería o el aprender a vivir con un clima transformado”. Estas opiniones y otras de Sandberg pueden encontrarse en DIÉGUEZ, A. “Una mirada al futuro de la tecnología y del ser humano. (Entrevista a Anders Sandberg, por Antonio Diéguez), *Contrastes. Revista Internacional de Filosofía*, vol. XX - N.º 2, 2015, 373-390).

Dios concede al ser humano en la *Oratio* de Pico, es “para admirar” su obra, lo cual, indudablemente, introduce unos límites en la centralidad del ser humano y en su capacidad: puede acercarse e imitar lo divino pero no lo alcanzará, ni Pico pretende que lo haga.

Nadie propone que rechacemos todos esos cambios y mejoras tecnológicas pero sí que, si no queremos vernos desbordados por sus consecuencias, modulemos nuestros impulsos a favor de la innovación tecnológica con un similar entusiasmo por la reflexión ética sobre las nuevas ideas, estructuras o dinámicas sociales que ya podemos entrever.

Frente a este optimismo, nos encontramos también con la reacción contraria —muy “postmoderna”— de descreimiento absoluto, de escepticismo total hacia cualquier proyecto racional procedente del ser humano, vistas las consecuencias de los anteriores: Auschwitz, la bomba atómica, los problemas ecológicos...

En medio de ambas posturas, quizá sea la hora de replantearse los contenidos de un humanismo adaptado al siglo XXI, que coloque al ser humano en el centro de sus preocupaciones —no como instrumento de estructuras y procesos macro— y que se replantee con más intensidad los límites morales del desarrollo y del progreso.

2. La primera globalización nos demostró que en períodos de transformación de las percepciones acerca del espacio —cuando los espacios en los que una persona vive o se imagina poder vivir cobran una nueva dimensión— los territorios políticos se reconfiguran y, quizá por ello, se reaviva la necesidad de afirmar unas raíces, unos sentimientos de pertenencia. De la primera globalización partió el camino que condujo a los estados territoriales, a los estados-nación, y me refiero tanto a los que se consiguieron concretar como a los que se plantearon pero no se consolidaron. En la segunda globalización estas reconfiguraciones de la territorialidad nos están afectando en varios sentidos.

Primero, porque, siendo estrictos, la primera supuso más bien una internacionalización de nuestros asuntos mientras hoy la globalización es real, al menos en algunas de sus dimensiones. Hoy, realmente hemos pasado de la posibilidad de comunicarnos a una interdependencia real. De manera que las unidades políticas en las que se configuró entonces el mundo —los estados territoriales— no alcanzan hoy a solucionar muchos problemas que ya son de ámbito global, y por ello hablamos de la crisis de ese estado territorial.

En segundo lugar, porque el espacio real, físico, ha dejado de ser el único soporte de la comunicación. A Elcano le costó dar la vuelta al mundo tres años largos (10/08/1519-6/09/1522), al Phileas Fogg de Julio Verne, 80 días. Nosotros lo hacemos de continuo y tardamos un instante. Estoy seguro de que todos ustedes navegan continuamente aunque no se hayan subido nunca a un barco: el escenario de la navegación no es el mar, sino internet, un escenario virtual, pero que nos permite ir en un “click” a cualquier parte del mundo. Siguiendo con la imagen, la primera globalización permitió conectar mundos y gentes situados a mucha distancia, mientras que hoy estamos permanentemente “conectados”. Si los progresos de la comunicación se miden por la capacidad de superar las distancias y de reducir los tiempos en recorrerlas, la segunda globalización ha llegado al punto de poder prescindir del espacio para generar (algún tipo de) relaciones sociales. Si de la primera globalización y sus progresos derivaron los estados territoriales y, en torno a éstos, la explosión de los sentimientos nacionales ¿sería esperable que de la revolución de las comunicaciones que vivimos no deriven cambios fundamentales en la configuración de los escenarios políticos y en la modulación de los sentimientos de pertenencia? Parece que no, aunque no sepamos ni intuir en qué dirección apunta esta transformación. En todo caso, lo que parece indudable es que no es esperable que el espacio físico siga jugando el mismo rol que antaño como soporte de las relaciones sociales, de los vínculos afectivos y de pertenencia, ni siquiera como clave de las relaciones de poder. Y, aclaro, digo que no jugará el mismo rol, no que no vaya a jugar ninguno.

3. Es curiosa también la posición inversa de Europa en ambas globalizaciones. Si en la primera vivió un proceso de expansión externa junto a otro de división interna, y si con ello arrebató a China su posición de “potencia” más avanzada y nació la concepción eurocéntrica del mundo, ahora el proceso se invierte. Europa quiere unirse, mientras ahora es el mundo el que se le viene encima, en pateras, de la misma manera que países en desarrollo como China parecen cumplimentar una venganza histórica dejando atrás a muchos estados europeos en tanto que potencias económicas. Michel Camdessus comentaba la semana pasada sus diez proyecciones para 2050. En una de ellas nos decía que Francia pasará de ser la 6.<sup>a</sup> potencia económica mundial a ser la n.º 14, y que en

ese mismo 2050 el 50 % de la producción mundial provendrá de Asia<sup>22</sup>.

Y esto también incide en nuestra relación con el “otro”, puesto que ésta ya no se plantea respecto de gentes que viven en el exterior, sino que ahora el “otro” está aquí, vive en la puerta de al lado, compartimos espacio e incluso ciudadanía con él. Es cierto que, al menos en teoría, hoy valoramos mucho más y mejor la pluralidad y la diversidad, pero no está claro que sepamos pasar de la teoría a la realidad, si atendemos a los brotes xenófobos que abundan en toda Europa y Norteamérica. Esperamos no tener que dar una vez más la razón al historiador indio Dipresh Chakrabarty, quien afirma que ante la pregunta de qué hacer con las diferencias culturales e históricas entre grupos humanos, nuestra respuesta por defecto ha sido siempre el racismo<sup>23</sup>. De momento, da la impresión de que seguimos haciendo lo mismo que Gruzinsky vio en la primera globalización: mezclándonos a la misma velocidad que levantamos nuevas barreras.

## Conclusión

En suma, y a mi juicio, la mirada a esta “primera” experiencia globalizadora nos pone en guardia ante las explicaciones más simplistas de lo que está ocurriendo en la segunda. En ésta, se ha generalizado una imagen según la cual todo lo que nos está ocurriendo deriva de la aceleración del cambio tecnológico; es éste el que nos arrastra, y no nos quedaría sino adaptarnos a él, aceptarlo y acogerlo sin más reflexión. Innovar es aceptar y adaptarse al cambio tecnológico.

Nadie niega la evidencia de la aceleración del cambio tecnológico, ni sus virtudes. Pero nuestra experiencia nos dice que el impacto de un proceso como éste llegará a todos los rincones de nuestra cultura y de nuestro modo de vida: al concepto de ser humano, a la visión de la naturaleza, a la concepción del espacio y de la política, al replanteamiento de los sentimientos de pertenencia... Todo ello exigirá que nuestra reflexión sobre los impactos de estos avances y sobre nuestra capacidad de asimilarlos equilibradamente, esté —sin triunfalismos ni derrotismos— a la altura de las circunstancias.

---

(22) En conferencia pronunciada en el campus de Donostia-San Sebastián de la Universidad de Deusto el 2 de mayo de 2018 con el título “La escena de este drama es el mundo (Política y globalización)”.

(23) CHAKRABARTY, D. *El humanismo en la era de la globalización*, Buenos Aires 2009, Katz, p. 14.

## Bibliografía

- ACHÓN INSAUSTI, J. A. “En la encrucijada. El Renacimiento y la era global o el diálogo entre experiencias y expectativas”, *Pensamiento. Revista de Investigación e Información Filosófica*, 73, n.º 275, enero-abril 2017, pp. 77-101.
- ARPAL, J. *La sociedad tradicional en el País Vasco (el estamento de los hidalgos en Guipúzcoa)*, San Sebastián 1979, Haranburu.
- BECK, U. *¿Qué es la globalización Falacias del globalismo, respuestas a la globalización*. Barcelona 1998, Paidós.
- BENNASSAR, B. *La América española y la América portuguesa*, Madrid 1985, Sarpe.
- BURCKHARDT, J. *La cultura del Renacimiento en Italia*, Madrid 1985, Sarpe.
- CHAKRABARTY, D. *El humanismo en la era de la globalización*, Buenos Aires 2009, Katz.
- CONRAD, S. *Historia global. Una nueva visión para el mundo actual*, Barcelona 2017, Crítica.
- DA SILVA DIAS, J. S. *Influencia de los descubrimientos en la vida cultural del siglo XVI*. México 1986, Fondo de Cultura Económica, pp. 78-102.
- DIÉGUEZ, A. “Una mirada al futuro de la tecnología y del ser humano. (Entrevista a Anders Sandberg, por Antonio Diéguez), en *Contrastes. Revista Internacional de Filosofía*, vol. XX - N.º 2, 2015, 373-390.
- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, M. *Carlos V. Un hombre para Europa*, Madrid 1999, Espasa-Calpe.
- FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, E. *Historia de Juan Sebastián del Cano*, Vitoria 1872, Hijos de Manteli, ed. facsímil en Bilbao 1986, Editorial Amigos del Libro Vasco.
- GALLI, C. *Espacios políticos. La edad moderna y la edad global. Léxico de política*, Buenos Aires 2002, Nueva Visión.
- GARCÍA, E. “Estudio preliminar”, en J. G. A. Pocock. *El momento maquiavélico. El pensamiento político florentino y la tradición republicana atlántica*, Madrid 2002, Tecnos, pp. 9-73.
- GARIBAY Y ZAMALLOA, E. de. *Los siete libros de la progenie y parentela de los hijos de Estevan de Garibay [1586-1594]*, ed. dir. por J. A. Achón, Arrasate 2000, Ayuntamiento.
- GERHARD, D. *La Vieja Europa. Factores de continuidad en la historia europea (1000-1800)*, Madrid 1991, Alianza.

- GIL, J. *El Libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón. El Libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella*, Madrid 1987, Alianza.
- GRUZINSKI, S. *Las cuatro partes del mundo. Historia de una mundialización*, México 2010, Fondo de Cultura Económica.
- GRUZINSKI, S. *¿Para qué sirve la historia?*, Madrid 2018, Alianza.
- IMÍZCOZ BEÚNZA, J. M. “Por una historia global. Aportaciones del análisis relacional a la Global history”, en A. Ibarra et alii. *Actores sociales, redes de negocios y corporaciones en Hispanoamérica, siglos XVII-XIX*, México 2018, UNAM, pp. 27-57.
- IRIJOA, I. *Gipuzkoa “so color de comunidad”. Conflicto político y constitución provincial a inicios del siglo XVI*, Donostia-San Sebastián 2006, Diputación Foral de Gipuzkoa.
- KOSELLECK, R. *Futuro pasado Para una semántica de los tiempos históricos*. Barcelona 1993, Paidós.
- PIGAFETTA, A. *Primer viaje alrededor del mundo*, ed. de Leoncio Cabrero, Madrid 1985, Historia 16.
- SLOTTERDIJK, P. *Esferas II. Globos. Macrosferología*, Madrid 2004, Siruela.
- SLOTTERDIJK, P. “El mundo sincronizado. Aspectos filosóficos de la globalización”, en *¿Qué sucedió en el siglo XX?*, Madrid 2018, Siruela, pp. 53-62.
- SALLMANN, J. M. *Le grand désenclavement du monde. 1200-1600*, Paris 2011, Payot.
- SOLER, I. *El nudo y la esfera: el navegante como artífice del mundo moderno*, Barcelona 2008, Acantilado.
- URDANETA, A. de. “Relación del viaje del Comendador García de Loaisa a las Islas de la Especería o Molucas en 1525, y sucesos acaecidos en ellas hasta el de 1535”, en F. de Uncilla y Arroitauregui. *Urdaneta y la conquista de Filipinas*, San Sebastián 1907, Imprenta de la Provincia, pp. 317-430.
- URRUTIKOETXEA, J. G. “Movilidad poblacional en Guipúzcoa del siglo XVIII”, *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián*, 1982-1983, 16-17 (II), pp. 569-602.



# Los vascos en la primera globalización\*

JOSÉ MARÍA IMÍZCOZ BEUNZA

Universidad del País Vasco

## *Resumen:*

*A lo largo de la Edad Moderna, numerosos vascos y navarros fueron actores destacados de la primera globalización mundial. Hombres y mujeres emprendedores supieron aprovechar las oportunidades que se abrían con el descubrimiento de América, la economía atlántica y la construcción de la monarquía hispánica. Esta empresa canalizó las energías y contribuyó a tres siglos de paz interior y de prosperidad, entre dos ciclos de violencia recurrente.*

*En este texto nos centraremos especialmente en “la hora del XVIII”, el momento culminante en que vascos y navarros fueron actores de primerísima fila. Para mostrarlo, resumiré los avances de mi grupo de investigación en la Universidad del País Vasco, recogidos en una decena de tesis doctorales, libros colectivos, dossiers y artículos de revistas científicas, a los que remito.*

*Terminaremos con una reflexión útil para el tiempo presente. La primera globalización, como la actual, tuvo dos caras. Aportó ventajas económicas,*

---

(\*) Trabajo realizado en el marco del Proyecto de Investigación del MINECO HAR2017-84226-C6-5-P, “Los cambios de la modernidad y las resistencias al cambio. Redes sociales, transformaciones culturales y conflictos, siglos XVI-XIX” y del Grupo de investigación del Sistema Universitario Vasco IT896-16, *Sociedad, poder y cultura (siglos XIV a XVIII)*. Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 13 de noviembre de 2018.

*sociales y culturales a las familias y al país, pero también produjo fracturas. Observaremos ambos aspectos y sacaremos algunas conclusiones.*

*Palabras clave: Globalización. Provincias vascas. Reino de Navarra. Emigración. Movilidad social. América. Monarquía. Corte. XVIII. Comerciantes. Gobernantes. Militares. Familias. Redes sociales. Mecenazgo. Educación. Cambios culturales. Reformismo. Fractura.*

*Laburpena:*

*Aro Modernoan, euskaldun eta nafar ugarik zeresan handia izan zuten munduko lehen globalizazioan. Gizon eta emakume ekintzaile haiek ondo jakin zuten Amerikaren aurkikuntzarekin, ekonomia atlantikoarekin eta monarkia hispanikoaren eraikuntzarekin sortu zitzaizkien aukerak baliatzen. Hala, energiak bideratu zituzten eta hiru mendez barneko bakea eta oparotasuna izatea lortu zuten, etengabe errepikatzen ziren indarkeria-gertakariz betetako bi zikloren artean.*

*Testu honetan, “XVIII. mendeko ordua” aztertuko dugu nagusiki, hots, euskaldunek eta nafarrek lehen lerroetako eragile gisa izan zuten momentu gorena. Hori azaltzeko, Euskal Herriko Unibertsitateko nire ikerketa taldeak egin dituen aurrerapenak laburtuko ditut. Aurrerapen horiek guztiak dozenaka doktorego-tesitan, liburu kolektibotan, txostenetan eta aldizkari zientifikoetako artikulutan daude jasota, eta erreferentzia egingo diet horiei ere.*

*Amaitzeko, oraindirako baliagarria izango den hausnarketa bat egingo dut. Lehen globalizazioak, oraingoak bezalaxe, bi alde izan zituen. Batetik, onura ekonomiko, sozial eta kulturalak ekarri zituzten familiei eta herrialdeari; baina, bestetik, hausturak sorrarazi zituen. Bi aldeak aztertuko ditugu eta zenbait ondorio aterako ditugu.*

*Gako-hitzak: Globalizazioa. Euskal probintziak. Nafarroako erresuma. Emigrazioa. Mugikortasun soziala. Amerika Monarkia. Gortea, XVIII. Merkataria. Gobernatzaileak. Militarrik. Familiak. Sare sozialak. mezenasgoa. Hezkuntza. Aldaketa kulturalak. Erreformismoa. Haustura.*

*Summary:*

*Throughout modern history, several citizens of the Basque Country and Navarre were prominent figures in the first worldwide globalization. These enterprising men and women knew how to exploit the opportunities that arose*

*with the discovery of America, the Atlantic economy and the construction of the Hispanic Monarchy. This undertaking channelled energies and contributed to three centuries of domestic peace and prosperity in between two cycles of recurrent violence.*

*In this text we focus particularly on a culminating point in the 18th century in which citizens of the Basque Country and Navarre played a highly important role. The paper summarises the advances made in my research group in the University of the Basque Country—compiled in a dozen doctoral theses, joint publications, dossiers and articles from scientific journals—and which I refer to throughout.*

*We conclude with a useful reflection for present times. The first globalization, like the current one, had two sides. It ushered in economic, social and cultural benefits for families and the country but also created fractures. We will study both aspects before drawing some conclusions.*

*Keywords: Globalisation. Basque provinces. Kingdom of Navarre. Emigration. Social mobility. America. Monarchy. Court. XVIII. Traders. leaders. Soldiers. Families. Social networks. Patronage. Education. Cultural changes. Reformism. Fracture.*

En las conferencias anteriores habéis visto lo que iniciaron Elcano, Urdaneta y otros. Cómo empieza con ellos una nueva manera de ver el mar, de ver el horizonte, de ver el mundo. Y cómo los vascos se abren y participan de una forma muy activa en la construcción de esa primera historia global del mundo moderno.

Hoy os propongo ver los resultados de estos pioneros, observar sus efectos en los siglos posteriores. Me voy a fijar específicamente en aquellos que siguieron sus huellas, los vascongados y navarros que salieron de sus villas, de sus lugares, de sus pueblos... para aprovechar las oportunidades que abría lo que podemos llamar la primera globalización.

Podemos llamar primera globalización a esa apertura del mundo, a esa conexión entre continentes que se produjo en particular a partir del descubrimiento de América, a ese mundo en formación que ofrecía, para aquellos que pudieran aprovecharlas, unas oportunidades.

¿Qué oportunidades? La economía atlántica, desde luego, y el descubrimiento de América. Pero también las oportunidades que ofrecía la

construcción de la Monarquía hispánica y la formación de su imperio. Esto, en un contexto en que el rey se fue convirtiendo cada vez más en el primer distribuidor de recursos —cargos, honores, privilegios económicos—... para todo aquel que quisiera elevarse en la escala social.

Por lo tanto, este es el mundo que se está abriendo con el descubrimiento de América, con la formación de una economía transatlántica, pero también con el crecimiento de la Monarquía hispánica y de su imperio. Me voy a centrar más específicamente en lo que podríamos llamar, retomando la expresión de Julio Caro Baroja, “la hora del XVIII”, una hora especialmente norteña en la que vascos y navarros fueron actores de primera fila.

La primera globalización, como la globalización actual, tuvo una cara positiva: la apertura a las oportunidades que ofrecía la construcción del mundo moderno. Pero, también, una cara negativa. Intentaremos observar ambas y sacaremos algunas conclusiones.

A Caro Baroja le llamaba poderosamente la atención la dificultad del campesino vasco, enclavado en su aldea, en una comunidad muy densa, para innovar. Y, en cambio, cómo se abría éste cuando salía fuera y se hacía emprendedor. Algo semejante observaba Larramendi al hablar de las virtudes y defectos de los guipuzcoanos en el siglo XVIII: “Son envidiosos no del bien y fortuna de extraños y forasteros, sino de los suyos propios, de sus vecinos, paisanos y parientes que tengan a la vista. Despreciadores de los ricos, de los indianos, de los comerciantes adinerados, de los andiquis y los jaunchos, buscándoles todas sus tachas”. Esta idea que todavía encontramos a veces en el mundo rural más enclavado de no destacar, de no dar que hablar. En cambio, decía Larramendi, como Caro Baroja, “estos defectos se desvanecen en sus hijos cuando salen a otros países y se hacen por todos lados genios estimables”. También habla Larramendi de lo que podemos llamar el localismo: el localismo y el cainismo de nuestras sociedades. A mediados del siglo XVIII, todavía recordaba “aquellas palizas horrendas entre unos lugares y otros y aún entre un barrio y otro del mismo lugar y las pedreas atroces de los demás lugares de Guipúzcoa”.

Siguiendo los análisis de redes sociales de los sociólogos, podemos decir que las sociedades cerradas, esto es, las sociedades en que los individuos sólo se relacionan entre sí en un círculo denso, tienen acceso a recursos limitados: a los mismos recursos, a las mismas ideas, a las mismas fuentes de información, a los mismos conocimientos. En cambio, las sociedades abiertas o conectadas tienen acceso a otros recursos, oportunidades y conocimientos. Tienen mayor capacidad de recibir y aprovechar las innovaciones, mayor capacidad de cooperar y de generar sinergias positivas.

En este contexto, tenemos que recordar que la salida de los vascos a medrar en tierras de Castilla tuvo unos antecedentes, ya incluso antes de Elcano. En el libro *El espíritu emprendedor de los vascos* se explica cómo muchos de ellos estuvieron muy presentes en la conquista del reino de Granada en el siglo XV. Luego este movimiento continuó hacia América en el siglo XVI. Gracias a una serie de historiadores, sabemos que muchos hombres de negocios vascos se enriquecieron en la economía atlántica y colonial en los siglos XVI y XVII: en la exportación de la lana castellana hacia el norte de Europa, en la exportación de hierro hacia las Indias, en la fabricación de barcos y armas y en otras actividades atlánticas que se han estudiado, como la caza de la ballena en Terranova, el corso, etc. Podemos decir que, a comienzos del siglo XVII, la crisis de las grandes redes de comercio castellanas favoreció el desarrollo de redes mercantiles desde los puertos del Cantábrico y desde Sevilla y Cádiz donde, como es sabido, había unas nutridas colonias de comerciantes vascos.

Estas redes mercantiles se hicieron muy fuertes en la segunda mitad del siglo XVII y fueron origen de importantes enriquecimientos. Entonces se produjo un auténtico tsunami de llegadas de plata a Guipúzcoa y Vizcaya, como mostró Lutgardo García Fuentes. También sabemos que a finales del siglo XVI y comienzos del siglo XVII, había un grupo importante de guipuzcoanos en la corte de Felipe II y Felipe III como secretarios y contadores. Esto no fue baladí para los negocios, porque las conexiones con la Corona favorecieron las contratas: la construcción naval para la armada y la flota de Indias, como mostró Lourdes Odriozola, o la fabricación de armas, como ha mostrado José Antonio Azpiazu.

Por otra parte, la emigración a América desde los valles cantábricos aumentó fuertemente desde mediados del siglo XVII. Se ha estudiado, desde los trabajos de Emiliano Fernández de Pinedo, la llamada “revolución del maíz”, la introducción de esta planta americana que, por sus altos rendimientos, elevó el techo poblacional, permitió un crecimiento sostenido de la población rural y, por lo tanto, un aumento del número de emigrantes. Con esto, se generaron y se multiplicaron nuevas cadenas migratorias, cadenas familiares de emigración hacia los negocios y las carreras de la Península y de las Indias. También sabemos que los que se enriquecían en estos espacios desviaban recursos hacia sus familias y lugares de origen. Gracias a ellos, estas familias se elevaron socialmente en sus comunidades y ejercieron en ellas un poderoso patronazgo, a través de su política donativa. Los historiadores del Arte han documentado abundantes donaciones para fines religiosos, asistenciales y educativos.

En el siglo XVIII, esta dinámica continuó, pero hubo elementos novedosos muy importantes que tuvieron grandes consecuencias para el país. Algunos hombres de estas redes mercantiles a escala global establecieron una conexión política muy especial con Felipe V, primer rey de la dinastía de los Borbones. Después de la Guerra de Sucesión (1701-1714), Felipe V llevó a cabo una importante renovación de los gobernantes de la monarquía. Marginó a la aristocracia tradicional y elevó a los principales cargos de gobierno a hombres que no tenían bases de poder propias, sino que debían toda su elevación al rey. Entre los nuevos gobernantes destacaron especialmente los hidalgos norteños provenientes de los territorios que gozaban de hidalguía colectiva o que tenían fuertes proporciones de hidalgos. Un número muy abundante de vascos, cántabros y navarros se elevaron en este movimiento.

¿Quiénes eran estos hombres? ¿De dónde provenían? Hemos observado dos tipos de genealogías sociales. Por un lado, se elevaron entonces miembros de familias de la nobleza media de las villas guipuzcoanas y vizcaínas, familias notables de las oligarquías urbanas que ya tenían una tradición anterior de sacar a sus hijos a servir a ambas majestades en la milicia, la magistratura o la Iglesia, y que ahora vuelven a conocer un momento especialmente favorable con Felipe V. El ejemplo más emblemático entre varias docenas es el de los Idiáquez de Azcoitia. Por otro lado, junto a este sector destacó otro que era nuevo en estas experiencias, pero que irrumpió en ese momento con mucha fuerza. Es el sector de las parentelas provenientes del mundo rural, un mundo que hasta entonces no había producido, salvo excepciones, este tipo de carreras, pero que en el siglo XVIII las produjo en gran abundancia. De la mano de Felipe V, numerosos hidalgos provenientes de casas campesinas de los valles cantábricos ascendieron entonces a cargos al servicio del rey. Esto no se produjo uniformemente. Los focos de carreras más importantes en número y elevación fueron las Encartaciones de Vizcaya, el valle de Ayala, el valle de Baztán y toda la regata del Bidasoa. En este mundo rural se dieron procesos de ascenso social muy acelerados, pasando en dos generaciones de la labranza y el comercio al gobierno de la monarquía.

El factor decisivo del ascenso a la corte de estos grupos fue el apoyo que prestaron a Felipe V durante la Guerra de Sucesión. Apoyo militar y apoyo financiero. Efectivamente, el servicio militar resultó importante en esa guerra civil que fue, al mismo tiempo, una guerra europea, como es sabido, entre 1701 y 1714. El ejemplo más espectacular de elevación por la vía militar fue la promoción de una serie de guipuzcoanos, vizcaínos y navarros en las Guardias reales. Como ha explicado Francisco Andújar, Felipe V creó un nuevo cuerpo del ejército, las Guardias personales del rey, que serían a

lo largo de todo el siglo el semillero de generales del ejército y de virreyes y gobernadores en América.

Como ha mostrado magníficamente Rafael Guerrero, un hombre fundamental en esta empresa fue Juan de Idiáquez y Eguía (Azcoitia, 1665-Madrid, 1736), al que se llamó en 1704 a la corte para crear las Guardias de Infantería Española. Juan de Idiáquez fue sargento mayor de las cuatro compañías de Guardias reales, capitán general de los reales ejércitos, un hombre muy introducido en palacio, ayo del príncipe de Asturias, recompensado con el título de duque de Granada de Ega. Desde estas posiciones, Idiáquez introdujo en las Guardias por lo menos a una docena de parientes directos: hermanos, primos, sobrinos... Esta presencia se renovó aún en posteriores generaciones, con sus sobrinos-nietos. También, Idiáquez introdujo en las Guardias a numerosos guipuzcoanos y vizcaínos de su red de relaciones, entre otros los Zuloaga, Moyúa, Murguía, Basurto, Arteaga, Verástegui, Zuaznábar, Atorrasagasti, Aramburu, Emparan, Zaldúa, Arana, Zabala, Salcedo, que dieron lugar a importantes sagas de generales y de virreyes y gobernadores en América. Si completáramos la nómina, tendríamos ahí prácticamente los apellidos de la clase dirigente de Vizcaya y de Guipúzcoa durante todo ese siglo. Algo semejante hizo Armendáriz con los navarros.

Junto a la militar, la otra gran vía de elevación a la Corte de Felipe V fue la financiera. Durante la Guerra de Sucesión, resultó decisiva la ayuda financiera que prestaron a Felipe V hombres de negocios provenientes de las redes mercantiles de navarros y vascongados que venían prosperando en el comercio atlántico desde la segunda mitad del siglo XVII. El caso mejor conocido es el de los baztaneses del grupo de Juan de Goyeneche, que financiaron a Felipe V y armaron su ejército. Tras la guerra, el rey recompensó a sus leales de los diferentes territorios con cargos. Desde estas posiciones, llamaron a jóvenes de sus parentelas y los colocaron en puestos estratégicos en diversos sectores: en las casas reales, como tesoreros y secretarios, en la alta administración de la corte, en la oficialía del ejército y de la marina, en la dirección de la Real Hacienda, en el alto clero, en las finanzas y asientos de la corona.

También fue muy importante para estos grupos conseguir del rey monopolios para operar en la economía atlántica, como muestra, por ejemplo, la creación de compañías privilegiadas de comercio como la Compañía Guipuzcoana de Caracas (1728) o la Compañía de tabaco de la Habana (1740). Estos privilegios fueron obtenidos por guipuzcoanos y navarros cercanos al monarca, ya que, tratándose de territorios del rey, solamente este podía conceder dichos privilegios.

A partir de estos inicios se produjo una dinámica de reproducción familiar en las carreras y los negocios de la monarquía que se iría renovando durante todo el siglo. El principal motor de esta dinámica fueron las relaciones de parentesco, concretamente la promoción por los parientes que ya estaban establecidos en posiciones de poder y riqueza de los jóvenes de sus familias, a los que pagaban los estudios, llevaban consigo, introducían en los negocios mercantiles o apadrinaban en las instituciones. Estas familias se instalaron en una política de colocación de los hijos que consistía en guardar a un heredero en casa para continuar con el mayorazgo y en sacar a todos los varones que se pudiera a las carreras y los negocios bajo el amparo de sus parientes.

Hace tiempo descubrimos este modelo de comportamiento observando la genealogía social de una casa significativa de “la hora baztanesa del XVIII”, la casa Iriartea del lugar de Errazu, en el Valle de Baztán. De 1680 a 1830, a lo largo de cuatro generaciones, esta casa guardó a un heredero o heredera en casa y sacó sistemáticamente a sus hijos varones para hacer carreras en el ámbito de la monarquía. El dueño de la casa Iriartea en la primera generación era primo de Juan de Goyeneche y Gastón, financiero que ayudó a Felipe V en la Guerra de Sucesión y se convirtió en el principal banquero del rey. Este hombre llamó consigo a muchos jóvenes parientes. Entre otros, llevó consigo a dos sobrinos segundos, hijos de su primo, de la casa Iriartea. Ambos acabaron trabajando bajo las órdenes de su tío y, al mismo tiempo, ocupándose de los negocios de la familia. En la segunda generación, los tres hijos varones de esta casa hicieron carreras bajo un doble apadrinamiento: el de Miguel Gastón de Iriarte, su tío paterno, y el de don Martín de Elizacochea, obispo de Valladolid de Michoacán, hermano de su madre. De los tres, el primero acabó como capiscop en la catedral de Toledo, el segundo como general de la marina y director de la Real Compañía de Guardias Marinas de Cádiz y el tercero en las Guardias Reales. En la tercera generación, hubo dos hijos varones que, apadrinados por sus tíos, entraron uno en las Guardias Marinas y el otro en la Academia de Artillería de Segovia. En la cuarta generación, a caballo entre finales del XVIII y las primeras décadas del XIX, cuatro hijos siguieron carreras militares, uno fue presbítero y otro abogado. Este caso de reproducción generacional no fue una excepción, sino más bien un modelo representativo de lo que ocurrió en muchas otras ocasiones.

El ascenso de estos grupos al gobierno de la monarquía coincidió con un momento político singular, en el que Felipe V llevó a cabo importantes reformas administrativas, militares y financieras. Estas reformas tuvieron un significado político no solamente para el conjunto de la monarquía, sino para las transformaciones políticas e intelectuales que se produjeron en estos

sectores de las élites vascas y navarras. Las nuevas instituciones inauguraron un tipo de gobierno —el “gobierno ministerial”, con sus ramificaciones territoriales, militares y financieras— diferente de lo que había sido el gobierno jurisdiccional de la monarquía de los Austrias. Para gobernar estas instituciones, el rey necesitaba hombres de probada lealtad que dependieran exclusivamente de él, y los encontró en los grupos de leales que le habían apoyado en la Guerra de Sucesión. Los miembros de los grupos de vascongados y navarros entraron muy abundantemente en dichas instituciones y luego se reprodujeron generacionalmente desde dentro de ellas mediante mecanismos clientelares.

Si me permitís un paréntesis, en estas nuevas instituciones del “gobierno ministerial” es donde se produjo lo que se ha llamado “el reformismo borbónico”, esto es, una voluntad general de reforma y modernización que afectaba a múltiples aspectos. Un campo principal, en la segunda mitad del siglo, fue la política de “fomento”, la voluntad de reformar y fomentar la economía, el comercio, la industria, la agricultura, la educación, las costumbres, el gusto, etc. Los vascos y navarros que se formaron en estas instituciones adquirieron una mentalidad reformista y muchas veces fueron actores principales de aquellas reformas. En la segunda mitad de la centuria, esta voluntad de reforma coincidió y se inspiró de las ideas de las Luces europeas. Luego veremos las consecuencias de todo esto en la sociedad vasca.

Concretamente, los vascos y navarros de estas parentelas destacaron en las instituciones propias del gobierno ministerial, en lo que se llamaban las Secretarías del Despacho. En ellas tenemos guipuzcoanos como Juan Bautista de Orendáin, vizcaínos como Sebastián de La Cuadra, alaveses como Eugenio de Llaguno y Amírola, navarros —especialmente presentes en el gobierno de la Real Hacienda—, como Miguel de Múzquiz. Hemos contado hasta 180 naturales e hijos de vascongados y navarros como secretarios y oficiales de las Secretarías del Despacho a lo largo del siglo.

Así mismo, vascos y navarros de estas parentelas destacaron en la oficialía militar. Son conocidos generales del ejército como Aguirre, Álava, Andonaegui, Aramburu, Aréizaga, Idiáquez, Armendáriz, Arteaga, Las Casas, Eslava, Guendica, Jáuregui, Urbina, Vértiz o Zuloaga. O generales y mandos de la marina como Gaztañeta, Lezo, Mazarredo, Las Casas, Ruiz de Apodaca, Gastón de Iriarte, Churruca, Gardoqui, González de Castejón. Hubo muchos más. Por ahora hemos contado 206 oficiales superiores, de los cuales 145 en el ejército y 61 en la armada. Estas familias dieron asimismo un número significativo de virreyes y gobernadores en América, como Armendáriz, Zavala, Andonaegui, Jáuregui y Aldecoa, Iturrigaray o Mendinueta, entre otros.

También, los miembros de estas familias tan cercanas al rey podían influir en la selección de candidatos al episcopado, que ejercía el rey de España mediante su “derecho de presentación”. Como consecuencia directa de ello, podemos contar hasta 62 obispos y arzobispos vascongados y navarros en el siglo XVIII, presentes en muy diversas diócesis, una cifra extraordinaria que no tiene precedentes históricos. Por debajo de ellos, hubo además un número muy abundante de dignidades, de origen análogo, en muy diversas catedrales de la Península y de América.

Todo esto formaba parte de esa globalización, de la salida de las villas y aldeas de las provincias de hombres que, a través de sus redes sociales, ascienden primero en actividades mercantiles y luego, gracias a sus conexiones políticas, acceden a posiciones de influencia en diferentes esferas de poder y de riqueza, y se reproducen en ellas a través de mecanismos familiares y clientelares.

En paralelo, las redes sociales de estas parentelas jugaron un papel destacado en la economía mercantil del siglo XVIII, donde siguen operando y donde se abren nuevas casas de comercio, pero también en las finanzas reales y en todo lo que podríamos llamar la “economía de la corona” o la “economía del Estado” y la “economía política”, como se dirá en la segunda mitad del siglo XVIII. A lo largo de este siglo, las redes de comerciantes cantábricos que se habían hecho fuertes en América en la segunda mitad del siglo XVII dominarán el circuito imperial de comercio. Sus redes de comercio fueron principales en Madrid, en Cádiz, en México, en Lima, en Buenos Aires, en Venezuela, en Guatemala, etc. La historiografía ha estudiado mucho la presencia de comerciantes vascos y navarros en América. Es mucho menos conocido que en Madrid, entre 1750 y 1850, el 80 % de los grandes comerciantes eran de origen norteño, de los valles de Cantabria y del País Vasco, y el 56’5 % de los principales banqueros de la capital tenían un origen semejante.

Los miembros de estas redes económicas y políticas destacaron como innovadores avanzados en las realizaciones del primer capitalismo. Crearon compañías privilegiadas de comercio, como las compañías de Caracas, de La Habana y de Buenos Aires; crearon industrias, como las fábricas de Juan de Goyeneche en Nuevo Baztán; dirigieron fábricas reales; crearon y dirigieron las principales instituciones de crédito, como los Cinco Gremios Mayores de Madrid, y participaron en la creación del Banco Nacional de San Carlos. Por tanto, fue gente muy vinculada a todas las innovaciones económicas de la centuria.

Al mismo tiempo, siguieron produciéndose redes de comercio en el mundo atlántico y colonial. Los miembros de estas parentelas, de estas redes

tan globalizadas, se comunicaban intensamente través de la correspondencia epistolar y, gracias a ella, podemos conocer sus conexiones. A veces hemos pensado que estos espacios, la Península y América, por ejemplo, era espacios separados, pero no fue así en absoluto. Al contrario, son precisamente estos individuos los que conectan diversos espacios, interactuando permanentemente entre ellos, comunicando entre sí las provincias, la corte, Cádiz, las Indias.

También, estas redes muestran las conexiones entre esferas, como la política y la económica, que están más unidas de lo que pensamos. De hecho, estos comerciantes que van a América, cuando se enriquecen y pueden ascender socialmente, buscan los cargos y honores que concede el rey y lo hacen a través de sus parientes o de parientes de parientes que están elevados en los círculos cortesanos.

Para ilustrar la importancia de la correspondencia en el estudio de las redes sociales de estas parentelas, contamos con un estudio realizado por Lara Arroyo, tomando el conjunto de las cartas recibidas por el navarro Juan Vicente de Marticorena, jefe de una casa de comercio en Cádiz, a lo largo del primer semestre de 1793. Durante estos seis meses, Juan Vicente recibe un total de 115 cartas de 36 corresponsales diferentes, los cuales mencionan en su correspondencia a otros 201 individuos. A través de estos intercambios se habla de negocios, pero también de cualquier tipo de circulación. La mayoría de los estudios sobre comerciantes vascos sólo se han fijada en el intercambio de dinero o de mercancías, pero el 80 % de lo que circula son favores, recomendaciones, información. Esto es fundamental para la articulación social, política y económica de la monarquía. En definitiva, a través de este caso concreto vemos como en tan sólo seis meses circulan todo tipo de recursos y favores entre Madrid, Cádiz, México, Buenos Aires, Guatemala, Lima, La Habana, Echalar, Vitoria, Pamplona, Segovia, Málaga, Alicante, etc. Estamos realmente ante los actores de la primera globalización.

Los grupos mejor conectados con los recursos y con el rey obtuvieron las mayores prebendas. Ahí se produjo una pirámide de resultados desde lo más alto hasta lo más bajo. En la cúspide hubo un núcleo importante que obtuvo títulos de nobleza, que fueron caballeros de órdenes militares y de la Orden de Carlos III, como muestra la tesis de Yolanda Aranburuzabala. Se trataba de las principales distinciones honoríficas de la época, símbolo de encumbramiento social. Por debajo de este primer nivel hubo muchos individuos, probablemente miles, en cargos subalternos al servicio del rey y en la economía colonial. Digo esto porque solamente en el valle de Baztán, un valle de 14 aldeas y apenas 1000 familias, he contado cerca de 800 jóvenes que a lo largo

del siglo XVIII hicieron lo que se llamaban “informes de filiación y de limpieza de sangre” para acreditar su hidalguía en las carreras reservadas a la nobleza. En todo este proceso, la hidalguía colectiva de vizcaínos, guipuzcoanos, ayaleses, baztanenses fue una base utilísima, una gran palanca de ascensos sociales para campesinos y comerciantes que, sin el prejuicio hacia el trabajo que tenía la nobleza castellana, podían enriquecerse en las actividades mercantiles y acceder a las carreras al servicio del rey reservadas a la nobleza.

Los individuos de estos sectores se caracterizaron por su enorme movilidad geográfica. Los encontramos en prácticamente todas las ciudades de la Península y de América. Pero al mismo tiempo, en la mayoría de los casos, no estuvieron desconectados de su casa y su tierra de origen. Su correspondencia epistolar muestra que mantuvieron con los suyos unas relaciones mucho más estrechas y continuadas de lo que habíamos creído. Frente a la idea difundida durante mucho tiempo por la historia de la emigración a América, de la desconexión entre aquellos que se iban y sus familias, del tópico tan repetido de que, viéndose morir, se acordaban de la tierra que les vio nacer y dejaban mandas testamentarias, la correspondencia muestra que la realidad era muy distinta. Las cartas de estas familias revelan que su interconexión fue bastante continuada y fluida en muchos casos, con intercambios epistolares que podían llegar a ser bastante frecuentes, incluso, en algunas ocasiones, semanales.

Estas carreras y negocios en los horizontes de la primera globalización tuvieron consecuencias muy importantes en los lugares de origen. Conocemos las consecuencias materiales, gracias, en particular, a los historiadores del Arte. Conocemos las grandes cantidades enviadas: herencias, donaciones, fundaciones. Pero lo que no conocíamos son las “mesadas”. Se trata de un dinero que se hacía llegar mensualmente a la familia, mes a mes, en algunos casos durante varias décadas, incluso durante treinta años seguidos, sin interrupción. Los herederos que habían permanecido en casa utilizaban esos recursos para reconstruir y reformar sus casas, dándoles un volumen que nunca habían tenido y que todavía hoy llama la atención, para ampliar sus haciendas, construir bordas, quitar deudas, etc. También practicaron un patronazgo abundante, financiando obras religiosas, asistenciales y educativas: construcción o reconstrucción de iglesias, conventos, retablos, ermitas, casas consistoriales, puentes, caminos, lavaderos... A través de sus donaciones, estas familias aumentaban su prestigio y posición en el seno de la comunidad. Las villas y aldeas celebraban estas donaciones y los cargos y honores conseguidos por sus hijos con fiestas y actos de gran carga simbólica: misas, salvas y cohetes, repartos de alimentos y vino, novillos ensogados, colocación de vítores en las fachadas de las casas y otros festejos.

Sin embargo, este fenómeno, creo que como toda globalización, tuvo sus riesgos. Aumentó las diferencias internas en el seno de las comunidades, porque la salida de la aldea y la participación en los cargos y negocios de la globalización no fue un fenómeno generalizado, sino selectivo. Se participaba en él principalmente a través de relaciones de parentesco y, por lo tanto, estos recursos se concentraron en determinadas parentelas, dejando fuera al resto de la población. Esto produjo unos contrastes económicos y culturales crecientes en el seno de la comunidad vecinal.

¿Qué cambios se produjeron? ¿Qué diferencias se generaron dentro de estas comunidades? En primer lugar, cambios culturales, educativos y lingüísticos. Se observa en todos estos valles una multiplicación de escuelas de primeras letras. En el valle de Baztán, por ejemplo, encontramos nueve a finales del siglo XVIII. Dichas escuelas fueron financiadas por estos comerciantes, militares, servidores del rey, etc., que buscaban con ello preparar a los vástagos de sus parentelas para que aprendieran rápidamente el castellano y a leer, escribir y contar para poderlos llevar consigo y promocionarlos.

Por lo tanto, esto produjo una alfabetización selectiva. Estas parentelas entran en el aprendizaje y la práctica del castellano. Lo adoptan como lengua de comunicación escrita y, también, como forma de distinción. Hay testimonios muy claros de Larramendi sobre este fenómeno en Guipúzcoa a mediados del siglo XVIII. Los hijos de estas familias reciben, además, una educación distinguida en seminarios de nobles; de hecho, van a crear justamente el Seminario de Vergara para preparar a sus hijos a las carreras al servicio del rey. Según la tesis de Álvaro Chaparro, el 46 % de los 542 alumnos del Seminario de Vergara fueron luego a academias militares para formar parte de la oficialía del ejército y de la marina. En estos centros, los jóvenes de estas familias reciben una educación particular, una formación técnica y científica, ya que la ciencia en la España del siglo XVIII se encontraba en este tipo de reductos y no en las universidades.

En su proceso educativo, reciben un pulido de sus costumbres hasta convertirse en caballeros refinados. Además, estos jóvenes entran a formar parte de las élites cosmopolitas a través del aprendizaje de idiomas, de las estancias de estudio en el extranjero, de los viajes por las principales capitales europeas, de la lectura y de la prensa, entre otros medios de la Gaceta de Madrid, órgano informativo de la Corona, fundado por Juan de Goyeneche, del cual el 50 % de los suscriptores eran vascos y navarros a mediados del siglo. Estas élites cosmopolitas buscan las novedades y eso se traduce en sus edificios, en su mobiliario, en sus modos de vida y en su vestido. También,

los miembros de estas familias se reúnen entre sí en prácticas de sociabilidad escogida: tertulias cultas, veladas musicales, representaciones teatrales, etc. Y, en paralelo, tienden a distanciarse de las prácticas colectivas de la comunidad, de la fiesta en la plaza del pueblo. Se alejan de los gustos del “populacho”, gustos que encuentran soeces y que no eran otros sino los gustos y costumbres que antiguamente compartían en la sociedad tradicional las élites y el pueblo llano. Se está produciendo ese proceso de distanciamiento que Norbert Elias llamó para el conjunto de Europa el “proceso de la civilización”.

Un ejemplo que me gusta especialmente para escenificar el contraste cultural que se estaba formando en el seno de estas comunidades es la comedia que escribió un jovencito de una de estas familias cosmopolitas, Joaquín Alcívar Jáuregui, para ser representada en Azcoitia en 1772, en una velada de parientes y amigos. Se titula “Grand Tourra” y ha sido publicado por Borja de Aguinagalde. Dos hermanos hacen el “grand tour” por las capitales europeas y escriben a su madre, que está en casa con dos mujeres del pueblo, una vecina y una costurera. La señora recibe las noticias de Venecia, París, Viena, Londres y estas mujeres están muy extrañadas porque son sitios de los que nunca habían oído hablar. Preguntan a la señora y esta les responde y les corrige. “Alemania” es el nombre de un país y no se dice “Animal”. Esos lugares no se ven subiendo al monte más alto de los alrededores, están mucho más lejos. Viena es una ciudad dos veces más grande que San Sebastián y París más que las tres provincias vascas juntas. Estas mujeres seguían enclavadas en esa sociedad local densa y la señora, para hablarles del mundo globalizado que recorrían sus hijos, tiene que usar parámetros locales para que puedan entender.

Pero además, los miembros de estas familias que permanecen en las provincias, no contentos con su educación superior, con sus modales refinados, con sus prácticas selectas, quieren reformar al pueblo. Como en toda la Europa del despotismo ilustrado, la palabra clave en esta segunda mitad del siglo XVIII es “reformar”. Los fundadores y dirigentes de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País formaban parte, justamente, de estas élites ilustradas y cosmopolitas, y sus familias configuraban una parentela especialmente conectada con las carreras al servicio del rey desde los tiempos de Felipe V. Uno de los fines de esta Sociedad, además de fomentar el comercio, la industria o la agricultura, era “corregir y pulir las costumbres, desterrar el ocio, la ignorancia y sus funestas consecuencias”. Estos patricios ilustrados tienen un proyecto civilizador en profundidad, se trata de reformar la sociedad y de corregir las costumbres.

En este proceso diferencial se crea, por tanto, en el seno de la comunidad vecinal, un contraste cultural y civilizador muy grande. Este fosó cultural que se estaba abriendo conllevó actitudes de desprecio y de ruptura de la economía moral de la comunidad que habían compartido élites y pueblo llano tradicionalmente. Entonces se rompen las convenciones compartidas, se rompe esa economía moral de lo que es bueno y lo que es malo, de lo que es común. Ahí se produciría ese paso de la “casa común”, de la que hablaba José Ángel Achón, a la “casa rota”, que está investigando Andoni Artola, en víspera de la primera guerra carlista.

Hombres de estos sectores critican el vascuence como una lengua que es para los aldeanos, los *casheros*, gente pobre, que no da más de sí. Los machinos de Guetaria, cuando entran en la villa en 1766, tienen como primera reivindicación que el alcalde y los regidores de la villa se quiten las pelucas, símbolo por excelencia de esa creciente separación, y se pongan abarcas como los campesinos para, acto seguido, acompañarles a la plaza pública a bailar con ellos. A esa plaza pública que habían abandonado y que habían dejado como espacio del vulgo.

Este propósito de profunda reforma social llega a su culmen con el intento de las élites ilustradas de terminar con el concejo abierto de vecinos. Hasta entonces, la mayor parte de las villas vizcaínas y de los lugares de Navarra se gobernaban mediante el *batzarre* o concejo abierto de los vecinos. Se trataba de comunidades que se gobernaban mediante la aplicación de la tradición, de la costumbre propia, actualizada por los *etxekonausies* o *etxeko-jaunes*, es decir, por los dueños de las casas vecinales. Las élites reformistas quieren terminar con este sistema tradicional y lo consiguen. Dicen que por este procedimiento la gente de poco valer pretendía llevar la voz cantante y que, al contrario, la comunidad debía ser gobernada por los más instruidos y científicos, aquellos que por su mayor conocimiento y las luces de su razón sabían lo que convenía a la utilidad pública.

Consideramos que todo ello está relacionado con la ruptura y la violencia extrema que se produjo en el seno de la sociedad vasca en las primeras décadas del siglo XIX y en la primera guerra carlista. Estamos investigando sobre ello.

A modo de conclusión, más que algo académico, haré una reflexión ciudadana desde lo que puede enseñarnos esta historia a los hombres y mujeres del siglo XXI. Me parece útil reflexionar desde los desafíos de la actual globalización. Hemos observado la capacidad que demostraron en el pasado los vascos más emprendedores para actuar a escala de mundo globalizado.

Cómo aprovecharon las oportunidades que ofrecía tanto la Monarquía hispánica como el imperio atlántico para generar riquezas económicas y culturales, también para sus familias, también para el país. Hemos visto cómo unos territorios periféricos con respecto a los grandes centros de riqueza y poder de la época dieron actores muy emprendedores, capaces de superar el localismo, capaces de superar esa sociedad en que los barrios vecinos se apedreaban, capaces de superar los conflictos internos para abrirse al mundo y construir redes muy eficaces en la economía globalizada, capaces de generar riquezas en los sectores mercantiles, industriales, políticos y culturales y, por estas vías, de procurar abundantes recursos materiales e inmateriales para sus familias y comunidades de origen.

Podemos decir que, globalmente, esta dinámica procuró tres siglos de paz interior y de enriquecimiento, entre dos ciclos de tensiones internas continuas, las guerras de bandos en el siglo XV y las guerras carlistas en el siglo XIX. Parece que en aquella apertura hacia un mundo globalizado, la violencia y las sinergias se canalizaron positivamente

Pero, también, aquella globalización, como la actual, tuvo dos caras, efectos positivos y efectos negativos, oportunidades para unos que se convirtieron en amenazas para otros y yo creo que esto, si somos mínimamente responsables, nos debería llevar a reflexionar sobre cómo encarar de forma acertada los desafíos de la actual globalización, evitando los efectos negativos. O sea, cómo ser capaces de jugar “juegos de suma positiva” en que todos puedan ganar, abrirse, cooperar, generar riqueza, sin dejar a nadie en la cuneta.

En estos momentos, por desgracia, se alzan en el horizonte fuerzas oscuras, por llamarlas de alguna manera, populismos muy relacionados con el desclasamiento en Occidente de sectores enteros de población y, por tanto, debemos reflexionar sobre ello y saber qué mundo queremos dejar a nuestros hijos y a nuestros nietos.

# Los vascos en la expedición de Magallanes-Elcano\*

DANIEL ZULAIKA

Comisión Asesora de ELKANO 500 Fundazioa

## *Resumen:*

*Treinta y un vascos embarcaron en Sevilla en la expedición de Magallanes-Elcano. Veintidós eran vizcaínos y nueve guipuzcoanos. Entre ellos había hombres de mar, pero también técnicos como carpinteros y calafates. Seis dieron la vuelta al mundo y once más volvieron en la San Antonio sin haber circunnavegado la tierra cuando esta nao abandonó la expedición. Se realiza una descripción de todos ellos, las naos en las que se embarcan, sus cargos, sus funciones, lo que cobraron y su destino. El relato constituye un trabajo original y necesario, porque hasta ahora no se había realizado una revisión unificada y documentada del papel que desempeñaron los vascos en la primera vuelta al mundo.*

*Palabras clave: Primera vuelta al mundo. Elkano. Expedición de Magallanes-Elcano. Vascos. Nao Victoria.*

## *Laburpena:*

*Hogeita hamaika euskaldun itsasontziratatu ziren Sevillan, Magallanes-Elkano espedizioan. Hogeita bi bizkaitarrak ziren, eta bederatzi gipuzkoarrak.*

---

(\*) Este artículo constituye una parte del trabajo realizado por el autor en el Instituto de Artes Liberales de la Universidad de Navarra para la obtención del grado de historia. Fue leído el dos de mayo de 2018 obteniendo la máxima calificación.

*Haien artean, itsasgizonak zeuden, baina baita beste hainbat teknikari ere, hala nola arotzak eta bikeztatzaileak. Haien arteko seik munduari bira eman zioten, eta beste hamaika San Antonio itsasontzian itzuli ziren, munduaren inguruan itzulia egin gabe, itsasontzi horrek espedizioa bertan behera utzi baitzuen. Horien guztien deskribapena egin da, bai eta zer ontzitan itsasoratu ziren, zer kargu bete zituzten, zer funtzio izan zituzten, zenbat kobratu zuten eta nora iritsi ziren ere. Kontaketa hori lan originala da, eta premiazkoa ere bai. Izan ere, gaur arte ez da modu bateratuan eta dokumentatuan berrikusi zer-nolako zeregina izan zuten euskaldunek munduaren inguruan egindako lehen itzulian.*

*Gako-hitzak: Munduaren inguruko lehen itzulia. Elkano. Magallanes-Elkano espedizioa. Victoria itsasontzia.*

*Summary:*

*Some thirty-one Basque stepped aboard the Magellan-Elcano expedition in Seville. Twenty-two were from Biscay and nine were from Gipuzkoa. Among them were seamen, but there were also technical crew members such as carpenters and caulkers. Six completed the circumnavigation of the globe and eleven more returned aboard the San Antonio without having done so, after this ship abandoned the expedition. This paper describes all of the crew members, the ships onto which they enlisted, their position in the crew, their roles, their pay and their destination. The work is an original and necessary telling of their story. Until now, there has been no consolidated and documented review of the Basque contribution to the first circumnavigation of the world.*

*Keywords: First circumnavigation of the world. Elkano. Magellan-Elcano expedition. Basques. The ship Victoria.*

## **1. Introducción**

El trabajo que se inicia con estas líneas muestra la participación de los vascos en una gesta extraordinaria, la primera vuelta al mundo. Describe a los treinta y un expedicionarios, quiénes eran, qué hicieron, en que nao embarcaron, cuál era su oficio, si llegaron o murieron, lo que cobraron, cuál fue su destino, si dejaron viudas, y un largo etcétera.

Sin embargo, es fundamental resaltar que la presencia de estos marinos es la punta del iceberg de una realidad más profunda que se inicia mucho

tiempo antes, hace mil años cuando, acuciados por la pobreza y la necesidad, los vascos nos echamos a la mar. Aprovechando los recursos naturales de que disponíamos, como la madera y el hierro, aprendimos de los nórdicos a hacer embarcaciones y participamos en la gigantesca transformación de la construcción naval que se produjo en los siglos siguientes en las costas del Atlántico.

Y de esta forma, a finales del siglo XV disponíamos de una de las mejores flotas europeas con la que llegábamos desde el norte de Europa hasta el Mediterráneo, transportando hierro, lana, trigo, paños y mil productos más. Por ello, el inicio de la Era de los Descubrimientos constituye una gran oportunidad para nuestros marinos.

En un estudio como éste habría que hablar también de los vascos en Sevilla, de Juan López de Recalde de Azkoitia, de Domingo de Ochandiano de Durango, de Nicolás de Artieta de Lekeitio, de Ochoa de Isasaga de Ordizia y de tantos otros que, desde la Casa de la Contratación, impulsaron las expediciones a ultramar. También habría que hacer referencia a los carpinteros, calafates, transportistas y comerciantes que participaron en la creación, desarrollo y puesta a punto de las armadas. Pero para un artículo de estas características sería demasiado extenso.

Por tanto, este trabajo sobre los tripulantes vascos de la expedición de Magallanes-Elcano, constituye solo una parte de la historia. La otra es la historia de Euskal Herria como comunidad y como país.

## **2. Los expedicionarios vascos**

El 20 de septiembre de 1519 la armada de la especiería parte de Sanlúcar de Barrameda con unos 243 hombres. Sabemos que de ellos 138 eran hombres de mar (capitanes, pilotos, maestros, contramaestros, marineros, grumetes y pajes), veinte profesionales (carpinteros, calafates, ...), cuatro sanitarios (cirujano y barberos) y dieciocho con diferentes funciones (religiosos, escribanos, alguaciles, traductores, dispensereros, sobresalientes<sup>1</sup>, etc.).

---

(1) Los sobresalientes eran gente de armas, criados y personas de confianza de los capitanes.

**Tabla 1. Total de expedicionarios y vascos (entre paréntesis)**

	San Antonio	Trinidad	Concepción	Victoria	Santiago	Total
Capitanes	1	1	1	1	1	5
Pilotos	2	1	1	1	0	5
Maestres	1 (1)	1	1 (1)	1	1	5 (2)
Contramaestres	1	1	1 (1)	1	1	5 (1)
Marineros	11 (4)	16 (1)	10 (2)	11 (0)	9	57 (7)
Grumetes	9 (3)	11	10 (2)	10 (4)	9	49 (9)
Pajes	2	4	2 (1)	2 (1)	2	12 (2)
Carpinteros	1 (1)	1	1 (1)	1 (1)	1	5 (3)
Calafates	2 (2)	1	1 (1)	1	1	6 (3)
Hombres de armas	16 (1)	20	13	12	6 (1)	67 (2)
Dispenseros	1 (1)	1	1	1	1	5 (1)
Sanitarios	1 (1)	2	1	0	0	4 (1)
Otros	4	5	3	5	1	18
<b>Total</b>	<b>52 (14)</b>	<b>65 (1)</b>	<b>46 (9)</b>	<b>47 (6)</b>	<b>33 (1)</b>	<b>243 (31)</b>

Una primera aproximación muestra que, del total de hombres que componen la expedición, el País Vasco es el territorio que más expedicionarios aportó (31) después de Andalucía (73) y por delante de italianos (27) y portugueses (24).

Los hombres enrolados en la armada eran buenos profesionales. Esto nos lo indica el propio Elcano cuando dice que tanto él como los otros maestros estaban contentos con la gente que tenían en sus naos<sup>2</sup>. Elcano añade además que hubo problemas en reclutar hombres en Sevilla para la armada porque

---

(2) *Relación de la gente que llevó al descubrimiento de la Especiería*. En: *Colección Documentos para el V Centenario. Transliteración de documentos originales a cargo de Cristóbal Bernal*. Sevilla: *Iniciativa Ciudadana Sevilla 2019-2022*, doc. 05, p. 13 (disponible en Internet en la web <http://sevilla.2019-2022.org/publicaciones/#coleccion-documentos-para-el-v-centenario->). Todas las referencias de internet de este trabajo han sido consultadas en febrero de 2018.

los sueldos eran bajos<sup>3</sup>. Éstos variaban entre los 12.166 maravedís del capitán general y los 500 de los pajes.

**Tabla 2. Sueldos mensuales de los expedicionarios (en maravedís)**

Capitán general	12.166
Capitán	3.333
Maestre	3.000
Piloto	2.500
Contra maestre	2.000
Carpintero	1.875
Calafate	1.875
Marinero	1.200
Dispensero	1.200
Barbero	1.200
Ballestero	1.200
Grumete	800
Paje	500

Además del sueldo, los expedicionarios podían obtener un beneficio adicional con el derecho de “quintalada”. Esta era una forma de remuneración por la que cada tripulante disponía de un espacio en el navío en el que podían llevar mercancías para ser intercambiadas, por especias por ejemplo, que traían en estos mismos espacios. Estas mercancías no tenían que pagar el flete, aunque sí un impuesto del 5 % (“una cuarta e veintena”) al rey.

Las quintaladas constituyeron una parte muy importante de la remuneración de los tripulantes en las grandes expediciones al Pacífico. En las instrucciones que Carlos I dio a Magallanes se especificaba la cantidad que cada expedicionario podía traer dependiendo de su categoría profesional. A un capitán le correspondían 40 quintaladas, a un maestre 14, a un contra maestre

(3) *Ibidem*, p. 12.

10, a los despenseros 3, a los carpinteros y calafates 2,5, a los marineros 2, a grumetes 1,5 y pajes 3 arrobas<sup>4</sup>.

Aparte de indicar que dos de los cinco maestros eran guipuzcoanos, hay que destacar que tres de los cinco carpinteros y tres de los seis calafates de la armada son vascos, lo que indica su experiencia en estos oficios técnicos de gran importancia para las naos. Solo hay un vasco entre los 67 hombres de armas.

Hay también tres navarros que fallecieron en la expedición. Diego de Peralta era merino<sup>5</sup> de la Victoria y natural de Peralta. Fallece por enfermedad (escorbuto) en el Pacífico el primero de enero de 1521. Lope Navarro era marinero de la Victoria y natural de Tudela. Fallece durante el regreso en el Atlántico de enfermedad el 8 de junio de 1522. Juan Navarro era grumete de la Concepción y natural de Pamplona. Fallece en la Trinidad el 28 de febrero de 1523.

Algunos de los vizcaínos y guipuzcoanos que embarcan habían trabajado durante los meses anteriores en la organización y puesta a punto de las naos. Son los maestros Juan de Elorriaga y Juan Sebastián Elcano, el contramaestre Juan de Acurio, el carpintero Domingo de Yarza, los calafates Antón de Basozabal y Pedro de Bilbao y el marinero Sebastián de Olarte. A ellos se les van a unir posteriormente otros 24 vascos, contabilizando un total de 22 vizcaínos y 9 guipuzcoanos<sup>6</sup>.

---

(4) *Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Falero para el viaje al descubrimiento de las islas del Maluco*. (Arch. de Ind. en Sevilla, papeles del Maluco, leg. 1º de 1529 a 1547), 8 de mayo de 1519. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del S XV. Tomo IV. Expediciones al Maluco: viaje de Magallanes y de Elcano*, Madrid: Imprenta Nacional, 1837, pp. 150-152 (disponible en Internet en Google Books).

(5) El merino era un alguacil menor.

(6) *Relación de expedicionarios, su cargo y sueldo (VIII-1519)*. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., pp. 1-30; FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los Viajes, tomo IV*, op. cit., pp. 12-26; *Lista de la gente que fue en la Armada de Magallanes, expresando los cargos que desempeñaban*. En: *Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla, tomos I-V*, Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1918-1923 (disponible en Internet en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España), *tomo II*, pp. 332-351; *Declaración de fallecidos en el viaje (del 20-XII-1519 al 29-VII-1522)*. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 04, pp. 1-10.

Además de ellos podría haber otros dos vascos, León de Ezpeleta y Blas de Durango. El primero, Ezpeleta, escribano de la Trinidad, quizás provenía de la villa del mismo nombre de Lapurdi, aunque no encontramos su procedencia. Falleció en el banquete de Cebú, en Filipinas, el 1 de mayo de 1521. Juan Gil señala la presencia de Blas de Durango, que no figura en el rol de la expedición, cuya profesión desconocemos y que falleció en la nao Trinidad el 10 de septiembre de 1522<sup>7</sup>. La relación de los 31 vascos de los que consta información fehaciente es la siguiente:

**Tabla 3. Relación de vascos de la expedición, oficios, origen y nao en la que embarcan**

Nombre	Profesión	Origen	Villa	Nao
Antón de Basozábal	Calafate / contram.	Bizkaia	Bermeo	Concepción
Domingo de Barrutia (Urrutia)	Marinero / Escribano	Bizkaia	Lekeitio	Trinidad
Domingo de Yarza	Carpintero	Gipuzkoa	Deba	Concepción
Juan de Acurio	Contramaestre	Bizkaia	Bermeo	Concepción
Juan de Aguirre	Marinero	Bizkaia	Bermeo	Concepción
Juan de Arratia	Grumete	Bizkaia	Bilbao	Victoria
Juan de Elorriaga	Maestre	Gipuzkoa		San Antonio
Juan de Menchaca	Balletero	Bizkaia	Bilbao	San Antonio
Juan de Orue	Grumete	Bizkaia	Mungia	San Antonio
Juan de Sanfelices (Juan Vizcaíno)	Grumete	Bizkaia	Somorrostro	Victoria
Juan de Zubileta	Paje	Bizkaia	Barakaldo	Victoria
Juan Sebastian Elcano	Maestre	Gipuzkoa	Getaria	Concepción
Juan Ortiz de Gopegui	Despensero	Bizkaia	Bilbao	San Antonio
Juanes de Irun Iranzo	Grumete	Gipuzkoa	Irun	San Antonio
Juanes de Segura	Marinero	Gipuzkoa	Segura	San Antonio
Lope de Ugarte	Marinero	Bizkaia		San Antonio
Lorenzo de Iruña	Marinero	Gipuzkoa	Soravilla	Concepción
Martin Barrena	Sobresaliente	Gipuzkoa	Ordizia	Santiago

(7) GIL, Juan, *Marinos vascos en la armada de Magallanes*. Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián: 2018, 1-2, pp. 3 y 11. En prensa.

Nombre	Profesión	Origen	Villa	Nao
Martin de Aguirre	Grumete	Bizkaia	Arrigorriaga	San Antonio
Martín de Garate	Carpintero	Gipuzkoa	Deba	Victoria
Martín de Goitisoló	Calafate	Bizkaia	Bakio	San Antonio
Martín de Insaurraga (Machín Vizcaíno)	Grumete	Bizkaia	Bermeo	Concepción
Ochote de Erandio	Grumete	Bizkaia	Bilbao	Victoria
Pedro de Bilbao	Calafate	Bizkaia	Bilbao	San Antonio
Pedro de Chindarza (Chindurza)	Paje	Bizkaia	Bermeo	Concepción
Pedro de Laredo	Marinero	Bizkaia	Portugaleta	San Antonio
Pedro de Muguertegui (Peru de Bermeo)	Grumete	Bizkaia	Bermeo	Concepción
Pedro de Olabarrieta	Barbero	Bizkaia	Galdakao	San Antonio
Pedro de Sautua	Carpintero	Bizkaia	Bermeo	San Antonio
Pedro de Tolosa	Grumete/ despensero	Gipuzkoa	Tolosa	Victoria
Sebastián de Olarte	Marinero	Bizkaia	Bilbao	San Antonio

En total embarcaron dos maestros, un contra maestre, siete marineros, nueve grumetes, dos pajes, tres carpinteros, tres calafates, un despensero, un sanitario, un hombre de armas y un sobresaliente provenientes de Euskal Herria.

En su distribución en las naos, constatamos que mayoritariamente embarcaron en tres naos. Catorce lo hicieron en la San Antonio, nueve en la Concepción, seis en la Victoria y uno en la Trinidad y en la Santiago. No sería ajeno a ello el hecho de que tanto el maestre de la San Antonio, Elorriaga, como el maestre y el contra maestre de la Concepción, Elcano y Acurio, fueran vascos. La pertenencia a una u otra nave va a marcar el futuro de muchos de ellos por los hechos que se producirán durante la navegación. Así, por ejemplo, la mayoría los embarcados en la San Antonio volverá a Sevilla tras la deserción de la nao y sobrevivirán.

El grumete Juan de Arratia y el paje Juan de Zubileta son los únicos que inician y finalizan la travesía en la misma nao, la Victoria. El maestre Juan Sebastián Elcano y el contra maestre Juan de Acurio inician la travesía en la Concepción y la finalizan como capitán y contra maestre de la Victoria.

**Tabla 4. Distribución de los vascos por naos y oficios**

	<b>San Antonio</b>	<b>Trinidad</b>	<b>Concepción</b>	<b>Victoria</b>	<b>Santiago</b>
Maestres	Juan de Elorriaga		Juan Sebastián Elcano		
Contramaestres			Juan de Acurio		
Marineros	Juanes de Segura	Domingo de Urrutia	Juan de Aguirre		
	Lope de Ugarte		Lorenzo de Iruña		
	Pedro de Laredo				
	Sebastián de Olarte				
Grumetes	Juan de Orue		Martín de Insaurraga	Juan de Arratia	
	Juanes de Irún		Pedro de Muguertegui	Juan de Sanfelices	
	Martín de Aguirre			Ochote de Erandio	
				Pedro de Tolosa	
Pajes			Pedro de Chindarza	Juan de Zubileta	
Carpinteros	Pedro de Sautua		Domingo de Yarza	Martín de Garate	
Calafates	Martín de Goitisolo		Antón de Basozabal		
	Pedro de Bilbao				
Hombres de armas	Juan de Menchaca				Martín Barrena
Dispenseros	Juan Ortiz de Gopegui				
Sanitarios	Pedro de Olabarrieta				

La localidad que más expedicionarios aportó fue Bermeo, con siete tripulantes, la mayoría hombres de mar (un contramaestre, un marinero, dos grumetes y un paje), pero también había un carpintero y un calafate. Seis de ellos embarcaron en la Concepción. Aunque la contratación de los expedicionarios correspondía al maestre, en este caso a Elcano, es seguro que Acurio, al ser de Bermeo, tuvo un papel relevante en el embarque de los bermeotarras. También había una relación estrecha entre algunos de ellos. Al compartir apellido la mujer de Juan de Aguirre, María Ochoa de Acurio, y Juan de Acurio, y ser ambos de Bermeo, probablemente eran cuñados. También estaban emparentados Martín de Insaurraga y Pedro de Chindarza, quizás eran primos<sup>8</sup>. A Acurio se le dio el 1 de junio de 1523 la certificación de las quintaladas de Martín de Insaurraga de Bermeo, al haber fallecido éste en el regreso en la Victoria.

Teniendo Ondarroa y Lekeitio una gran tradición marinera, y viniendo de Ondarroa la nao Victoria y de Lekeitio la Trinidad, de estas dos villas solo consta un expedicionario, Domingo de Barrutia, de Lekeitio, marino de la Trinidad.

De los 31 expedicionarios, seis darán la vuelta al mundo, volviendo cuatro de ellos con Elcano. Pedro de Tolosa y Pedro de Chindurza serán hechos prisioneros por los portugueses en Cabo Verde a la vuelta y llegarán a Sevilla varios meses después de la Victoria. Once vuelven con la San Antonio, que abandona la expedición en noviembre de 1520 en el estrecho de Magallanes y catorce fallecen.

**Tabla 5. Destino de los expedicionarios vascos y fecha y causa de fallecimiento**

Nombre	Profesión	Nao	Fecha muerte	Destino/Causa de fallecimiento
Sebastián de Olarte	Marinero	San Antonio	1520/02/03	Montevideo. Cuchillada
Juan de Elorriaga	Maestre	San Antonio	1520/07/15	San Julián. Cuchilladas
Martín de Garate	Carpintero	Victoria	1520/08/31	Ahogado
Juan de Menchaca	Ballestero	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521

(8) *Ibidem*, p. 3.

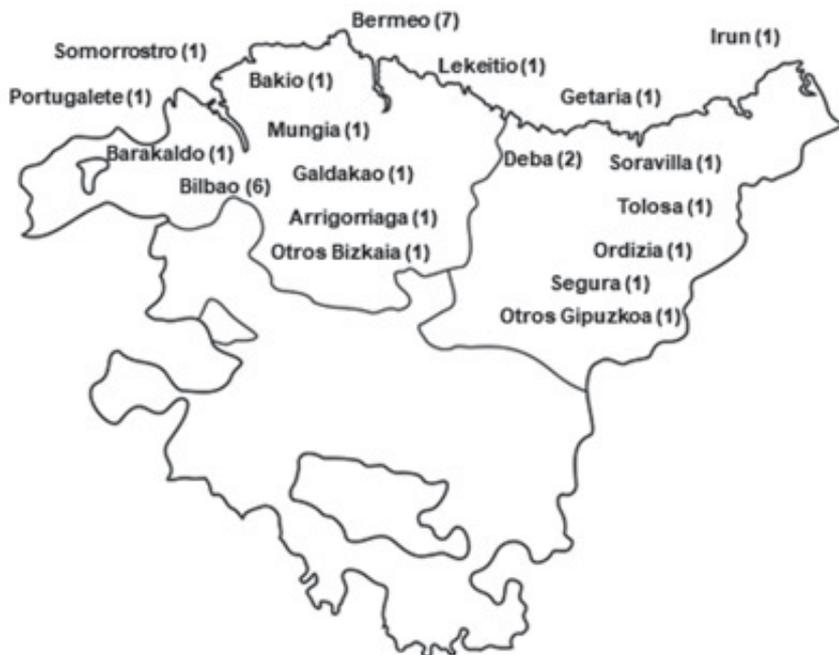


Fig. 1. Lugar de procedencia de los expedicionarios vascos.

Nombre	Profesión	Nao	Fecha muerte	Destino/Causa de fallecimiento
Juan de Orue	Grumete	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Juan Ortiz de Gopegui	Dispensero	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Juanes de Irun Iranzo	Grumete	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Lope de Ugarte	Marinero	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Martín de Aguirre	Grumete	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Martín de Goitisoló	Calafate	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Pedro de Bilbao	Calafate	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Pedro de Laredo	Marinero	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521

Nombre	Profesión	Nao	Fecha muerte	Destino/Causa de fallecimiento
Pedro de Olabarrieta	Barbero	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Pedro de Sautua	Carpintero	San Antonio		Vuelve a Sevilla 1521
Ochote de Erandio	Grumete	Victoria	1521/03/21	Escorbuto en el Pacífico
Martín Barrera	Sobresaliente	Santiago	1521/04/09	Escorbuto en el Pacífico
Juanes de Segura	Marinero	San Antonio	1521/05/01	Muere ataque en Cebú
Domingo de Barrutia	Marinero	Trinidad	1521/07/29	Apresado en Brunei
Pedro de Muguertegui	Grumete	Concepción	1521/09/16	Muerte súbita
Lorenzo de Iruña	Marinero	Concepción	1522/05/13	Escorbuto en el Índico
Juan de Sanfelices	Grumete	Victoria	1522/05/17	Escorbuto en el Índico
Martín de Insaurraga	Grumete	Concepción	1522/06/01	Enfermedad Atlántico
Pedro de Chindarza	Paje	Concepción		Retenido Cabo Verde
Pedro de Tolosa	Grumete y despensero	Victoria		Retenido Cabo Verde
Juan de Acurio	Contra maestre	Concepción		Vuelve en la Victoria
Juan de Arratia	Grumete	Victoria		Vuelve en la Victoria
Juan de Zubileta	Paje	Victoria		Vuelve en la Victoria
Juan Sebastian Elcano	Maestre	Concepción		Vuelve en la Victoria
Juan de Aguirre	Marinero	Concepción	1522/10/05	Muere en la Trinidad
Domingo de Yarza	Carpintero	Concepción	1522/10/14	Muere en la Trinidad
Antón de Basozabal	Calafate y contra maestre	Concepción	1523/02/28	Desaparecido en las Molucas, prisionero de los portugueses

Ocho expedicionarios, cinco vizcaínos y tres guipuzcoanos, declararon estar casados. Dos de ellos vuelven a Sevilla en la San Antonio. Los otros seis fallecieron. En Bermeo quedaron tres viudas: María Ochoa de Acurio, María Ochoa de Artache y Madalena de Marcaida.

**Tabla 6. Mujeres de expedicionarios**

Nombre	Oficio	Origen	Nombre de la mujer
Juan de Elorriaga (fallece)	Maestre	Gipuzkoa (vecino de Sevilla)	Juana de la Haya
Juan de Aguirre (fallece)	Marinero	Bermeo	María Ochoa de Acurio
Pedro de Laredo (vuelve)	Marinero	Portugalete	María de Villar
Juanes de Segura (fallece)	Marinero	Segura (vecino de Sevilla)	Catalina González
Martín de Insaurraga (fallece)	Grumete	Bermeo	María Ochoa de Artaeche
Martín de Garate (fallece)	Carpintero	Deba	Catalina Aisa
Pedro de Sautua (vuelve)	Carpintero	Bermeo	María Pérez
Antón de Basozabal (fallece)	Calafate	Bermeo	Madalena de Marcaida

### *Distribución por cargos u oficios*

A grandes rasgos, los expedicionarios se dividían en oficiales y marinería. Los oficiales de las naos constituían un colectivo heterogéneo entre los que habría varios grupos. El primero estaría constituido por el capitán, el maestre y el piloto que eran los que realmente mandaban en la embarcación. El segundo grupo con mando serían el contra maestre, el despensero y el alguacil. Finalmente habría otro grupo formado por el carpintero, el calafate, el escribano y el barbero cirujano, que no tenía mando.

#### **A. Maestres**

El maestre pertenecía al grupo de oficiales de la nave que, junto al capitán y al piloto, ejercía la máxima autoridad en las naves. En las embarcaciones de pesca y mercantes, en las que no había capitán, el maestre era la máxima autoridad. Su edad media rondaba los 32 años. Dirigían y daban órdenes desde la toldilla o el alcázar de popa, y llevaban una vida más apartada del resto de los tripulantes. El maestre era el segundo de a bordo, jefe de la tripulación y sustituto del capitán en el gobierno del barco. Los capitanes ocupaban un cargo honorario o de confianza política más que otra cosa, habitualmente eran profanos en cuestiones marítimas y su función era fundamentalmente militar.

El maestro era el administrador del barco, y el responsable de buscar y contratar tripulantes, lo que hacía habitualmente con la ayuda del contra maestro. Por ello debía estar bien relacionado y tener contactos. Los buenos maestros también entendían de navegación y solían estar capacitados para sustituir al piloto. Las ordenanzas de la Casa de la Contratación trataron siempre de que los maestros pasaran un examen náutico para que estuviesen en condiciones de dirigir el navío en una emergencia. Prácticamente desde el inicio de la navegación a las Indias, la obtención de la licencia para ejercer los dos cargos superiores de los buques mercantes, es decir, maestro y piloto, estaba condicionada a la realización de un examen y a la demostración de ser castellano o estar naturalizado, aunque había acusaciones de que los examinadores no se mostraban muy puntillosos en los exámenes y probanzas<sup>9</sup>.

De los cinco maestros de la expedición, dos eran guipuzcoanos: Juan de Elorriaga y Juan Sebastián Elcano. Su sueldo ascendía a 3.000 maravedís mensuales y ambos cobraron seis meses por anticipado (18.000 maravedís) antes de la partida<sup>10</sup>. El 5 de mayo de 1519 los maestros y los pilotos de la expedición recibieron la promesa del rey de la concesión de privilegios de caballería si le sirvieron bien durante el viaje<sup>11</sup>.

### *Juan de Elorriaga*

Juan de Elorriaga, maestro de la nao San Antonio, era guipuzcoano aunque desconocemos detalles más precisos sobre su origen. En el momento de embarcar estaba casado con Juana de la Haya y era vecino de Sevilla<sup>12</sup>. De los 31 vascos de la expedición de Magallanes-Elcano, es el primero que aparece trabajando en la puesta a punto de las naves. Inicia su actividad el 1 de octubre de 1518 como maestro de la nao San Antonio, constando en un asiento que se

---

(9) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992, p. 64.

(10) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., pp. 6 y 15.

(11) *Real Cédula ofreciendo conceder a los pilotos y maestros de las naos que lleva Magallanes, privilegios de caballería*. Barcelona, 5 de Mayo 1519. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo II (1519)*, pp. 240-241.

(12) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 6.

le deben dos meses de sueldo, a 1.530 maravedís mensuales<sup>13</sup>. En febrero se le sube el sueldo a 1.800 maravedís<sup>14</sup>. Seguirá recibiendo este sueldo hasta la partida de la armada. Cuando sale la expedición, Elorriaga es el maestre de la San Antonio. Debía ser un profesional competente pues de lo contrario no hubiera sido elegido maestre de la nao mayor de la flota, de 120 toneles de capacidad (equivalentes a 144 toneladas).

El capitán de la San Antonio, al comienzo de la expedición, es Juan de Cartagena que, después de Magallanes, es la máxima autoridad de la flota y que encabezará la rebelión del puerto de San Julián en la Patagonia. En el motín, Elorriaga se pondrá de parte de Magallanes y en contra de Cartagena y Elcano. La noche del 1 al 2 de abril 1520, al negarse a apoyar a los sublevados y enfrentarse a ellos, es apuñalado por Gaspar de Quesada, capitán de la nao Concepción en la que Elcano era maestre. Como consecuencia de estas heridas morirá el 15 de julio, dejando viuda a su mujer, Juana de la Haya. Hay que reseñar que maestros, pilotos y contramaestres habían recibido el 19 de abril de 1519 una orden del rey ordenándoseles que cumplieran las ordenes de los capitanes (Magallanes y Faleiro)<sup>15</sup>. En la liquidación del sueldo, se indica que se le debían 33.500 mrs por 11 meses y cinco días, de los cuales se le habían adelantado 18.000 mrs, por lo que se abonan 15.550 mrs a sus herederos<sup>16</sup>.

### *Juan Sebastián Elcano*

Juan Sebastián Elcano, maestre de la Concepción, era natural de Getaria e hijo de Domingo Sebastián Elcano y Catalina del Puerto. Nació en 1487, fecha que se deduce de su declaración en Sevilla el 9 de agosto de 1519, a petición de Magallanes, en la que se señala que, "*este testigo, de edad de treinta y dos años, poco más o menos*"<sup>17</sup>. Los dos incendios que padeció Getaria el cinco de enero de 1597 y posteriormente en la Navidad de 1836

---

(13) *Relación detallada de los gastos hechos para la Armada de Magallanes*. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo I*, op. cit., p. 337.

(14) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo II*, op. cit., p. 31.

(15) *Real Cédula a los pilotos, maestros contramaestres y marineros de la armada para que guarden la instrucción que respecto al viaje les den los capitanes*. Barcelona, 19 de abril de 1519. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo II*, op. cit., p. 226.

(16) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 84.

(17) *Información hecha a instancias de Fernando de Magallanes*. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 05, op. cit., p. 12.

dificultan sobremanera el estudio de la familia Elcano. Nos tenemos ningún retrato de él y los cronistas que le trataron, como Fernández de Oviedo o Maximiliano Transilvano, no dejaron ninguna descripción suya.

En su juventud, Elcano participó en diferentes hechos de guerra en el levante (Italia) y norte de África, Orán, Bugía y Trípoli, y armó una nave de 200 toneles<sup>18</sup>. Para ello había solicitado un préstamo a unos mercaderes saboyanos siendo el aval la propia embarcación. Al no abonarle el rey los honorarios por su participación en aquellos hechos bélicos, tuvo que entregar su barco a los saboyanos. Pero vender o entregar una nave a extranjeros era un delito porque se podía utilizar como barco de guerra en contra del propio país. Por eso, desde entonces, Elcano se encuentra en una situación problemática desde un punto de vista legal. Es una situación que le preocupa mucho, por lo que una de las primeras acciones que va a realizar tras dar la vuelta al mundo es solicitar el perdón al rey, que se lo concede el 13 de febrero de 1523<sup>19</sup>.

Elcano estaba en Sevilla en 1518, probablemente en contacto con los vascos que desarrollaban su actividad en esta ciudad y que seguramente le ayudaron a salvar los controles burocráticos. Entre quienes pudieron apoyarle estarían los Gainza de Zarautz, parientes de los Ibarrola, uno de los cuales, Juan López de Ibarrola y Gainza había sido funcionario de la Casa de la Contratación<sup>20</sup>.

El sábado 8 de enero de 1519 Elcano se incorpora a la construcción de la armada, inicialmente como contraamaestre de la nao Victoria, y recibe su primer sueldo, un ducado (375 maravedís), por 7 días de trabajo<sup>21</sup>. Es la primera vez que aparece su nombre en los registros de la expedición. Poco antes, en diciembre de 1518, Elcano había conocido a Magallanes, como indica él mismo<sup>22</sup>. Como Elorriaga, a partir de ahora recibirá el sueldo quin-

---

(18) *Real cédula de perdón del Emperador a Juan Sebastián Elcano*, 13 de febrero de 1523. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile desde el Viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo (1518-1818)*, tomos I y II. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888, tomo I, p. 312 (disponible en Internet en Memoria Chilena).

(19) *Ibidem*, pp. 311-312

(20) TXUEKA ISASTI, Fernando. *El Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz. La otra historia marítima de los vascos: del Mare Nostrum al Pacífico*. Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 8: 621 (2016).

(21) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas*, tomo II, op. cit., p. 4.

(22) *Información hecha a instancias de Fernando de Magallanes*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 05, op. cit., p. 12.

cenalmente. En el abono de los sueldos quincenales de febrero (900 maravedís) realizados el 7 y el 21 de febrero de 1519, la situación de Elcano ha cambiado, apareciendo como contraamaestre de la Concepción<sup>23</sup> con un sueldo de 1.800 maravedís mensuales. En el pago realizado el 31 de marzo, de nuevo su cargo cambia, aunque con el mismo sueldo, pasando a maestre de la Concepción<sup>24</sup>, que será como parte en la expedición.

Hay que destacar la gran actividad que van a desarrollar los dos maestros guipuzcoanos, Elorriaga y Elcano, desde febrero hasta agosto de 1519 en la puesta en marcha de la armada. Se realizan abonos a ambos por contratación de personal y compra de diferente material, como espuertas, candelas, barcinas, agujas para coser velas y otros.

El primero de agosto de 1519, nueve días antes de la salida de la expedición de Sevilla, ocurre un hecho relevante. Tres vascos, Juan Sebastián de Elcano, Juan de Acurio y Domingo de Yarza otorgan sendos poderes en la plaza de San Francisco de Sevilla ante el escribano Gómez Álvarez de Aguilera y dos testigos: Sancho de Heredia, escribano de la Concepción, y Martín Ruiz de Iturbe, vecino de Bergara<sup>25</sup>. Elcano, “*que va agora a descubrir la Espeçeria*” da poderes a Juan de Acurio, a Domingo de Yarza, a sus hermanos Sevastián y Domingo de Elcano y a Francisco de Santacruz, mercader y vecino de Sevilla, a todos conjuntamente y a cada uno de ellos para que,

*“por mí e en mi nonbre puedan demandar e recabdar e reçibir e aver y cobrar, así en juizio como fuera d’él, de todas e qualesquier personas que sean e con derecho deva e de sus bienes, vezinos e moradores así d’esta dicha çibdad de Sevilla como de otras partes e lugares, todos los maravedís e ducados e otras cosas qualesquier que me sean devidos e se me devieren, así del sueldo qu’el rey, nuestro señor, me manda dar por la yda e tornada para yr a descubrir la Espeçeria como por contratos públicos e alvaláes e cuentas e fletes, como de las mercaderías que yo llevo cargadas en la dicha nao...”*<sup>26</sup>.

La finalidad de las tres escrituras es la misma, velar para que el otorgante del poder o sus herederos, en el caso de que a este le sucediese alguna

(23) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas*, tomo II, op. cit., pp. 31 y 55.

(24) *Ibidem*, p. 103.

(25) GIL, Juan, *Marinos vascos en la armada de Magallanes*, op. cit., pp. 4-5 (Archivo de Protocolos de Sevilla APS, VII 1519, 2 (= 4896), sin foliar).

(26) *Ibidem*, p. 5.

desgracia, cobrasen efectivamente la paga del sueldo devengado<sup>27</sup>. Al dar a conocer estos documentos, Juan Gil destacó el “cerrado compañerismo” de los vascos<sup>28</sup>. Estas escrituras muestran de forma clara la confianza que había entre estos tres expedicionarios.

Ya en el viaje, Elcano toma parte activa y destacada en el motín de San Julián el 1 de abril de 1520 contra Magallanes, haciéndose cargo de la nao San Antonio. Tras el posterior golpe de mano de Magallanes, Elcano es condenado a muerte junto con otros 40 hombres. Como Magallanes no puede prescindir de un número tan elevado de expedicionarios, perdona a la mayoría. Elcano es uno de ellos y, aunque salva la vida, el 7 de abril de 1520 es degradado a marinero de la Victoria y condenado a trabajos forzados<sup>29</sup>. Podemos imaginar la humillación de Elcano durante aquellos meses que permanecieron en el puerto de San Julián realizando trabajos de mantenimiento y puesta a punto de las naos, encadenado, acarreado maderas, con agua hasta la cintura en aquel duro invierno. Y todo ello, a la edad de 34 años y ante los que habían sido sus subordinados durante meses.

Al dejar San Julián, el 24 de agosto de 1520, se abren dos hipótesis: que continuara degradado como marinero en la Victoria, o que hubiera sido rehabilitado. A favor de la primera hipótesis está el testimonio de Mafra, que indica:

*“(en septiembre de 1521) hicieron capitán de la otra nao a Juan Sebastián del Cano, que desde el estrecho hasta que murió Magallanes, había sufrido muchos disfavores, más él como discreto sufrió hasta que tornó a su cargo que había perdido con estos dos navios”*<sup>30</sup>.

“Discreto” en aquella época significaba “*hombre cuerdo y de buen seso que sabe ponderar las cosas y dar a cada uno su lugar*”<sup>31</sup> y ello nos habla de la idea que Mafra tenía de Elcano.

(27) *Ibidem*, p. 7.

(28) Marco POLO, Juan GIL FERNÁNDEZ, Cristóbal COLÓN, Rodrigo FERNÁNDEZ DE SANTAELLA. *El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón. El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella*, Madrid: Alianza editorial, 1987, p. LV.

(29) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya, 2001, pp. 203-204.

(30) MAFRA, Ginés de, *Relación*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. *La primera vuelta al mundo*, Madrid: Miraguano, 2012, p. 174.

(31) COVARRUBIAS OROZCO, Sebastián, *Tesoro de la lengua castellana o española*, Madrid: Luis Sánchez, Impresor del Rey S.M., 1611, Madrid: Editorial Castalia, 1994, p. 321 (definición incluida en el término *discernir*).

Es decir, que desde el 7 de abril de 1520, en que fue degradado a marinero, hasta que murió Magallanes el 27 de abril de 1521, Elcano habría sufrido “*muchos disfavores*”, y por tanto lo lógico es pensar que durante este tiempo no habría sido maestre. Así pues, durante más de un año —invernada en San Julián, descubrimiento y cruce del estrecho, travesía del Pacífico, llegada a las Marianas, y a las Filipinas— Elcano habría desempeñado la labor de marinero, que Fernández Vial señala que lógicamente sería en la Victoria<sup>32</sup>.

Otra versión, menos verosímil, sería la de la británica Mitchell que indica que Elcano fue condenado a trabajos forzados en la Concepción únicamente mientras la armada estuvo en el puerto de San Julián, siendo rehabilitado como maestre de dicha nao por Magallanes al partir de este lugar el 24 de agosto de 1520<sup>33</sup>. En apoyo de esta hipótesis estaría la existencia de otros perdones, como indica Comellas sobre el piloto Andrés de San Martín, también condenado, al que el 21 de julio se permitió saltar a tierra porque había sido ya perdonado por su participación en el motín<sup>34</sup>. Lo mismo podría haberle sucedido a Juan Sebastián. En cualquier caso, desde la salida de San Julián, los cuarenta condenados no estarían encadenados<sup>35</sup>.

Por tanto, podríamos pensar que, tras su rehabilitación a la muerte de Magallanes en abril de 1521, Elcano fue nombrado maestre, posiblemente de la Concepción, ya que él es quien informa de que esta nave no puede seguir navegando. Unos meses después, en septiembre de 1521, en una pequeña isla situada cerca de la punta más septentrional de Borneo, que se identifica como la actual Balambangan<sup>36</sup>, fue nombrado capitán de la Victoria, cargo en el que permaneció hasta llegar a Sevilla<sup>37</sup>. Albo señala cómo Elcano fue elegido capitán:

---

(32) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit., p. 204.

(33) MITCHELL, Mairin, *Elcano, the first circumnavigator*, London: Herder Publications, 1958, pp. 58 y 170.

(34) COMELLAS, José Luis, *La primera vuelta al mundo*, Madrid: Rialp, 2012, p. 83.

(35) BERGREEN, Laurence. *Magallanes. Hasta los confines de la tierra*. Barcelona: Editorial Planeta, 2004, p. 175.

(36) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit., p. 201.

(37) *Ibidem*, p. 204.

*“la gente eligió por capitanes a Juan Sebastian e a Joan de Espinosa (se refiere en realidad a Gonzalo Gómez de Espinosa), e por tesorero e contador de todas las mercaderías al dicho Joan Sebastian”*<sup>38</sup>.

Esto debió de ocurrir el 16 de septiembre, ya que este día fue cuando deja de cobrar la paga de maestre para pasar a recibir el salario de capitán<sup>39</sup>.

A la llegada de la nao Victoria a Sevilla se contabilizó lo que declararon los expedicionarios. Elcano trajo un costal grande de clavo y fuste que pesó 6 arrobas y 15 libras (76 kg), así como una caja de clavo que se puso en tres costales y que pesaron 16 arrobas y 1 libra (184 kg)<sup>40</sup>. En total, Juan Sebastián declaró haber traído 260 kg de clavo cuyo valor podía ascender a unos 94.000 maravedís. Pero además entregó una cestilla de macetas suya con macis (corteza de la nuez moscada), nuez moscada y canela, un palo grande de sándalo y un ramal de clavo cosido, cubierto de palma. También una caja pequeña con muestras de la especiería, clavo, canela y otras cosas, para el rey<sup>41</sup>.

Elcano a su vuelta cobró 104.526 maravedís de la liquidación del sueldo correspondientes a 25 meses y 6 días como maestre, y a once meses y veintidós días como capitán, así como 508.725 maravedís de quintaladas, sumando un total de 613.251 mrs<sup>42</sup>. Y así finalizó en la Victoria el periplo que había empezado en Sevilla también en esta nao.

---

(38) *Declaraciones que el Alcalde Leguizamo tomó al capitán, maestre y compañeros de la nao Victoria*. (Arch. de Ind. en Sevilla), 18 de octubre de 1522. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los Viajes, tomo IV*, op. cit., p. 292.

(39) *Relación del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros*. Documentos. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1920 (disponible en Internet Archive), p. 208.

(40) *Regreso de la nao Victoria*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 13, op. cit., pp. 12, 14 y 18.

(41) *Ibidem*, p. 13.

(42) GIL, Juan. *El exilio portugués en Sevilla, De los Braganza a Magallanes*, Sevilla: Fundación Cajasol, 2009, p. 303; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 5.



## B. Contraмаestre

El contraмаestre era el segundo del маestre y jefe inmediato de la marinería. Era el encargado de dirigir a la tripulación durante las maniobras transmitiendo las órdenes del capitán, маestre o piloto. Al estar obligado a llevar un libro con las entradas y salidas del cargamento debía saber leer y escribir. Eran también de su incumbencia prevenir los incendios, una de las mayores catástrofes que podían ocurrir en una nao, y dirigir la estiba y almacenamiento de la mercancía. Tenía que mantener en buen estado el buque y ordenar las reparaciones necesarias. No se sentaba a la mesa del capitán y presidía la mesa de los suboficiales<sup>43</sup>. Ser contraмаestre suponía la culminación de toda una carrera y por eso habitualmente se llegaba a ocupar el cargo en torno a los 40 años, edad avanzada para aquella época<sup>44</sup>.

Hubo dos contraмаestres vascos en la expedición: Juan de Acurio y Antón de Basozabal, ambos de Bermeo. Este último había embarcado como calafate en la Concepción, pasando posteriormente a contraмаestre en la Trinidad, donde desarrolló esta labor durante 24 meses. Los datos que conocemos sobre él se describen en el apartado de los calafates.

### *Juan de Acurio*

Juan de Acurio era natural de Bermeo y contraмаestre de la nao Concepción cuando partió la armada. Por tanto estaba en la misma nave que Elcano. Era hijo de Juan Pérez de Acurio y Marina de Bériz, vecinos de la dicha villa de Bermeo. Inicia su trabajo en la expedición en la puesta a punto de la flota el primero de marzo como marinero-contraмаestre en la Concepción, junto a Elcano, recibiendo 565 maravedís por el sueldo de medio mes el 13 de marzo<sup>45</sup>. En el pago del 17 de abril, ya solo consta como contraмаestre, sustituyendo a Elcano que ha pasado a маestre en marzo, aunque Acurio continua con el mismo sueldo<sup>46</sup>.

---

(43) SOLA, Víctor María de, *Juan Sebastián Elcano*, Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1962, p. 188.

(44) Pabellón de la Navegación de Sevilla. Exposición.

(45) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas*, tomo II, op. cit., 84-85.

(46) *Ibidem*, p. 115.

Cuando embarca su sueldo es de 2.000 maravedís por mes. Se le pagaron cuatro meses adelantados, 8.000 maravedís<sup>47</sup>. En 1524 declaró tener algo más de 30 años<sup>48</sup>, por lo que en el momento de su partida debía tener poco más de 25 años. Sabía leer y escribir, como lo exigía su cargo. Sale de Sevilla como contra maestre de la Concepción, pasando, cuando queman la nao en mayo de 1521, también como contra maestre, a la Victoria<sup>49</sup>. Fue uno de los 18 hombres que dieron la primera vuelta al mundo.

Acurio y Elcano mantuvieron una estrecha relación tanto en la puesta a punto de la armada como durante la expedición. Ya hemos visto cómo, antes de partir la expedición, se dieron mutuamente poderes sobre sus bienes. Juan de Acurio da los poderes a su padre, Juan Pérez de Acurio, a Juan Sebastián Elcano, al mercader de Bermeo Juan Fernández de Murueta y a Domingo de Yarza<sup>50</sup>

Ya durante el viaje, cuando el 7 de abril de 1520 Elcano es degradado a marinero como consecuencia del motín de San Julián, pasando probablemente a la Victoria durante un año, la relación con Acurio sería menos directa al permanecer éste último en la Concepción.

Sin embargo, cuando el 2 de mayo de 1521 Elcano recupera el cargo de maestre de la Concepción<sup>51</sup> (Fernández Vial indica que Elcano fue nombrado maestre de la Victoria<sup>52</sup>) se vuelve a encontrar con Acurio. Al ser quemada esta nao, ambos pasan, uno como capitán y otro como contra maestre a la Victoria, embarcación en la que ambos llegarán a Sevilla. Si la relación de ambos no hubiera sido buena, Acurio no habría sido nombrado contra maestre de la Victoria. Por todo ello podemos apuntar que la obra novelada de Mairin

---

(47) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 15.

(48) *Extracto hecho por Don Juan Bautista Muñoz, de los procesos de posesión y propiedad sobre las islas Malucas, en la junta de la raya entre Badajoz y Yelves, año de 1524* (Arch. de Ind. en Sevilla). En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los Viages, tomo IV*, op. cit., p. 369.

(49) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit. p. 256.

(50) GIL, Juan, *Marinos vascos en la armada de Magallanes*, op. cit., p. 6.

(51) COMELLAS, José Luis. Op. cit. p. 135

(52) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit., p. 204.

Mitchell, en la que habla de la relación no muy buena de ambos, no se correspondería con la realidad<sup>53</sup>.

El contraamaestre Juan de Acurio declaró a su llegada a Sevilla un costal pequeño de clavo de 2 arrobas y 5 libras de peso (25,3 kg)<sup>54</sup>, que estaba roto, cuyo valor ascendería a 9.158 maravedís. Tras su llegada, el 7 de septiembre de 1522, Acurio pasó a Valladolid donde fue recibido por el rey. Aparece en las libranzas dadas por Cristóbal de Haro entre marzo y junio de 1523 por las mercaderías que le dejaron para la venta los expedicionarios que regresaron. También se muestra el cálculo de los quintales de clavo y que se dio conocimiento de las libranzas al contraamaestre Acurio, al paje Zubileta, al grumete Arratia, a Miguel de Iruña por su hermano el marinero Lorenzo de Iruña, al despensero Pedro de Tolosa, al capitán Elcano, y nuevamente a Acurio la certificación de la quintalada del grumete Martín de Insaurraga<sup>55</sup>. En la liquidación del sueldo que se hizo a su vuelta consta que se le abonaron 900 maravedís<sup>56</sup>. El total que ganó en la expedición ascendió a 231.223 maravedís, 65.848 de sueldo y 165.375 de quintaladas<sup>57</sup>.

---

(53) Mairin Mitchell, a lo largo de su novela *La odisea de Acurio*, plantea una relación poco cordial entre Acurio y Elcano.

(54) *Regreso de la nao Victoria*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 13, op. cit., pp. 14 y 19.

(55) *Libranzas dadas por Cristóbal de Haro de las mercaderías que dejaba en su poder para la venta la gente que regresó en nao Trinidad*. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo V*, op. cit., p. 337.

(56) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco en la Armada de que fue por capitán Hernando de Magallanes, la cual Armada partió a 10 de agosto de 1519 y se hace la cuenta hasta 8 de septiembre de 1522, que la nao tornó a Sevilla, de manera que se les debe tres años y veintiocho días, y a cada uno se hace la cuenta, según el cargo y partido que llevó, quito lo que se les dio en Sevilla de socorro a cuenta de su sueldo*. (Arch. de Indias, Patronato, 1-2-1/1), Sin fecha 1519-1522. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., pp. 179-180.

(57) GIL, Juan, *El exilio portugués en Sevilla*, op. cit., p. 304; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 9.

(5)

+

+ Juan de acurio que fue de aca por conga maestre  
 En la nao Concepcion q se des hizo y nomio por conga  
 maestre de gila nad vitoria El qual fue mudado en esta nao  
 por se des fazer la conga en buca mas para En el ca  
 so de conga maestre q de aca fue benzio de sueldo q es a  
 veynte e cinco dias q alagon de yll por mes como lo  
 vo de sueldo montá En buca de aca. lxxviii dms lviij  
 de los quales se le quita buca q se dio en seruylla de socorri  
 de paga de m<sup>o</sup> meses a si se le restan de biendobes lxxviii  
 dms lviij

+ c lxxviii dms lviij que se le dio de aca de los  
 que le que do neto de q veynena y quiebra. se en ca  
 mara y quintalada segun mas layea monte pareze en  
 este libro a. xxiij. que affago se. xliij de los q se lo do

Lxxviii dms lviij

---

+ pago se en buca de març. le buca  
 lviij. de que dio carta de pago

+ pago se le ma. c lxxviii dms lviij. la s  
 lo v. m. 30 de dizembra de 1522. y  
 y los. cb lxxviii dms lviij. de que se le dio  
 de p<sup>o</sup> m<sup>o</sup>. dio carta de pago de aca

Lxxviii dms lviij

c lxxviii dms lviij

---

cc xxxviii dms lviij

Fig. 3. Liquidación del sueldo de Juan de Acurio (AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 9).

El 23 de mayo de 1524 prestó declaración en la Junta de Badajoz junto a Arratía, Zubileta y Pedro de Tolosa<sup>58</sup>. La Junta de Elvás-Badajoz se había reunido para resolver el contencioso de a quién correspondían las Malucas, si a Portugal o a España. Allí acudieron, entre otros, Hernando Colón, Juan Sebastián Elcano y Juan Vespucio, sobrino de Américo. Fue imposible llegar a un acuerdo. Ambas partes presentaron sendos mapas en los que las Molucas caían en su respectiva línea de influencia.

Entre otras cosas, Acurio declaró haber conocido a Carlos I y a Fernando el Católico, porque los había visto muchas veces, pero no a la reina Isabel<sup>59</sup>. También señaló que había sido testigo directo de lo que sucedió en las Molucas y de los acuerdos realizados entre los reyes de las Molucas y los capitanes de la expedición realizando una extensa descripción de lo sucedido, como el buen recibimiento que le hizo el rey de Tidore,

*“este testigo vido (vio) que el dicho rey de Tidori les recibió muy bien e alegremente e los hizo muy gran honra e compañía porque a los navíos les enviaban todo lo que habían menester”*<sup>60</sup>.

En 1534 actuó en nombre de otros marineros vascos fallecidos durante el viaje (Juan de Aguirre, Antón de Basazabal y Domingo de Yarza) a fin de lograr que se pagasen sus sueldos a sus viudas,

*“Juan de Acurio, contra maestre de la nao Vitoria, que vino de Maluco, en nombre de Juan de Aguirre, marinero, que quedó en Maluco en la Trinidad, y en nombre de Antón de Baçaçábal, contra maestre de la dicha nao Trinidad, y en nombre de Domingo de Yarça, marinero y carpintero de la dicha nao, suplica a Vuestra Magestad le mande pagar el sueldo que les hes debido y prober cómo sean pagados de sus quintaladas que en la dicha nao les fueron tomadas, porque dexaron mugeres e hijos e viven en mucha pobreza, en lo qual Vuestra Magestad les hará bien y merçed”*<sup>61</sup>.

---

(58) Testimonio del interrogatorio, información y diligencias que se otorgaron en Badajoz por los apoderados de los Reyes de España y Portugal, sobre la posesión del Maluco. (Arch. de Ind., Patronato, 1-2, 1/15-15), 23 de mayo de 1524. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo II*, op. cit., pp. 24-30.

(59) *Ibidem*, p. 25.

(60) *Ibidem*, p. 26.

(61) GIL, Juan, *Marinos vascos en la armada de Magallanes*, op. cit., p. 12.

### C. Marineros

Siete de los 57 marineros de la expedición de Magallanes-Elcano eran vascos, cinco de ellos vizcaínos y dos guipuzcoanos. En la época de la expedición de Magallanes-Elcano la mayoría de los marineros estaba en la veintena. Su edad media estaba en torno a los 28 o 29 años, y en general un marinero de entre 35 y 40 años ya se consideraba algo viejo para el trabajo. Los marineros se ocupaban de los trabajos que requerían mayor destreza, como manejar la caña del timón, lo cual no era sencillo en unas embarcaciones donde todavía no había aparecido la rueda del timón. También eran los que manejaban los aparejos en las maniobras más complicadas y los que sabían mejor como fijar un cabo<sup>62</sup>.

Los marineros del norte más apreciados eran los vascos, denominados *vizcaínos*, numerosos y muy experimentados. Eran preferidos frente a los de otras regiones, incluso para las armadas del sur<sup>63</sup>. Su sueldo era de 1.200 maravedís por mes y se les pagaron cuatro meses adelantados, 4.800 mrs. De los siete que embarcaron, dos volvieron a Sevilla en mayo de 1521 con la San Antonio y los restantes murieron en el viaje.

#### *Domingo de Barrutia*

Domingo de Barrutia, al que también se nombra como Domingo de Urrutia, es el único vasco que embarca en Sevilla en la nao capitana, la Trinidad, junto a Magallanes. Natural de Lekeitio, era hijo de Juan de Barruti y Ochada de Guruchea.

Fue apresado el 21 de julio de 1521 en Brunei por el rey del lugar y desde entonces se le dio por desaparecido. En la liquidación que se hizo tiempo después (sin fecha) se indica que se le debían 23 meses y 19 días de sueldo que, a razón de 1.200 por mes, sumaban 28.360 maravedís, de los que se descuentan 4.800 que se le dieron en Sevilla al partir la armada, quedando

---

(62) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del Océano*, op. cit., p. 86

(63) CANALES Carlos y DEL REY, Miguel. *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada española en el siglo XVI*, Madrid: EDAF, 2015, p. 87.

por abonar 23.560<sup>64</sup>. Hay posteriormente una reclamación de su padre, Juan Ibañez Barruti, sobre el cobro de los salarios devengados a su hijo<sup>65</sup>.

Sabemos que sabía firmar porque, en una información realizada el 26 de abril de 1520 y recibida en Sevilla el 22 de mayo de 1521 sobre lo que acaeció en el motín del puerto de San Julián, consta su firma al indicarse que el alguacil que debía hacerlo no sabía firmar<sup>66</sup>.

### *Juan de Aguirre*

Juan de Aguirre, marinero de la Concepción, era natural de Bermeo y marido de María Ochoa de Acurio. Embarcó en la Concepción, con Elcano y Acurio, para pasar, cuando quemaron la nao, también como marinero, a la Trinidad. Fallece por enfermedad el 13 de octubre de 1522 en las dramáticas circunstancias que padecieron los expedicionarios de esta nao<sup>67</sup>.

En la liquidación que se le hace tras la vuelta de la expedición, se le estimó un servicio de 28 meses y 11 días hasta que la nao Victoria partió de Maluco que, a razón de 1.200 maravedís por mes, asciende a un total de 34.040 maravedís, de los cuales se descuentan 4.800 que se abonaron de socorro de paga de cuatro meses. Por tanto, ha de haber 29.240 mrs. Por poder de los herederos de Juan de Aguirre se abonaron los 4.500 maravedís que se le debían a Juan de Acurio<sup>68</sup>. Al compartir apellido la mujer de Aguirre y Juan de Acurio, y ser ambos de Bermeo, probablemente estaban emparentados.

---

(64) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 180; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 40.

(65) *Autos a instancia de Juan Ibañez Barruti, padre del marinero Domingo Barruti, que fue con Magallanes en su viaje y murió en Borneo, sobre cobro de sus salarios devengados*. 1. 2. 2/2, núm. 4. En: LLORENS ASENSIO, Vicente. *La primera vuelta al mundo, Relación documentada del viaje de Hernando de Magallanes - Juan Sebastián del Cano, 1519-1522*. Sevilla: Imprenta de la Guía Comercial, 1903, p. 116 (disponible en Internet en Memoria Chilena).

(66) *Sucesos desafortunados de la expedición: Relación de varios acaecimientos sucedidos a la armada de Magallanes cuando iba a la Especiería, y vuelta de la nao San Antonio el 8 de mayo de 1521, que surgió en el puerto de las Muelas, y otros*. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 07, op. cit., p. 18.

(67) *Relación de la gente que falleció en la nao Trinidad, capitana en la Expedición de Magallanes*. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo V*, op. cit., p. 207.

(68) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., pp. 202-203; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 151.

Consta también en el expediente sobre el cobro de haberes devengados por Juan de Aguirre, Antón Basozabal y Domingo de Yarza<sup>69</sup>.

*Juanes de Segura*

Marinero de la nao San Antonio. Natural de Segura, era hijo de Martin de Gorostiza, vecino de Gorostiza (Gipuzkoa) y marido de Catalina González, vecino de Sevilla<sup>70</sup>. Murió asesinado en Cebú en el banquete del 1 de mayo de 1521<sup>71</sup>. En la liquidación realizada tras la llegada de la Victoria, se le calculó el sueldo de 20 meses y 21 días que, a razón de 1.200 por mes, totalizan 24.840 maravedís, de los cuales se descuentan 4.800 que se adelantaron en Sevilla. Se le deben por tanto 20.040 maravedís<sup>72</sup>.

*Lope de Ugarte*

Marinero de la nao San Antonio. Vizcaíno. Vuelve a Sevilla en dicha nao en mayo de 1521.

*Lorenzo de Iruña*

Marinero de la Concepción. Natural de Soravilla (Andoain, Gipuzkoa), era hijo de Juan de Iruna y Gracia de Aguirresarobe<sup>73</sup>. Pasa a la Victoria cuando se quema su nave. Muere en el Índico de enfermedad el 13 de mayo de 1522<sup>74</sup>. En la liquidación se abonaron 74.413 mrs de los que 44.493 eran de quintaladas<sup>75</sup>. Aparece en las libranzas dadas por Cristóbal de Haro entre

(69) *Expediente sobre el cobro de haberes devengados por Juan de Aguirre, Antón Basozabal y Domingo de Yarza, que fueron al Maluco en la Armada Magallanes. 1. 2. 2/2, núm. 8.* En: LLORENS ASENSIO, V. Op. cit., p. 117.

(70) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 7.

(71) MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 175.

(72) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 188; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 87.

(73) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 16.

(74) MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 176 (aparece con el nombre de Lorenzo de Iruna).

(75) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 55

marzo y junio de 1523 por las mercaderías que le dejaron para la venta los expedicionarios que regresaron. Se hace el cálculo de clavo y se le da conocimiento a Miguel de Iruña de lo correspondiente a su hermano Lorenzo<sup>76</sup>.

*Pedro de Laredo*

Marinero de la San Antonio. Vecino de Portugalete, era hijo de Juan de Aguirre y Teresa de Balmaseda<sup>77</sup>. Marido de María de Villar. Regresa a Sevilla en la nao San Antonio en mayo de 1521.

*Sebastián de Olarte*

Marinero de la nao San Antonio. Natural de Bilbao, era hijo de Diego Hernández de Olarte y María Martínez de Bérriz<sup>78</sup>.

Fue el primer marinero vasco en incorporarse a la armada, participando en los preparativos de las naos desde junio de 1519. Su primer sueldo de 565 maravedís se le abona el 11 de junio de 1519<sup>79</sup> y recibe otro pago similar el 1 de julio<sup>80</sup>. Murió en Montevideo por una cuchillada de otro marinero el 3 de febrero de 1520<sup>81</sup>. Es el primer vasco que fallece en la expedición.

En la liquidación que se realiza a la vuelta, se le calculan cinco meses y 23 días de sueldo que, a razón de 1.200 maravedís por mes, asciende a un total de 6.920, de los cuales se descuentan 4.800 que se le dieron en Sevilla. Se le deben por tanto 2.120 maravedís<sup>82</sup>.

---

(76) *Libranzas dadas*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas*, tomo V, op. cit., p. 337.

(77) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 8.

(78) *Ibidem*, p. 7.

(79) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas*, tomo II, op. cit., p. 136.

(80) *Ibidem*, p. 147.

(81) *Declaración de fallecidos en el viaje*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 04, op. cit., p. 2.

(82) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos*, tomo I, op. cit., pp. 187-188; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R-1 - 86.

#### D. Grumetes

De los 49 grumetes de la expedición, nueve eran vascos, siete vizcaínos y dos guipuzcoanos. Fallecieron cuatro de ellos, Ochote de Erandio, Pedro de Muguertegui, Juan de Sanfelices y Martín de Insaurraga. Tres volvieron a Sevilla cuando desertó la nao San Antonio: Juan de Orue, Juanes de Irún Irazzo y Martín de Aguirre. Los dos restantes dieron la vuelta al mundo, volviendo Juan de Arratia en la Victoria y Pedro de Tolosa, hecho prisionero por los portugueses en Cabo Verde, unos meses después.

Los grumetes eran marineros jóvenes, aprendices, habitualmente de entre 17 y 20 años, que estaban a las órdenes de marineros y oficiales. Se encargaban de trepar a las vergas y recoger las velas, remar en los bateles, cargar y descargar las mercancías, bastimentos, leña y agua, o apagar el fuego. Al llegar a los veinte años el grumete recibía un documento firmado por los oficiales del barco que lo acreditaba como marinero. Si no sufría ningún accidente y no ascendía, podía acabar su labor profesional unos veinte años después. Tenían un sueldo de 800 maravedís al mes. Recibieron cuatro meses adelantados, 3.200 maravedís.

#### *Pedro Basazabal*

Inicialmente iba a embarcar como grumete de la San Antonio. Era de Mungia, hijo de Martín de Basazábal y María Sánchez de Landecho, vecinos de dicha población. Sin embargo, antes de partir no le admitieron “*por estar doliente de bubas*”. Se trataba de la sífilis, de reciente introducción desde el primer viaje de Cristóbal Colón al continente americano que por entonces, año 1519, era ya bien conocida en Sevilla<sup>83</sup>. En su lugar entró Alonso del Puerto, grumete, hijo de Alonso Gómez y Ana Rodríguez, vecinos del Puerto de Santa María<sup>84</sup>. Fue, por tanto, baja antes de partir la expedición y no se le incluye en la relación de expedicionarios.

---

(83) ALMAZAN, Javier Ángel, *Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la tierra*, Universidad Autónoma de Madrid, 2015, p. 171.

([https://repositorio.uam.es/xmlui/bitstream/handle/10486/667619/almazan\\_altuzarra\\_javier\\_angel.pdf?sequence=1](https://repositorio.uam.es/xmlui/bitstream/handle/10486/667619/almazan_altuzarra_javier_angel.pdf?sequence=1))

(84) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 10.

*Juan de Arratia*

Grumete de la nao Victoria, también consta como Juan de Urrutia. Natural de Bilbao, era hijo de Juan de Arratia. En 1524 declaró tener 20 años, por lo que en el momento de su partida debía tener unos 15 años<sup>85</sup>. Junto al paje Juan de Zubileta de Barakaldo hizo todo el recorrido en la nao Victoria.

A su llegada a Sevilla, Juan de Arratia declaró un costalejo de clavo de 13 libras de peso (6 kg) y 2.172 maravedís de valor<sup>86</sup>. En la liquidación de sueldo realizada en 1523 constan dos pagos que se le habían realizado<sup>87</sup>. Aparece en las libranzas dadas por Cristóbal de Haro entre marzo y junio de 1523 por las mercaderías que le dejaron para la venta los expedicionarios que regresaron<sup>88</sup>. En la liquidación se le abonaron 64.241 mrs, siendo 38.193 de quintaladas<sup>89</sup>.

El 23 de mayo de 1524 en la Junta de Badajoz prestó declaración, junto a Acurio, Zubileta y Pedro de Tolosa, para probar el derecho de Castilla para la posesión del Maluco<sup>90</sup>. Al igual que Acurio, declaró haber conocido a Carlos I y a Fernando el Católico, porque los había visto muchas veces, pero no a la reina Isabel<sup>91</sup>. Fue también testigo de los acuerdos con los reyes de las Molucas. No firmó porque no sabía hacerlo. Juan Gil indica que quizás es el Juan de Arratia que se enroló en 1525 en la armada de Loaisa<sup>92</sup>.

---

(85) *Extracto hecho por Don Juan Bautista Muñoz de los procesos*, op. cit. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los Viages, tomo IV*, op. cit., p. 369.

(86) *Regreso de la nao Victoria*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 13, op. cit., pp. 14 y 19.

(87) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., pp. 181-182.

(88) *Libranzas dadas*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo V*, op. cit., p. 337.

(89) GIL, Juan *El exilio portugués en Sevilla*, op. cit., p. 306; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 25.

(90) *Testimonio del interrogatorio*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo II*, op. cit., pp. 57-62.

(91) *Ibidem*, p. 57.

(92) GIL, Juan, *El exilio portugués en Sevilla*, op. cit., p. 305.



*Juan de Orue*

Grumete de la nao San Antonio. Natural de Mungia, era hijo de Juan de Orue y de Jardana de Mungia vecinos de esta población. Embarca sustituyendo a otro grumete, Juan de Muros, que fue dejado en tierra por ser portugués. Se le abonaron 1.613 maravedís, resultantes de los 3.200 maravedís que se le debían por el sueldo de cuatro meses adelantados menos los 1.587 maravedís que valía la ropa que se tomó al dicho Juan de Muros<sup>93</sup>. Regresó con la San Antonio a Sevilla en mayo de 1521.

*Juan de Sanfelices (Juanico Vizcaíno)*

Grumete de la Victoria. Natural de Somorrostro, era hijo de Juan de Sandelices y María de Sandelices<sup>94</sup>. Falleció de escorbuto en el Índico el 17 de mayo de 1522<sup>95</sup>. En la liquidación se abonaron a sus herederos 61.567 mrs de los que 38.193 eran quintaladas<sup>96</sup>.

*Martín de Aguirre*

Grumete de la San Antonio. Natural de Arrigorriaga, era hijo de Martín de Aguirre y María Ibar. Entró en lugar de Diego de Sevilla, grumete, que se ausentó<sup>97</sup>. Vuelve a Sevilla con la nao San Antonio en mayo de 1521.

*Martín de Insaurraga (Machín Vizcaíno)*

Grumete de la Concepción. Natural de Bermeo, era hijo de Martín de Insaurraga y María de Chindarza, y marido de María Ochoa de Artache<sup>98</sup>. Cuando se quemara la Concepción embarca en la Trinidad, pasando a la Victoria cuando ésta sale de las Molucas rumbo a Sevilla. Muere de escorbuto en el

---

(93) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 29.

(94) *Ibidem*, p. 13.

(95) MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 176.

(96) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 46.

(97) *Relación del sueldo que se pagó a los marineros, grumetes y pajes de la armada de Magallanes. Sevilla 1519, tomo III (1519-1522)*. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo III*, op. cit. p. 37.

(98) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 17.

Atlántico el 1 de junio de 1522<sup>99</sup>. En la liquidación se abonaron 61.926 mrs de los que 38.193 eran de quintaladas<sup>100</sup>. Aparece en las libranzas dadas por Cristóbal de Haro entre marzo y junio de 1523 por las mercaderías que le dejaron para la venta los expedicionarios que regresaron. A Acurio se le dio el 1 de junio la certificación de las quintaladas de Martín de Insaurraga<sup>101</sup>.

*Ochote de Erandio*

Grumete de la Victoria. Natural de Bilbao, era hijo de Ochoa de Herandio y Juana, vecinos de Bilbao<sup>102</sup>. Fallece por enfermedad en el Pacífico el 21 de marzo de 1521<sup>103</sup>. En la liquidación se abonaron 12.286 mrs<sup>104</sup>.

*Pedro de Muguertegui (Perucho de Bermeo)*

Grumete de la Concepción. Vecino de Bermeo, era hijo de Martín de Morterusa y María de Muguertegui, también vecinos de Bermeo<sup>105</sup>. Falleció de muerte súbita el 16 de septiembre de 1521 en el Pacífico<sup>106</sup>, ignorándose en qué barco estaba enrolado en esa fecha. En la liquidación se abonaron 16.956 mrs<sup>107</sup>

*Pedro de Tolosa*

Grumete de la Victoria. Vecino de Tolosa, era hijo de Lazcano y María de Albistur, vecinos de Tolosa. Embarca de grumete en la Victoria

---

(99) MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 176.

(100) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 47.

(101) *Libranzas dadas*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo V*, op. cit., p. 338.

(102) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 14.

(103) *Declaración de fallecidos en el viaje*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 04, op. cit., p. 5.

(104) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 65.

(105) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 17.

(106) *Declaración de fallecidos en el viaje*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 04, op. cit., p. 8 (aparece como Perucho de Bermeo).

(107) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 117.

sustituyendo a Pedro Maldonado de Sevilla, que no se presentó cuando las naves iban a salir de Sevilla. En abril de 1521, al fallecer el despensero de la Victoria, pasa a ocupar dicho cargo. Fue detenido por los portugueses en Cabo Verde el 14 de julio de 1522 y posteriormente se le dejó en libertad volviendo a Sevilla unos meses después. En la declaración que hizo a favor de Simón de Burgos, a la vuelta del viaje, el 23 de abril de 1523, dijo tener 24 años, por lo que al embarcar tendría unos 20 años<sup>108</sup>.

Al regresar a Sevilla se realiza a Pedro de Tolosa la liquidación del sueldo. Los expedicionarios tenían derecho a dos tipos de remuneración: el sueldo propiamente dicho y las quintaladas. En el caso de los grumetes el sueldo mensual era de 800 mrs, que se multiplicaba por los meses de servicio, en el caso de Tolosa de tres años y veintiocho días (total: 29.528 mrs). A ello había que descontar los cuatro meses de adelanto que se le entregaron a la partida en Sevilla (3.200 mrs). Es decir, se le debían 26.328 mrs<sup>109</sup>. El sueldo que se pagó todo el viaje fue el de grumete, a pesar que desde abril de 1521 estuvo como despensero, por lo que le deberían haber correspondido 1.200 mrs mensuales.

En la liquidación de sueldo realizada en 1523 consta que se le hizo un pago<sup>110</sup>. Aparece en las libranzas dadas por Cristóbal de Haro entre marzo y junio de 1523 por las mercaderías que le dejaron para la venta los expedicionarios que regresaron<sup>111</sup>. En la liquidación del sueldo de 1523 se indica que tuvo ventaja en la quintalada por haber sido despensero<sup>112</sup>, siendo de tres quintales y 23 libras de clavo (148,6 kg), recibiendo 78.134 mrs entre sueldo y quintaladas<sup>113</sup>.

---

(108) *Información hecha a instancia de Simón de Burgos para demostrar que no tuvo parte en la prisión de los trece españoles que fueron detenidos en la isla Santiago por los portugueses al regreso de la nao Victoria*. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo IV*, op. cit., pp. 120-121.

(109) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 12.

(110) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 181.

(111) *Libranzas dadas*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo V*, op. cit., p. 337.

(112) *Relación del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía, de la nao Vitoria y Concepción, que se deshizo, y Santiago, que se perdió*. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 209.

(113) AGI, Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 12.



El 23 de mayo de 1524 en la Junta de Badajoz prestó declaración, junto a Acurio, Arratia y Zubileta, para probar el derecho de Castilla para la posesión del Maluco<sup>114</sup>. Declaró haber conocido al rey Carlos I<sup>115</sup>. No firmó porque no sabía hacerlo.

### *Juanes de Irun Iranzo*

Grumete de la San Antonio. Natural de Irún, era hijo de Miguel de Irún Iranza y de María su mujer<sup>116</sup>. Regresa a Sevilla en su nao en mayo de 1521.

## **E. Pajes**

Dos de los doce pajes que embarcaron en la armada de la especiería eran vizcaínos, Juan de Zubileta, de Barakaldo, embarcado en la Victoria, y Pedro de Chindarza, de Bermeo, embarcado en la Concepción. Los dos volvieron a Sevilla, el primero en la Victoria y el segundo unos meses después al haber sido hecho prisionero en Cabo Verde por los portugueses.

Los pajes solían tener desde ocho hasta quince años. Había dos tipos bien diferenciados. El primero era el de los pajes recomendados o bajo la protección de un oficial superior y que iniciaban una carrera profesional. El segundo grupo era el de aquéllos que no tenían ningún tipo de protección y que tenían que obedecer a todos. La vida de estos últimos era bastante peor.

Se encargaban de las tareas menos especializadas. distribuir los alimentos y recoger la mesa tras la comida, y barrer y limpiar la nao. Eran los encargados de la vigilancia durante las guardias, de barrer y limpiar la nave, de cambiar los relojes de arena o ampolletas cada media hora, acompañándolo de letanías religiosas, y estaban siempre recibiendo órdenes de los marineros y grumetes. Su sueldo era de 500 maravedís al mes y cobraron cuatro meses adelantados.

---

(114) *Testimonio del interrogatorio*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo II*, op. cit., pp. 82-87.

(115) *Ibidem*, p. 82

(116) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 10.

*Juan de Zubieta*

Paje de la nao Victoria, era hijo de Martín Ochoa de Zabieta y Sancha<sup>117</sup>. Nació en Barakaldo, en el barrio y paraje de su nombre, en la margen izquierda del río Cadagua, sobre un altozano donde se halla la torre de Zubieta y los restos del molino<sup>118</sup>.

En 1524 declaró tener 18 años<sup>119</sup>, por lo que en el momento de su partida debía tener unos 13 años, siendo el más joven de los vascos de la flota. A su llegada a Sevilla, Juan de Zubieta llevaba una bolsa de 10 libras de peso (4,6 kg)<sup>120</sup> cuyo valor sería de 1.692 maravedís<sup>121</sup>.

Fue recibido en Valladolid por el rey a la vuelta de la expedición. Aparece en las libranzas dadas por Cristóbal de Haro entre marzo y junio de 1523 por las mercaderías que le dejaron para la venta los expedicionarios que regresaron<sup>122</sup>. En la liquidación recibió 38.756 mrs, de los que 22.286 eran quintaladas<sup>123</sup>.

El 23 de mayo de 1524 en la Junta de Badajoz prestó declaración, junto a Acurio, Arratia y Pedro de Tolosa, para probar el derecho de Castilla para la posesión del Maluco<sup>124</sup>. Declaró haber conocido a Carlos I, pero no a los reyes Fernando e Isabel<sup>125</sup>. Firmó porque sabía hacerlo, lo cual no era habitual en un paje. En aquella época, ocho de cada diez marineros, grumetes y pajes no sabían escribir su nombre<sup>126</sup>.

---

(117) *Ibidem*, p. 14.

(118) GOICOECHEA GANDIAGA, Miren Begoña, *Juan de Zubieta, baracaldés, el más joven de los que consiguieron dar, por primera vez, la vuelta al mundo*. Vida vasca, Vitoria, N. 38 (1961), pp. 241-243.

(119) *Extracto hecho por Don Juan Bautista Muñoz de los procesos*, op. cit. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los Viajes, tomo IV*, op. cit., p. 369.

(120) *Regreso de la nao Victoria*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 13, op. cit., pp. 14 y 19.

(121) *Ibidem*, p. 19.

(122) *Libranzas dadas*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo V*, op. cit., p. 337.

(123) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 28.

(124) *Testimonio del interrogatorio*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo II*, op. cit., pp. 78-82.

(125) *Ibidem*, p. 79.

(126) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano*, op. cit., p. 241.



*Pedro de Chindarza (Chindurza, Churdurza)*

Paje de la Concepción. Natural de Bermeo, era hijo de Pedro de Chindarza y María Sanchez<sup>127</sup>. Cuando embarcó tenía 15 años<sup>128</sup>. Al quemarse su nave en mayo de 1521 pasó a la Victoria. En las Malucas ascendió a grumete<sup>129</sup>. Preso en Cabo Verde por los portugueses, fue puesto en libertad unos meses después regresando a Sevilla. Recibió un total de 39.364 mrs, de los que 22.286 eran quintaladas<sup>130</sup>. De la Quadra señalaba en 1928 que, en Bermeo y en el monte de Alhóndiga, se conservaba la casa de Chindarza y el apellido del mismo nombre con las variantes de Chindarza y Chiadurza<sup>131</sup>.

### **F. Carpinteros y calafates**

Carpinteros y calafates eran dos oficios técnicos muy apreciados en las naos. Eran los especialistas que realizaban las reparaciones que precisaba el barco en medio del océano. Los carpinteros eran posiblemente los especialistas más imprescindibles ya que reparaban los mástiles, las vergas, tablazón,... Debían saber cómo taponar una brecha de agua, construir un timón, hacer poleas, montar un camarote a base de paneles, e incluso construir una chalupa.

Cobraban un sueldo de 1.875 maravedís al mes, un 50 % más que los marineros. Por debajo de capitanes, maestros, pilotos y contra maestros tenían los sueldos más elevados, siendo superiores a los de los marineros, grumetes, pajes y hombres de armas. Recibieron cuatro meses por adelantado, 7.500 maravedís.

De los cinco carpinteros de la expedición tres eran vascos, siendo dos de ellos de Deba, Domingo de Yarza y Martín de Garate. El tercero, Pedro de Sautua, era de Bermeo. Tres de los seis calafates de la expedición eran vascos. Martín de Goitisoló era de Bakio, Pedro de Bilbao de la capital vizcaína y Antón de Basozabal de Bermeo. Dos de los carpinteros, Domingo de

---

(127) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 18.

(128) MITCHELL, Mairin, *Elcano, the first circumnavigator*, op. cit., p. 176.

(129) *Relación del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 212.

(130) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 29.

(131) DE LA QUADRA SALCEDO, Fernando. *La primera vuelta al mundo. Participación de Vizcaya en la expedición del Cano 1522-1922*, Madrid: Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares, 1928, p. 49.



Yarza y Pedro de Sautua, y dos de los calafates, Pedro de Bilbao y Antón de Basozabal, habían trabajado previamente en la puesta a punto de las naos y, por tanto, las conocían bien.

**Tabla 7. Carpinteros y calafates vascos de la expedición (en negrita)**

	<b>San Antonio</b>	<b>Trinidad</b>	<b>Concepción</b>	<b>Victoria</b>	<b>Santiago</b>
Carpinteros	<b>Pedro de Sautua (Bermeo)</b>	Maestre Antonio (Génova)	<b>Domingo de Yarza (Deba)</b>	<b>Martín de Garate (Deba)</b>	Ruxar (Normandía)
Calafates	<b>Martín de Goitisolo (Bakio).</b> <b>Pedro de Bilbao (Bilbao)</b>	Filipo Genovés (Génova)	<b>Anton de Basozabal (Bermeo)</b>	Ximon de la Rochela (La Rochelle)	Juan García (Génova)

Un primer hecho que llama atención es que el mantenimiento de las naos de la armada quedara en manos de técnicos vascos, genoveses y franceses, y no hubiera andaluces o castellanos que constituían una parte considerable de los 57 carpinteros y 66 calafates que participaron en la puesta a punto de las naos<sup>132</sup>. Aunque también es verdad que muchos de los extranjeros constaban con nombres castellanizados para poder embarcar sin dificultades, como el calafate Juan García de la nao Santiago que era genovés.

Podría pensarse que estas expediciones dirigidas al otro extremo del mundo, con destinos tremendamente inciertos y mandadas por extranjeros, atraían poco a los españoles<sup>133</sup>. Por otra parte, el sueldo de 1.875 maravedís mensuales que cobraban los carpinteros y calafates embarcados no suponía una gran ventaja económica sobre los 85 maravedís diarios que cobraban en el puerto de Sevilla trabajando la puesta a punto de las diferentes armadas que se organizaban, máxime si tenemos en cuenta los riesgos que corrían en las expediciones.

Por otra parte, no cabe duda que la presencia de los seis carpinteros y calafates vascos, más de la mitad del total, tuvo mucho que ver con el hecho de

(132) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas*, tomo I, op. cit., pp. 277-356 y tomo II, op. cit., pp. 3-191.

(133) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano*, op. cit., p. 62.

que los maestros de la San Antonio, Juan de Elorriaga, y el de la Concepción, Juan Sebastián Elcano, fueran guipuzcoanos; así como que fuera vizcaíno el contraatastre de esta última, Juan de Acurio. Por esta misma razón catorce tripulantes de la San Antonio y ocho de la Concepción eran vascos.

### F.1. Carpinteros

Para realizar la labor de los carpinteros, sabemos que en las bodegas de las naos se estibarón tablones de madera destinados a sustituir los dañados a lo largo de la travesía y ser empleados en las reparaciones urgentes en medio de la mar. También llevaban algunas vergas y entenas de respeto<sup>134</sup>. La Concepción concretamente embarcó dos mástiles de entena<sup>135</sup> y la Santiago dos entenas de respeto y otras dos entenas pequeñas<sup>136</sup>. Los carpinteros vascos que embarcaron eran los siguientes:

#### *Domingo de Yarza*

Carpintero de la Concepción. Natural de Deba, era hijo de Juan de Arrona y María de Hegaina<sup>137</sup>. Es el primer carpintero vasco en incorporarse a la expedición ya que durante la construcción de la armada 15 de mayo de 1519 aparece por vez primera un pago que se le realiza por 19 días de trabajo efectuados en las naos Concepción y San Antonio haciendo las escotillas de las bombas y otras labores realizadas desde el 11 de mayo hasta fin de mes a dos reales y medio por día (total 1.615 maravedís)<sup>138</sup>. El 11 de junio se establece que Domingo de Yarza, carpintero de la Santiago, que empezó a trabajar el 1 de junio, reciba un salario fijo y se le paga medio mes por adelantado (900 maravedís)<sup>139</sup>. El

(134) De repuesto.

(135) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 171.

(136) *Relación de lo que tiene la nao Santiago que nuestro señor salve y goarde*. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 143.

(137) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 15.

(138) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo II*, op. cit., pp. 131-2.

(139) *Ibidem*, p. 137.

1 y el 14 de julio aparecen otros pagos de 900 maravedís<sup>140</sup>. Antes de salir la expedición otorga poderes sobre sus bienes a Elcano, a Martín de Goyonaga, carpintero de la Concepción y vecino de Deba (con toda probabilidad se refiere a Martín de Garate, carpintero de Deba que partió en la Victoria) y a Juan de Acurio<sup>141</sup>. No firma porque no sabía hacerlo.

Conocemos las herramientas y el material que se embarcaron para el uso de los carpinteros y calafates de la Trinidad<sup>142</sup>, la Santiago<sup>143</sup> y la Concepción<sup>144</sup>. Las herramientas que Domingo de Yarza llevaba en la nao Concepción y que compartiría con el calafate Antón de Basozabal eran dos martillos de oreja, cuatro mazos de hierro, unas tenazas, una sierra de mano, seis barrenas, dos barrenas de ojo, cuatro hachas grandes, dos hachas pequeñas, una azuela de martillo, tres azadas de pico, cuatro azadones, una muela de afilar y un molejón,... así como cincuenta pernos, 4.000 clavos estoperoles (clavos cortos de cabeza grande), 3.250 clavos de otro tipo y 2.000 tachuelas<sup>145</sup>.

Cuando quemaron la Concepción en mayo de 1521 pasa a la Trinidad. Fallece de escorbuto en esta nao el 14 de octubre de 1522. En la liquidación se abonaron 45.687 mrs<sup>146</sup>. En la reclamación realizada en 1534 por sus herederos para el cobro de lo que les adeudaba se estableció en 60.677 maravedís esta deuda<sup>147</sup>.

---

(140) *Ibidem*, pp. 146 y 162.

(141) GIL, Juan, *Marinos vascos en la armada de Magallanes*, op. cit., p. 7.

(142) *Relación de lo que hay en la nao Trinidad*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 149-163.

(143) *Relación de lo que tiene la nao Santiago*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 143-149.

(144) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 163-178.

(145) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 167-174.

(146) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 132.

(147) GIL, Juan, *Marinos vascos en la armada de Magallanes*, op. cit., p. 12.

*Martín de Garate*

Carpintero de la nao Victoria. Vecino de Deba, era marido de Catalina Aisa<sup>148</sup>. Muere ahogado en Santa Cruz, en la Patagonia, el 31 de agosto de 1520 cuando se dirigía al lugar donde naufragó la Santiago<sup>149</sup>. Fue sustituido por el carpintero normando Ruxar o Rixart, que había sido el carpintero de la Santiago hasta que esta embarcación se hundió el 22 de mayo del mismo año. En la liquidación se abonaron 16.250 mrs<sup>150</sup>.

*Pedro de Sautua*

Carpintero de la San Antonio. Vecino de Bermeo, era marido de María Pérez<sup>151</sup>. Se incorpora a la expedición durante la construcción de la armada ya que el 26 de julio de 1519 aparece un pago a nombre suyo por día y medio de trabajo<sup>152</sup>. Regresa a Sevilla en la nao San Antonio en mayo de 1521.

**F.2. Calafates**

Los calafates se encargaban de mantener la impermeabilidad del navío metiendo estopa y brea entre las juntas de las tablas del casco y la cubierta. Una misión especialmente delicada a su cargo era el cuidado de las bombas de achique. Así pues, los calafates debían conservar en buen estado la estanqueidad de las naves y mantener en perfecto estado las bombas de achique, algo fundamental para la supervivencia de los expedicionarios.

También debían recorrer las cubiertas y altos donde había goteras, aderezar la chalupa y lancha cuando se lo ordenaba el capitán, visitar varias veces al día la caja de la bomba y, si hubiere agua, achicarla. Para efectuar todos

---

(148) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 11.

(149) MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 172 (aparece incorrectamente como Martín Pérez).

(150) AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 57.

(151) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 6.

(152) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo II*, op. cit., p. 162.

estos trabajos contaban con diferentes herramientas como mazos, azuelas, martillos, magajos, hachas, barrenas, etc.<sup>153</sup>

Además de las herramientas de mano de los calafates, que eran aportadas por ellos mismos, se embarca en las cinco naves todo aquello que se podía necesitar a la hora de echar al monte las naos para proceder a limpiar sus fondos y calafatear las uniones de tablas. Llevaban botas cargadas de brea, como mínimo una por barco<sup>154</sup>. Para poder aplicarla transportaban una gran caldera de brea, que pesaba 55 libras (23,5 kg), donde la calentaban hasta conseguir que estuviera lo suficientemente fundida como para ser aplicada a las maderas del barco, operación que realizaban utilizando unos escopetas que llevaban amarrados en sus extremos unos trozos de cuero de carnero. Para mover la brea durante su calentamiento en el caldero llevaban tres cucharas de palo.

Embarcaron también botas llenas de esparto en fibra necesario para calafatear las costuras de las tablas. También estaban destinadas para uso del calafate 84 arrobas (966 kg) de plomo en planchas para emplomar las costuras de las naos. La nao Trinidad salió de Sevilla llevando once planchas de plomo, mientras que la Santiago embarcó seis pastas<sup>155</sup>.

#### *Antón de Basozabal*

Calafate de la Concepción. Vecino de Bermeo, era marido de Madalena de Marcaida<sup>156</sup>. Pasó posteriormente a ser contraamaestre de la Trinidad durante 24 meses<sup>157</sup>. Basozabal se incorporó a los preparativos de la flota en julio de 1519 trabajando en la nao Concepción, es decir, en la puesta a punto de la nao en que posteriormente embarcaría. El 14 de julio aparece por primera vez un pago de 1.365 maravedís a su nombre por trabajar en los costados y en la cubierta de la nao Concepción durante 16 días<sup>158</sup>.

---

(153) FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo, *Tratado de la galafatería y carena de las naos*. Barcelona: Llagut, 1995, p. 8.

(154) La capacidad de las botas era de 532 litros.

(155) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit., pp. 87-88.

(156) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 15.

(157) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 197.

(158) *Ibidem*, p. 162.

La nao Concepción llevaba, para uso del calafate, una caldera de cobre para brear, seis quintales (276 kg) de estopa, seis arrobas y diez libras (73,6 kg) y un barril de sebo, y doce sogas de esparto<sup>159</sup>. Como material de repuesto para las bombas de achique, a Antón de Basozabal se le suministraron dos bombas de respeto, una nueva y otra vieja, doce zurrones, seis varas, cuatro hierros para las barras de las bombas, dos medios cueros de vaca para las chapetas y cinco quintales de estopa<sup>160</sup>.

Tras ser hechos prisioneros por los portugueses, quedó retenido en las Molucas por orden del capitán portugués Antonio Brito. El 28 de febrero de 1523 se envía a la isla de Banda a los supervivientes excepto a dos, uno de los cuales es Antón de Basozabal, cuyos servicios dice Brito precisar y por ello queda en Ternate<sup>161</sup>. Son las últimas noticias que tenemos de él, dándosele posteriormente por desaparecido,

En la liquidación realizada tras el regreso de la expedición se le contabilizó el sueldo que se había estipulado al partir más el tiempo que estuvo de contramaestre, totalizando 18 meses y 11 días que, a razón de 1.875 por mes, que suman 53.187 maravedís, de los cuales se descuentan 7.500 que se le dieron en Sevilla de socorro de paga de cuatro meses. Se le adeudan por tanto 45.687 maravedís. Además se le debe el tiempo desde que la Victoria partió de Maluco hasta que la Trinidad fue capturada por los portugueses, que fue a finales septiembre de 1522. El 10 de julio de 1523 se pagaron 20.000 maravedís a su mujer por mandato del Consejo de Indias<sup>162</sup>.

---

(159) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit., p. 88.

(160) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 174.

(161) *Declaraciones que dieron en Valladolid Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo, sobre los acontecimientos de la nao Trinidad en las Malucas*. (Arch. de Ind. en Sevilla, leg. 1º, papeles del Maluco de 1519 a 1547). En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los Viajes, tomo IV*, op. cit., p. 388.

(162) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., pp. 196-197; AGI, Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 130.

*Martín de Goitisoló*

Calafate de la San Antonio. Vecino de Bakio, era hijo de Martín Juan y María López de Nafarrola<sup>163</sup>. Vuelve a Sevilla en la nao San Antonio en mayo de 1521.

*Pedro de Bilbao*

Calafate de la San Antonio. Natural de Bilbao, era hijo de Mari Sánchez de Ariza, natural de Bilbao<sup>164</sup>. Es el primer calafate vasco que se incorpora a la armada ya que trabaja en la puesta punto de la armada. El 11 junio de 1519 se mandó asentar el sueldo a Pedro de Bilbao, calafate de la nao San Antonio, recibiendo 900 maravedís por medio mes de junio, siendo fiador el maestre Elorriaga<sup>165</sup>. Vuelve a Sevilla en la nao San Antonio en mayo de 1521.

**H. Barberos (sanitarios)**

En la Trinidad embarcaron un cirujano y un barbero, y en la San Antonio y en la Concepción un barbero. En la Victoria y la Santiago no disponían de sanitario. Médicos, cirujanos y barberos debían embarcar con sus herramientas de oficio. El cirujano jefe era Juan de Morales, vecino de Sevilla. Embarcado en la Trinidad, falleció en ella el 25 de septiembre de 1522 de enfermedad. Era la máxima autoridad sanitaria de la armada y sus ayudantes eran los tres barberos.

Previamente al viaje se había establecido un control sanitario sobre los candidatos a embarcar, para evitar que lo hicieran con enfermedades que pusieran en peligro la expedición. Hemos visto que se descartó al grumete Pedro Basozabal de Munguía por estar enfermo de sífilis.

Los cirujanos extendían su actividad profesional a la cura de heridas, amputación de miembros —práctica muy frecuente dada la habitual infección de las heridas y las congelaciones—, sajar abscesos, cauterizar heridas y tratar lesiones de las partes superficiales del cuerpo tales como forúnculos, llagas

---

(163) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 6.

(164) *Ibidem*.

(165) *Relación detallada de los gastos*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas*, tomo II, op. cit., pp. 141-142.

y tumores. Los cirujanos de menor prestigio eran los llamados barberos o cirujanos-barberos que tenían a su cargo la aplicación, bajo rigurosa prescripción médica, de sanguijuelas, mechas inflamables, ventosas y por supuesto la realización de sangrías mediante la lanceta, herramienta esencial de la profesión<sup>166</sup>. Se les permitía sentarse a comer en la mesa del capitán con el maestre y el piloto<sup>167</sup>.

La primera instancia de atención en las naos estaba constituida por los barberos, más preparados que los de tierra, por lo que podemos denominarlos cirujanos-barberos, ya que ante la imposibilidad de evacuar a enfermos y heridos requerían más conocimientos de cirugía, de heridas y fracturas. Uno de ellos, Hernando de Bustamante, vecino de Mérida y natural de Alcántara, embarcó como barbero de la Concepción, pasando posteriormente a la Victoria. Regresó a Sevilla con Juan Sebastián Elcano. Se trata del primer profesional sanitario que dio la vuelta al mundo.

El material de botica, medicinas, ungüentos, aceites y aguas destiladas se embarcaron en la Trinidad y costaron 13.027 maravedís. Se suministró a los barberos un almirez con su mano para las cosas de botica que costó 653 maravedís, y dos muelas y un molejón que costaron 2.125 maravedís<sup>168</sup>.

#### *Pedro de Olabarrieta*

Barbero de la nao San Antonio. Natural de Galdakao, era hijo de Pedro de Olaverrieta y María Ibáñez. Tenía un sueldo de 1.200 maravedís por mes, se le pagaron cuatro meses adelantados y además se le dieron 1.125 maravedís para comprar una muela y un molejón, sumando todo ello 5.925 maravedís<sup>169</sup>. Regresa con la nao San Antonio a Sevilla en mayo de 1521.

---

(166) ALMAZÁN, Javier Ángel. Op. cit., pp. 44-45.

(167) SOLA, Víctor María de. Op. cit., p. 189.

(168) ALMAZÁN, Javier Ángel. Op. cit., p. 78.

(169) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 25.

## I. Hombres de armas

De los 67 hombres de armas de la expedición solo uno era vasco.

### *Juan de Menchaca*

Ballestero de la San Antonio. Vecino de Bilbao, era hijo de Martín de Urreizti y María Ibáñez de Menchaca, vecinos de Bilbao. Marido de Sancha de Mújica. Embarcó con un sueldo de 1.200 maravedís por mes. Se le pagaron cuatro meses adelantados, 4.800 maravedís<sup>170</sup>. Vuelve a Sevilla con su nave en mayo de 1521.

## J. Sobresalientes

Así se denomina a la gente de armas, criados y gente de confianza de los capitanes. Pigafetta, el cronista vicentino de la expedición, iba como sobresaliente.

### *Martín Barrena*

Sobresaliente de la Santiago. Natural de Ordizia, era hijo de Martín Barrena y María de Barriola, vecinos de Ordizia. Tenía un sueldo de 1.000 maravedís mensuales. Recibió dos meses adelantados<sup>171</sup>.

Fallece por enfermedad el 9 de abril de 1521 en Cebú<sup>172</sup>. Pigafetta, el cronista italiano de la expedición, fue a hablar al rey de Cebú para pedirle permiso para enterrar en la isla a Martín Barrena y a Juan de Aroche, despensero de la nao Victoria, ambos muertos de escorbuto. El rey concedió el permiso y se consagró la plaza de la ciudad como cementerio cristiano<sup>173</sup>.

En la liquidación del sueldo se indica que hasta que la nao Santiago se hundió el 22 de mayo de 1520 se contabilizan nueve meses y doce días, a razón de mil maravedís por mes, por lo que se le deben 9.400 maravedís. Del 22 de mayo de 1520 hasta el 9 de abril de 1521 en que falleció, que fueron

---

(170) *Ibidem*.

(171) *Ibidem*, p. 28.

(172) MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 174.

(173) PIGAFETTA, Antonio. *El primer viaje en torno al globo*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 247.

diez meses y diecisiete días, el sueldo asciende a 10.566 maravedís. Ello hace un total de 19.966 maravedís, de los cuales se descuentan 2.000 maravedís de dos meses que se le pagaron en Sevilla, quedando por abonar 17.966 maravedís<sup>174</sup>.

## K. Despenseros

El despensero pertenecía al rango de oficiales de nivel inferior, junto al contraamaestre y el alguacil. Era el responsable de los víveres y del agua y el único que tenía llaves de la escotilla<sup>175</sup>. Todo lo relacionado con el control de los alimentos tenía una gran importancia para la expedición y estaba recogido en las instrucciones 35, 36, 38 y 73 que el rey dio a Magallanes el 8 de mayo de 1519<sup>176</sup>. En la instrucción 73 se indica que el despensero es el encargado de llevar el registro de los alimentos y repartirlos<sup>177</sup>. En la instrucción 36 se especifica que las raciones se deben distribuir cada dos días, el bizcocho o galleta por peso y el vino por medida<sup>178</sup>. En la instrucción 35 se indica que Magallanes y los otros oficiales debían visitar la despensa para evitar que los víveres se perdiesen por falta de control<sup>179</sup>. También se especificaba que los expedicionarios no debían comer juntos, como en los viajes de poniente a levante, sino que debían hacerlo en cuadrillas como en las naves que van de Portugal a la India acostumbraban a hacer<sup>180</sup>.

Una vez distribuida la comida por el despensero se calentaba en el fogón construido con ladrillos refractarios y sobre un lecho de arena. Con mal

---

(174) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 193; AGI Contaduría, 425, N. 1, R. 1 - 113.

(175) MENA GARCÍA, Carmen. *La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de la flota de Indias*. En: ACOSTA RODRÍGUEZ, Antonio, GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, Adolfo, VILA VILLAR, Enriqueta. *La Casa de Contratación y la Navegación entre España y Las Indias*. Sevilla: CSIC Publicaciones, Universidad de Sevilla, 2004, p. 268.

(176) *Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Falero para el viage al descubrimiento de las islas del Maluco*. (Arch de Ind. en Sevilla, papeles del Maluco, leg. 1º de 1529 a 1547), 8 de mayo de 1519, op. cit. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los Viajes, tomo IV*, op. cit., pp. 130-152.

(177) *Ibidem*, p. 150.

(178) *Ibidem*, p. 141.

(179) *Ibidem*.

(180) *Ibidem*.

tiempo se mantenía apagado, así como durante las horas de oscuridad, de tal modo que en numerosas ocasiones la comida se tomaba fría. La ración diaria se repartía en tres comidas: vino y bizcocho (galleta) en el desayuno, la comida principal en el almuerzo y la cena antes de anochecer.

Los tripulantes cocinaban por turnos o pagaban a los grumetes para que cocinaran por ellos. Comían en cuadrillas, según afinidades o paisanaje, reunidos en ranchos delimitados por sus cajas o cofres. Los oficiales superiores comían aparte y disponían de alimentos de mayor calidad<sup>181</sup>.

Los alimentos frescos, como verduras y frutas, se consumían los primeros días aunque en poca cantidad, pero pasado este tiempo desaparecían durante semanas de la dieta. Si la travesía se alargaba en exceso comenzaban a aparecer los primeros síntomas de escorbuto.

La dieta tenía dos alimentos fundamentales, el bizcocho y el vino. El bizcocho, o galleta, consistía en unas tortas duras de harina de trigo, duras, cocidas dos veces y sin levadura que duraban largo tiempo, por lo que eran un alimento básico dentro de los buques. Ahora bien, a veces estaba tan duro que sólo los más jóvenes podían comerlo<sup>182</sup>.

El vino constituía un importante aporte calórico en el rancho diario, era un sustituto imprescindible del agua, cuando ésta escaseaba o se volvería putrefacta, y el único capaz de hacer olvidar al hombre de mar o al pasajero la dureza de la vida a bordo de un barco. El marinero debía recibir un litro de vino al día, dos de agua y algo más de medio kilo (575 gramos) de bizcocho. A la dieta se añadía una cantidad previamente determinada de carne y pescado, habas, garbanzos, arroz, así como queso y, en contadas ocasiones, carne fresca. Cada mes correspondía un litro de aceite y algo más de medio litro de vinagre por persona<sup>183</sup>. El bizcocho y el vino embarcados costaron 1.2552.909 maravedís, el 77 % del coste total de los alimentos que se adquirieron para la armada<sup>184</sup>.

En la expedición hubo dos despenseros vascos, Juan Ortiz de Gopegui, de la San Antonio, y Pedro de Tolosa, que inició el viaje como grumete de la

---

(181) ALMAZÁN, Javier Ángel. Op. cit., p. 83.

(182) MIRA CABALLOS, Esteban. *La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: algunos aportes*. Revista de Historia Naval, n.º 108, Madrid, 2010, pp. 45-46.

(183) MENA GARCÍA, Carmen. Op. cit., p. 269.

(184) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit., p. 81.

Victoria, pasando en abril de 1521 en Cebú a despensero de dicha nao. Tolosa ha sido ya descrito en el apartado de los grumetes.

*Juan Ortiz de Gopegui*

Despensero de la San Antonio. Natural de Bilbao, era hijo de Diego Ortiz de Gopeguy y Elvira Ortiz. Tenía un sueldo de 1.200 maravedís por mes. Recibió cuatro meses adelantados, 4.800 maravedís<sup>185</sup>. Regresó a Sevilla en la nao San Antonio en mayo de 1521.

En el motín de San Julián se enfrentó a Quesada, capitán amotinado de la Concepción, negándose a abrir la despensa para que los alimentos pudieran ser consumidos sin control por los tripulantes de la San Antonio. Fue amenazado de muerte y tuvo que abrirla. En la información recibida en Sevilla el 22 de mayo de 1521 a petición de Álvaro de la Mezquita, Juan Ortiz de Gopegui aparece en la declaración firmando como testigo de los sucesos de San Julián<sup>186</sup>.

### 3. Conclusiones

En el contexto de la Era de los Descubrimientos el papel de los vascos fue de gran relevancia ya que tuvieron una participación activa en la mayor parte de las expediciones que se realizaron a ultramar. La armada de la especiería, como se llamó a la expedición de Magallanes-Elcano, no fue una excepción. Además de tres de las cinco naos, la aportación de Euskal Herria fue fundamentalmente en marinos y en técnicos cualificados como carpinteros y calafates, lo que pone de manifiesto la experiencia y la tradición, no solo marinera, sino también de construcción naval en las costas vizcaínas y guipuzcoanas. El estudio abre la puerta a otras investigaciones que profundicen en estos expedicionarios, especialmente en los años previos y posteriores a la travesía.

---

(185) *Relación de expedicionarios*, op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 02, op. cit., p. 6.

(186) *Sucesos desafortunados de la expedición*. Op. cit. En: *Colección Documentos V Centenario*, doc. 07, op. cit., p. 17.

# Pedro de Tolosa, el grumete de la nao Victoria que dio la primera vuelta al mundo

DANIEL ZULAIKA

Comisión Asesora de ELKANO 500 Fundazioa

## Resumen:

*Pedro de Tolosa fue un grumete nacido en la localidad de Tolosa en Gipuzkoa que embarcó con 20 años en la nao Victoria, en la expedición de Magallanes-Elcano. Primero como grumete, y después como despensero de la Victoria, es testigo de excepción y protagonista de los acontecimientos que tuvieron lugar en la travesía. Navegó en la Victoria hasta Cabo Verde, siendo hecho prisionero con otros doce tripulantes por los portugueses el 14 de julio de 1522. Fue liberado posteriormente, llegando a Sevilla unos meses después y siendo con Elcano el único guipuzcoano en realizar la primera circunnavegación.*

*Palabras clave: Pedro de Tolosa. Primera vuelta al mundo. Nao Victoria. Elcano.*

## Laburpena:

*Pedro de Tolosa deritzon itsasmutila Tolosan jaio zen, Gipuzkoan. 20 urterekin itsasoratu zen Victoria itsasontzian, Magallanes-Elkano espedizioan. Bertan, lehenik itsasmutil izan zen, eta gero Victoria itsasontziko despentsaria; beraz, espedizio horren lekukoa izan zen, eta itsasaldi hartako gertaeren protagonista. Victoria itsasontzian joan zen Cabo Verderaino, eta portugaldarrek preso hartu zuten beste hamabi tripulatzaileekin batera, 1522ko uztailaren 14an. Ondoren, askatu egin zuten, eta Sevillara hilabete batzuk geroago iritsi zen. Horrenbestez, hura*

izan zen, Elkanorekin batera, munduaren inguruan egindako lehenbiziko itzuli hartan gipuzkoar bakarra.

*Gako-hitzak: Pedro de Tolosa. Munduaren inguruko lehen itzulia. Victoria itsasontzia. Elcano.*

*Summary:*

*Pedro de Tolosa was born in Tolosa (Gipuzkoa). He spent 20 years aboard the ship Victoria during the Magellan-Elcano expedition, first as a cabin boy and later as a storekeeper. He was a unique witness to, and participant in, the events which took place during the voyage. He sailed on the Victoria as far as Cape Verde and was taken prisoner along with another twelve crew members by the Portuguese on July 14th 1522. He was subsequently freed and arrived in Seville a few months later. Along with Elcano, he was the only Gipuzkoan to complete the first circumnavigation.*

*Keywords: Pedro de Tolosa. First circumnavigation of the world. The ship Victoria. Elcano.*

## 1. Introducción

Cuando en Getaria o en Sanlúcar contemplamos las placas conmemorativas de los marinos que dieron la primera vuelta al mundo encontramos dieciocho nombres. Y sin embargo fueron treinta los que regresaron a Sevilla después de haber realizado la primera circunnavegación. Doce de ellos llegaron unos meses más tarde, ya que habían sido hechos prisioneros por los portugueses en Cabo Verde y volvieron por Lisboa<sup>1</sup>. Entre estos últimos se encontraba un grumete tolosarra, Pedro de Tolosa que, junto a Juan Sebastián Elcano, fueron los dos únicos guipuzcoanos que completaron la primera circunnavegación de la tierra. Cuatro más eran vizcaínos, tres de los cuales llegaron con Elcano y uno con Pedro de Tolosa.

Este trabajo quiere realizar una aproximación a la figura de este tolosarra, constituyendo, además, un reconocimiento a todos aquellos marineros,

---

(1) Aunque trece expedicionarios fueron apresados, solamente doce serían europeos: Martín Méndez, contador, Sevilla; Pedro de Tolosa, dispensero, Tolosa; Ruxar de Normandia, carpintero, Francia; Felipe de Rodas, marinero, Grecia; Gómez Hernández, marinero, Huelva; Ocacio Alonso, marinero, Andalucía; Pedro de Chindarza, grumete, Bermeo; Vasquito gallego, paje, Portugal; Juan Martín, sobresaliente, Palencia; Maestre Pedro, sobresaliente, Tenerife; Roldán de Argote, lombardero, Flandes; Simón de Burgos, sobresaliente, Portugal.

grumetes, carpinteros, calafates y otros expedicionarios menos conocidos cuyo esfuerzo fue imprescindible para dar la vuelta al mundo.

## 2. La incorporación a la expedición de Magallanes-Elcano

Pedro de Tolosa era vecino de Tolosa e hijo de Lazcano y María de Alvistur, también vecinos de dicha villa<sup>2</sup>. No conocemos su vida anteriormente a enrolarse en la expedición, aunque sabemos que en aquel momento tenía 20 años y que no sabía escribir<sup>3</sup>, lo que era habitual en aquella época, ya que ocho de cada diez marineros, grumetes y pajes no sabían hacerlo<sup>4</sup>.

Embarcó en la Victoria en Sanlúcar de Barrameda durante la estancia que la armada realizó en esta localidad entre el 12 de agosto y el 20 de septiembre de 1519. Tolosa se enroló por un azar del destino, porque otro grumete sevillano, Pedro Maldonado, no se presentó cuando las naves iban a partir<sup>5</sup>.

No sabemos desde cuánto tiempo antes de embarcar se encontraba en Sevilla.

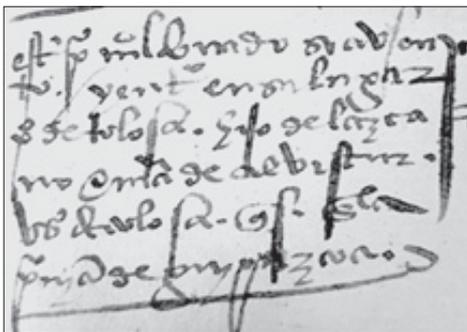


Fig. 1. “Este Pedro Maldonado se ausentó y entró en su lugar Pedro de Tolosa, hijo de Lazcano e Maria de Alvistur, vecinos de Tolosa que es en la provincia de Guipúzcoa”.

---

(2) *Sueldo que se pagó a los marineros é grumetes é pajes de la nao nombrada la Vitoria, en la cual va por capitán Luis de Mendoza, tesorero de la dicha armada.* En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros.* Documentos. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1920, p. 78.

(3) *Información hecha a instancia de Simón de Burgos para demostrar que no tuvo parte en la prisión de los trece españoles que fueron detenidos en la isla Santiago por los portugueses al regreso de la nao Victoria.* En: *Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas (1493-1529) existentes en el Archivo de Indias de Sevilla.* Tomos I-V, Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1918-1923, tomo IV, p. 121.

(4) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias.* Siglo XVI. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992, p. 241.

(5) *Sueldo que se pagó a los marineros é grumetes é pajes de la nao nombrada la Vitoria,* op. cit., p. 78

Probablemente viviría en alguna de las zonas donde lo hacían los vascos, o “viz-caínos” como se conocía en aquel entonces a los habitantes del Señorío de Vizcaya y de la provincia de Guipúzcoa, como el barrio de la Mar o la collación de Santa María la Mayor. Quizás, si su situación económica era más ajustada, lo haría en Triana. Con toda seguridad habría visto al capitán general de la flota que se preparaba para ir a las Molucas, Fernando de Magallanes, que supervisaba con detalle los preparativos. También conocería a otro guipuzcoano, Juan Sebastián del Cano, maestre de la Concepción que, desde enero de 1519, desarrollaba una gran actividad en la puesta a punto de su nao.

En la construcción de la flota también había carpinteros, calafates, marineros, peones, suministradores de material, transportistas,... provenientes de Euskal Herria. Entre agosto de 1518 y agosto de 1519, por lo menos nueve carpinteros, quince calafates, tres marineros y nueve peones vascos desarrollan su actividad en la puesta a punto de las naos. No consta en la documentación que Tolosa desarrollase actividad alguna en estos trabajos a orillas del Guadalquivir.

Para Pedro de Tolosa también serían familiares las cinco naos de la expedición, a una de las cuales, la Victoria, quedaría asociado su nombre para siempre. La Victoria era una embarcación de 85 toneles de arqueo<sup>6</sup>, equivalentes a 102 toneladas, que fue comprada en Cádiz a Domingo de Apallua de Ondarroa. La compra la realizó, en septiembre de 1518, Juan de Aranda, factor de la Casa de la Contratación de Sevilla, aunque no sin discrepancias entre compradores y vendedores. El 17 de septiembre de 1518, Domingo de Apallua, de Ondarroa, otorgó una carta de poder a favor de su hijo Pedro de Arismendy, ante el escribano sevillano Bernal Gonzales de Vallesillo, en el que afirmaba que su nao Santa María (rebautizada Victoria) había sido vendida en contra de su voluntad y apoderaba a su hijo para que reclamase y cobrase a los oficiales de la Casa de la Contratación la cantidad de dinero correspondiente a su valor<sup>7</sup>. El 23 de septiembre, ambos propietarios declararon ante el mismo escribano que su nao había sido embargada para la armada de Magallanes por 800 ducados (300.000 mrs)<sup>8</sup>.

---

(6) Arqueo: capacidad de carga

(7) ALBERDI LONBIDE, Xabier, ETXEZARRAGA ORTUONDO, Iosu. *La nao Victoria, exponente de la tecnología naval vasca que hizo posible la primera circunnavegación de la tierra (1518-1522)*. En prensa, p. 4; GIL, Juan, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Sevilla: Fundación Cajasol, 2009, p. 275; AGIRRE ARAMAIO, Fernando. *Nao Victoria*. Ondarroa: Revista Hondarroa, 2014, nov., pp. 1-17.

(8) ALBERDI LONBIDE, Xabier, ETXEZARRAGA ORTUONDO, Iosu, *La nao Victoria, Ibidem*.

Fernández Vial realiza una aproximación a la Victoria e indica que sería una nao mercante, de madera (roble, pino, encina), cobre, bronce, plomo y lona de cáñamo. Estima que su eslora (longitud) en cubierta principal era de 21,40 m, la eslora total de 25,90 m y la manga (anchura) máxima de 6,6 m. Indica que su velocidad media era de 3-4 nudos (6-7 km/h), su capacidad de carga era de 102 toneladas, su peso total era de 190 toneladas (desplazamiento) y tenía 286 m<sup>2</sup> de velas<sup>9</sup>.

### 3. Los expedicionarios de la nao Victoria

La expedición de Magallanes-Elcano partió de Sevilla con unos 243 expedicionarios. La comunidad o país que más expedicionarios aportó fue Andalucía (73), seguida del País Vasco (31), italianos (27) y portugueses (24). De los vascos, 22 eran vizcaínos y 9 guipuzcoanos.

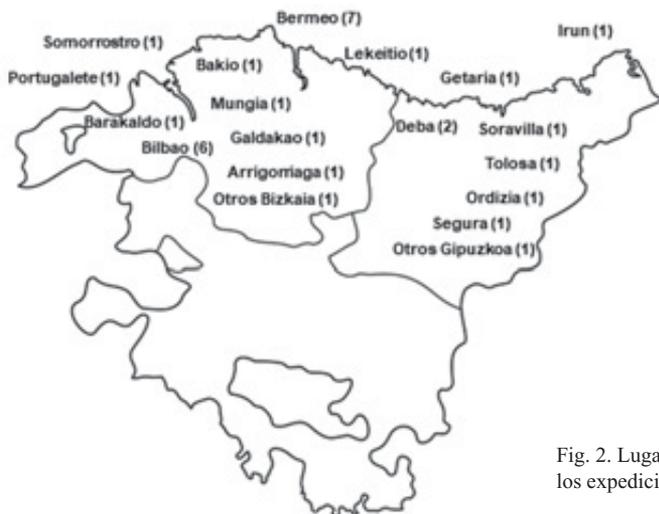


Fig. 2. Lugar de procedencia de los expedicionarios vascos.

---

(9) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, FERNÁNDEZ MORENTE, Guadalupe. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya, 2001, plano n.º 1 nao Victoria, (junto a), p. 288.

Los treinta y un vascos de la expedición se concentraban mayoritariamente en tres naos. En la San Antonio iban catorce, en la Concepción nueve y en la Victoria seis. En la nao capitana, la Trinidad, y en la Santiago, solo había uno<sup>10</sup>.

En la Concepción donde la presencia vasca es más compacta. El maestre es Juan Sebastián Elcano de Getaria y el contra maestre Juan de Acurio de Bermeo. Junto a ellos se encuentran el marinero Juan de Aguirre, cuñado de Acurio, dos grumetes, Martín de Insaurraga y Pedro de Muguertegui, un paje, Pedro de Chindarza y un calafate Antón de Basozabal, todos ellos de Bermeo. Hay además un carpintero de Deba, Domingo de Yarza, y un marinero de Soravilla (Andoain, Gipuzkoa), Lorenzo de Iruña. No cabe duda que detrás de esta situación estaba la mano de Elcano y la de Acurio que trataban de rodearse de gente de su confianza.

En la nao San Antonio, la mayor de las cinco embarcaciones, embarcan once vizcaínos y tres guipuzcoanos. Cuatro eran marineros, tres grumetes, dos calafates, el carpintero, el maestre, el despensero, el barbero y un hombre de armas. Tampoco sería ajena a esta realidad el deseo del maestre de la nao, el guipuzcoano Juan de Elorriaga, de contar con gente próxima. En la Trinidad embarca Domingo de Barrutia, marinero de Lekeitio, y en la Santiago, Martín Barrena, sobresaliente<sup>11</sup>, de Ordizia.

La Victoria partió de Sevilla con 47 expedicionarios a bordo. De ellos, once eran marineros, diez grumetes, dos pajes, ocho sobresalientes, cuatro hombres de armas, además del capitán, maestre, piloto, contra maestre, escribano, contador, carpintero, calafate, despensero, tonelero y dos herreros. Seis eran vascos. De ellos, cuatro grumetes, Juan de Arratia de Bilbao, Ochote de Erandio de Bilbao, Juan de Sanfelices de Somorrostro y el propio Pedro de Tolosa; un paje, Juan de Zubileta de Barakaldo, y el sexto era Martín de Garate, carpintero de Deba.

---

(10) En la expedición provenían del País Vasco dos maestros, un contra maestre, siete marineros, nueve grumetes, dos pajes, tres carpinteros, tres calafates, un despensero, un sanitario, un hombre de armas y un sobresaliente.

(11) Los sobresalientes eran gente de armas, criados y personas de confianza de los capitanes.

#### 4. Los grumetes

Pedro de Tolosa pertenecía al grupo de los grumetes, que eran aprendices, habitualmente de entre 17 y 20 años, que estaban a las órdenes de marineros y oficiales. Se encargaban de trepar a las vergas y recoger las velas, remar en los bateles, cargar y descargar las mercancías, bastimentos, leña y agua, o apagar el fuego. Al llegar a los veinte años el grumete recibía un documento firmado por los oficiales del barco que lo acreditaba como marinero. Si no sufría ningún accidente y no ascendía, podía acabar su labor profesional unos veinte años después.

Los grumetes cobraban 800 maravedís<sup>12</sup> al mes, cuatrocientos menos que los marineros. Recibieron cuatro meses adelantados, 3.200 maravedís. Al partir la expedición consta un pago a Tolosa de 735 maravedís, a cuenta del sueldo de los cuatro meses adelantados. Se indica que sobraron 2.475 mrs que valía la ropa del dicho Pedro Maldonado, el grumete que no se presentó y al que sustituyó Tolosa<sup>13</sup>.

#### 5. El viaje

Tras la partida se agudizan los enfrentamientos existentes entre Magallanes y los capitanes castellanos, entre ellos Luis de Mendoza, capitán de la Victoria. El primer conflicto grave se produce en la costa de Guinea, cuando Juan de Cartagena, capitán de la San Antonio y contador de la armada, y Magallanes se reúnen para analizar la situación del maestro de la Victoria, Antonio Salomón, siciliano, acusado de haber mantenido relaciones sexuales con un grumete de la Victoria, compañero de Pedro de Tolosa, Antonio Baresa (Antonio Genovés). En el transcurso de la reunión Magallanes detiene a Cartagena por insubordinación confinándolo en la Concepción, como relata el propio Elcano.

Este hecho nos acerca a una realidad, que Pedro de Tolosa vive muy de cerca, que se daba en las tripulaciones de estas expediciones, las relaciones sexuales, que estaban severamente castigadas aunque en muchos casos no se aplicaban los castigos. En este caso el maestro fue condenado a muerte,

---

(12) Un maravedí (mrs) equivalía a poco más que un euro actual.

(13) *Relación de expedicionarios, su cargo y sueldo (VIII-1519)*. En: *Colección Documentos V Centenario, Iniciativa Ciudadana Sevilla 2019-2022*, doc. 02, p. 30.  
[http://sevilla.2019-2022.org/publicaciones/#colecci-n--documentos-para-el-v-centenario-](http://sevilla.2019-2022.org/publicaciones/#colecci-n--documentos-para-el-v-centenario)

sentencia que se ejecutó el 20 de diciembre de 1520 en Santa Lucía (Río de Janeiro). Poco después el grumete Antonio Baresa se ahogó o le tiraron al mar.

En el Puerto de San Julián (en la Patagonia argentina), el 1 de mayo de 1520, se produce el segundo acto y más grave del enfrentamiento entre Magallanes y los capitanes castellanos, un motín, que es severamente castigado por Magallanes y que acaba con la vida de los tres capitanes amotinados. Cuarenta expedicionarios más son condenados a muerte, entre ellos Elcano, pero son perdonados porque Magallanes no podía prescindir de tantos hombres. Sin embargo, sufren diversas penas. Elcano es degradado a marinero y casi con toda seguridad se le traslada de la Concepción a la Victoria donde continuará como marinero, con Pedro de Tolosa, hasta la muerte de Magallanes en Filipinas en abril de 1521 en que es rehabilitado.

Tras la invernada en San Julián, la expedición sigue adelante y el 21 de octubre descubren el estrecho de Magallanes pasando al Pacífico. En este momento ya quedan solo tres embarcaciones, la Trinidad, la Victoria y la Concepción. La Santiago había naufragado en el río de Santa Cruz, en la Patagonia argentina, y la San Antonio ha desertado en el estrecho de Magallanes, regresando a Sevilla.

La travesía del océano Pacífico, que dura tres meses y veinte días sin tocar tierra, es una prueba difícil por el hambre, la sed y el escorbuto. Es de destacar el hecho que quince de los diecinueve expedicionarios que fallecen de escorbuto eran tripulantes de la Victoria, tres de la Trinidad y uno de la Concepción. Probablemente este hecho tendría algo que ver con un menor aprovisionamiento de alimentos frescos en la Victoria en las últimas tierras que tocaron. Y así Pedro ve morir a la tercera parte de la tripulación de la Victoria y caer enfermos a otros muchos.

El seis de marzo de 1521 acaba la travesía del Pacífico al llegar la expedición a la isla de Guam, la más grande de las Marianas, que llamaron islas de los Ladrones por los robos producidos por los indígenas. Diez días después la expedición llega a las Filipinas y comienza la recuperación de los enfermos de escorbuto, que es rápida.

En Cebú (Islas Filipinas), el destino de Pedro de Tolosa da un importante vuelco al fallecer de enfermedad, el 10 de abril de 1521, el despensero de la Victoria, Juan de Aroche, de Huelva. El tolosarra pasa a convertirse en despensero de la nao Victoria. Es un hecho inusual que un grumete pasara a convertirse directamente en despensero, lo que denotaría sus capacidades. Con el nombramiento, su sueldo debería haber subido de los 800 mrs de un grumete a los 1.200 de un despensero, pero en la liquidación del sueldo al volver a

Sevilla se le paga toda la expedición como grumete, aunque no ocurre así con las quintaladas que cobra como despensero<sup>14</sup>.

El despensero pertenecía al rango de suboficiales, junto al contraestre y el alguacil. Era el responsable de los víveres y del agua y el único que tenía llaves de la escotilla. Todo lo relacionado con el control de los alimentos tenía una gran importancia para la expedición y estaba recogido en las instrucciones que el rey dio a Magallanes el 8 de mayo de 1519. En la instrucción 73 se indica que el despensero es el encargado de llevar el registro de los alimentos y repartirlos. En la instrucción 36 se especifica que las raciones se deben distribuir cada dos días, el bizcocho o galleta (pan duro) por peso y el vino por medida.

Una vez distribuida la comida por el despensero se calentaba en el fogón construido con ladrillos refractarios sobre un lecho de arena. Los tripulantes cocinaban por turnos o pagaban a los grumetes para que cocinaran por ellos. Comían en cuadrillas, según afinidades o paisanaje, reunidos en ranchos delimitados por sus cajas o cofres. Los oficiales superiores comían aparte y disponían de alimentos de mayor calidad. Pedro de Tolosa, tras su nombramiento como despensero, comería en la mesa de los suboficiales, presidida por el contraestre que, durante la segunda mitad de la travesía fue Juan de Acurio.

Con mal tiempo el fogón se mantenía apagado, así como durante las horas de oscuridad, de tal modo que en numerosas ocasiones la comida se tomaba fría. La ración diaria se repartía en tres comidas: vino y bizcocho (galleta) en el desayuno, la comida principal en el almuerzo y la cena antes de anochecer. Los alimentos frescos, como verduras y frutas, se consumían los primeros días aunque en poca cantidad, pero pasado este tiempo desaparecían durante semanas de la dieta. Si



Fig. 3. Fogón donde se cocinaban los alimentos  
(Centro de Visitantes Fábrica de Hielo,  
Sanlúcar de Barrameda).

---

(14) AGI, Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 12.

la travesía se alargaba en exceso comenzaban a aparecer los primeros síntomas de escorbuto.

La dieta tenía dos alimentos fundamentales, el bizcocho y el vino. El bizcocho, o galleta, consistía en unas tortas duras de harina de trigo, duras, cocidas dos veces y sin levadura que duraban largo tiempo, por lo que eran un alimento básico dentro de los buques. Ahora bien, a veces estaba tan duro que sólo los más jóvenes podían comerlo.

El vino constituía un importante aporte calórico en el rancho diario, era un sustituto imprescindible del agua, cuando ésta escaseaba o se volvería putrefacta, y el único capaz de hacer olvidar al hombre de mar o al pasajero la dureza de la vida a bordo de un barco. El marinero debía recibir un litro de vino al día, dos de agua y algo más de medio kilo (575 gramos) de bizcocho. A la dieta se añadía una cantidad previamente determinada de carne y pescado, habas, garbanzos, arroz, así como queso y, en contadas ocasiones, carne fresca. Cada mes correspondía un litro de aceite y algo más de medio litro de vinagre por persona.

En la expedición hubo dos despenseros vascos, Juan Ortiz de Gopegui, de la San Antonio, y Pedro de Tolosa, que inició el viaje como grumete de la Victoria como hemos visto. Pocos días después de ser nombrado despensero Pedro de Tolosa, muere Magallanes en un enfrentamiento con los indígenas. Tras ello y la quema de la Concepción, el dos de mayo de 1521, por falta de hombres para su manejo, Elcano es nombrado maestre y, cuatro meses después, en septiembre de 1521, capitán de la Victoria.

Elcano impone un nuevo rumbo a la expedición y las dos naos que quedan, la Victoria y la Trinidad, llegan a la isla de Tidore, una de las Molucas, en la actual República de Indonesia, el 8 de noviembre. En las declaraciones que realizó el 23 de mayo de 1524 en la Junta de Badajoz para dilucidar si las Molucas correspondían a Portugal o a España, Tolosa declaró que el rey de Tidore había hablado con los capitanes y otra gente de la armada, pero que él no estuvo presente en las conversaciones<sup>15</sup>. También indica que fue testigo de la llegada de otros reyes de las islas del Maluco, de cómo hablaron con los capitanes de la armada, y cómo les oyó decir a éstos y a otra gente

---

(15) *Testimonio del interrogatorio, información y diligencias que se otorgaron en Badajoz por los apoderados de los Reyes de España y Portugal, sobre la posesión del Maluco. (Arch. de Ind., Patronato, 1-2, 1/15-15), 23 de mayo de 1524.* En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos para la Historia de Chile desde el Viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo (1518-1818)*. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888, tomo II, pp. 83-84.

de la armada que los reyes de las islas habían prestado obediencia al rey de Castilla<sup>16</sup>.

A lo largo de noviembre y diciembre cargan el clavo. Los días 5 y 6 de diciembre los indígenas ofrecen clavo muy barato y todos los marineros lo adquieren dando a cambio incluso sus capas, zapatos, camisas y otras ropas<sup>17</sup>. Pedro de Tolosa participó en el intercambio. Finalmente parten el 18 de diciembre. Nada más salir, ven que la Trinidad hace agua y se tiene que quedar para arreglar la avería. Entonces se toma una decisión que no se había contemplado hasta entonces: la Victoria partirá inmediatamente con Elcano hacia el oeste aprovechando el monzón del invierno, y la Trinidad, tras ser reparada, partirá cuatro meses después hacia el este, hacia América. Se da la posibilidad a los tripulantes de elegir quedarse en la Trinidad o partir en la Victoria. De los doce vascos que quedan, nueve embarcan en la Victoria, con Elcano y tres se quedan en la Trinidad<sup>18</sup>. Pedro de Tolosa lo hace con Elcano.

El 21 de diciembre de 1521, día de Santo Tomás, la Victoria parte de Tidore para Sanlúcar con 25.000 kg de clavo. Tras una tempestad recalán en la isla de Mallua para realizar las últimas reparaciones y el 13 de febrero salen de Timor penetrando en el Indico. La travesía desde Timor hasta Cabo Verde, durante más de cinco meses sin escalas por el Indico sur y el Atlántico africano, constituye una de las mayores hazañas náuticas de todos los tiempos. Y a esto hay que añadir la mala situación de la Victoria, como el propio Juan Sebastián señala, “*estando (la nao) en tal estado, por causa de la broma, que solo Dios lo sabe*”<sup>19</sup>

Con vientos contrarios y temporales, en un mar en que no pueden tomar tierra por la falta de islas o por sus circunstancias orográficas, aparece el escorbuto que acaba con quince expedicionarios europeos de los 47 que habían partido y siete indígenas, una situación que Pedro de Tolosa ya había vivido en el Pacífico. Afortunadamente el grumete tolosarra una vez más

---

(16) *Ibidem*, p. 85.

(17) PIGAFETTA, Antonio. *El primer viaje en torno al globo*. En: Elcano, Juan Sebastian y otros. *La primera vuelta al mundo*, Madrid: Miraguano, 2012, p. 297.

(18) Embarcan en la Victoria: Juan Sebastián Elcano, Juan de Acurio, Juan de Zubileta, Juan de Arratia, Pedro de Tolosa, Pedro de Chindarza, Lorenzo de Iruña, Juan de Sanfelices y Martín de Insaurraga (estos tres últimos fallecerán antes de llegar a Sevilla). En la Trinidad quedan Juan de Aguirre, Domingo de Yarza y Anton de Basozabal (los tres fallecerán)

(19) *Carta de Juan Sebastián Elcano al Emperador, dándole breve relación de su viaje en la armada de Magallanes y de su regreso en la nao Victoria*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. *La primera vuelta al mundo*, Madrid: Miraguano, 2012, p. 11.

sobrevive. Sin embargo, la tremenda mortandad hace que cada vez sea más difícil llevar adelante la nao. Elcano lo relata con dramatismo:

*“Y así, con grandísimo trabajo de la bomba, que de día e de noche no hacíamos otra cosa que echar fuera el agua, estando tan extenuados como ningún hombre lo ha estado...”*.

El día 19 de mayo, tras una tremenda tempestad que les rompe el mástil y la verga del trinquete, doblan por fin el cabo de Buena Esperanza, iniciando la remontada del Atlántico. Ya solo quedan 32 expedicionarios, número insuficiente para conducir la nao y no tienen víveres ni alimentos frescos. Por ello, cuando se acercan a Cabo Verde, deciden ir a tierra, aunque saben el riesgo que corren porque los portugueses les están persiguiendo por considerar que las Molucas les pertenecen y solo ellos tienen derecho a obtener las especias de estas islas.

En Cabo Verde los expedicionarios desembarcan en dos ocasiones, contando a los portugueses que vienen de América, y cargan la *txalupa* de víveres, fundamentalmente arroz. Pero a la tercera, el 14 de julio, al desembarcar trece hombres, entre ellos Pedro de Tolosa, los portugueses descubren que vienen de las Molucas y les hacen prisioneros. Elcano logra escapar con los 20 tripulantes restantes.

Sobre lo que sucede entonces hay dos versiones. La primera proviene de la liquidación del sueldo, en que se indica que Pedro de Tolosa permaneció preso en Cabo Verde 37 días, quedando libre para el 20 de agosto<sup>20</sup>. La segunda señala que el 10 de octubre estaban los trece expedicionarios presos en la cárcel de Lisboa. En esta fecha llega a Sevilla una carta de los expedicionarios retenidos en Cabo Verde, enviada desde Lisboa a los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla y traída por Alvaro López, en la que indican que están presos en Lisboa. Esto lo sabemos ya que consta un gasto contabilizado de un ducado de oro (375 maravedís) por el porte de esta carta<sup>21</sup>.

En cualquier caso al llegar Elcano a Sanlúcar escribe su carta al rey Carlos I en la que le indica que trece expedicionarios han quedado presos en Cabo Verde y que escriba al rey de Portugal solicitando su liberación<sup>22</sup>. Son

---

(20) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 12.

(21) *Regreso de la nao Victoria, agasajo y clavo (IX a XI - 1522)*. En: *Colección Documentos V Centenario*, op. cit., doc. 13, p. 7.

(22) *Carta de Juan Sebastián Elcano al Emperador*, op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., pp. 11-12.

las gestiones realizadas por el rey las que permiten su liberación y regreso a Sevilla cinco meses después.

El 23 de abril de 1523 sabemos con seguridad que ya estaban en Sevilla porque esa fecha Pedro de Tolosa declara a favor de Simón de Burgos, sobresaliente de la Victoria, en el juicio que se celebra contra él, con la acusación de haber entregado a los españoles en Cabo Verde al gobernador portugués.

## 6. Liquidación del sueldo

Al regresar a Sevilla se realiza a Pedro de Tolosa la liquidación del sueldo. Los expedicionarios tenían derecho a dos tipos de remuneración: el sueldo propiamente dicho y las quintaladas. En el caso de los grumetes el sueldo mensual era de 800 mrs, que se multiplicaba por los meses de servicio, en el caso de Tolosa de tres años y veintiocho días (total: 29.528 mrs). A ello había que descontar los cuatro meses de adelanto que se le entregaron a la partida en Sevilla (3.200 mrs). Es decir, se le debían 26.328 mrs<sup>23</sup>. Ya hemos indicado anteriormente que el sueldo que se pagó todo el viaje fue el de grumete, a pesar que desde abril de 1521 estuvo como despensero, por lo que le deberían haber correspondido 1.200 mrs mensuales.

Los expedicionarios obtuvieron un beneficio adicional con el derecho de “quintalada”. Esta era una forma de remuneración por la que cada tripulante disponía de un espacio en el navío en el que podían llevar mercancías para ser intercambiadas, por especias por ejemplo, que traían en estos mismos espacios. Estas mercancías no tenían que pagar el flete, aunque sí un impuesto del 5 % (“una cuarta e veintena”) al rey.

Estas quintaladas constituyeron una parte muy importante de la remuneración de los tripulantes en las grandes expediciones al Pacífico. En las instrucciones que Carlos I dio a Magallanes se especificaba la cantidad que cada expedicionario podía traer dependiendo de su categoría profesional. A un capitán le correspondían 40 quintaladas, a un maestre 14, a un contra maestre 10, a los despenseros 3, a los carpinteros y calafates 2,5, a los marineros 2, a grumetes 1,5 y pajes 3 arrobas<sup>24</sup>. Elcano a su vuelta cobró 114.707 marave-

---

(23) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 12.

(24) *Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Falero para el viaje al descubrimiento de las islas del Maluco*. (Arch de Ind. en Sevilla, papeles del Maluco, leg. 1º de 1529 a 1547), 8 de mayo de 1519. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del s. XV. Tomo IV. Expediciones al Maluco: viaje de Magallanes y de Elcano*, Madrid: Imprenta Nacional, 1837 pp. 150-152.

dís de la liquidación del sueldo como maestro y capitán y 508.720 maravedís de quintaladas<sup>25</sup>. En la liquidación del sueldo realizada al guipuzcoano Pedro de Tolosa en 1523 se indica que tuvo ventaja en la quintalada por haber sido despensero, siendo de tres quintales y 23 libras de clavo (148,6 kg)<sup>26</sup>. Entre sueldo y quintaladas recibió 78.134 mrs<sup>27</sup>. Todo ello se resume de la siguiente manera,

*“Pedro de Tolosa. que fué en la nao Vitoria e por grumete v en sueldo de grumete, el cual después fue puesto por despensero: cuéntasele el sueldo de la mesma manera que de acá fue y lleva la ventaja del servicio de despensero en la quintalada: sirvió tres años e veinte e ocho días”*<sup>28</sup>.

Los restantes vascos que llegaron cobraron cantidades con arreglo a su sueldo y a las quintaladas. Juan de Acurio, contra maestre, recibió 231.223 mrs<sup>29</sup>; Juan de Arratia, grumete, 64.521 mrs<sup>30</sup>; Juan de Zubileta, paje, 38.756 mrs<sup>31</sup> y Pedro de Chindarza, paje, 22.286 mrs<sup>32</sup>.

Tolosa aparece en varios documentos en relación a su sueldo. El 7 de marzo de 1523 dio una carta de pago de 26.328 mrs, lo que indica que esta cantidad la cobró él mismo<sup>33</sup>. Aparece en las libranzas dadas por Cristóbal de Haro entre marzo y junio de 1523 por las mercaderías que le dejaron para la venta los expedicionarios que regresaron<sup>34</sup>. También consta en un pago realizado en 1523 en la liquidación de sueldo<sup>35</sup>.

(25) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio. Op. cit., p. 277.

(26) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 12.

(27) *Ibidem*.

(28) *Relación del sueldo que se debe al capitán y oficiales y compañía, de la nao Vitoria y Concepción, que se deshizo, y Santiago, que se perdió*. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 209.

(29) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 9.

(30) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 25.

(31) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 28.

(32) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 29.

(33) AGI., Contaduría, 425, N.1, R. 1 - 29.

(34) *Libranzas dadas*, op. cit. En: *Colección Documentos Islas Filipinas, tomo V*, op. cit., p. 337.

(35) *Relación del sueldo que se debe a los que fueron al Maluco*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo I*, op. cit., p. 181.



## 7. Últimas referencias

Las últimas referencias documentales que tenemos de Pedro de Tolosa corresponden a su participación en la Junta de Badajoz el 23 de mayo de 1524 en el debate entre Portugal y España para determinar a quién correspondían las Molucas. En ella intervinieron cinco de los seis vascos que dieron la vuelta al mundo, cuatro de ellos con la Victoria y Tolosa que llegó posteriormente a Sevilla<sup>36</sup>. El único que no aparece en estas declaraciones es el paje de Bermeo, Pedro de Chindarza. Tolosa testificó, junto a Acurio, Arratia y Zubileta, para probar el derecho de Castilla para la posesión del Maluco

En dicha declaración, que no firmó por no saber hacerlo, señaló haber conocido muchas veces al rey Carlos I, por lo que parece que fue recibido por el emperador en varias ocasiones.

*“El dicho Pedro de Tolosa, natural de Tolosa (...) dijo que conoce al Emperador é rey de Castilla Don Carlos, nuestro señor, porque lo ha visto muchas veces, é que á los católicos reyes Don Fernando é Isabel, que santa gloria hayan, no los conoció pero que los oyó decir é nombrar por reyes de Castilla”<sup>37</sup>.*

## 8. Conclusiones

Una gran parte de las publicaciones que hacen referencia a la primera circunnavegación está centrada en las figuras de Magallanes y de Elcano. De alguna forma, los demás expedicionarios permanecen en la penumbra. Y sin embargo fue el esfuerzo de todos lo que permitió que la nao Victoria diera la vuelta al mundo. Pedro de Tolosa fue uno de ellos. Como grumete primero y como despensero después, y siempre en la nao Victoria, vive en primera persona las tremendas vicisitudes que tuvieron que sufrir los expedicionarios.

Este trabajo describe algunos aspectos de lo que conocemos en la actualidad sobre Pedro de Tolosa, durante el período de cinco años comprendido entre su enrolamiento en la expedición en 1519 y la declaración de Badajoz en 1524, dos años después de su vuelta. Además quiere constituir un punto de arranque de futuros estudios que ahonden no solo en la participación de Pedro de Tolosa en la expedición, sino también en su vida previa y posterior a la primera vuelta al mundo.

---

(36) *Testimonio del interrogatorio*, op. cit. En: MEDINA José Toribio, *Colección de documentos inéditos, tomo II*, op. cit., pp. 1-92.

(37) *Ibidem*, p. 82

# Carpinteros y calafates en la primera circunnavegación

DANIEL ZULAIKA

Comisión Asesora de ELKANO 500 Fundazioa

## *Resumen:*

*En este trabajo se describen las diferentes incidencias que se produjeron en las naos de la expedición de Magallanes-Elcano en relación a su mantenimiento. Las embarcaciones fueron reparadas en tierra en cuatro ocasiones, a las que hay que sumar las realizadas en el mar. En segundo lugar se realiza una aproximación a los once carpinteros y calafates que trabajaron en las embarcaciones, de los que seis eran vascos. Se analiza su origen, la nao a la que se incorporaron, su recorrido y su destino.*

*Palabras clave: Carpinteros. Calafates. Primera circunnavegación. Expedición de Magallanes-Elcano.*

## *Laburpena:*

*Lan honetan, Magallanes-Elkano espedizioko itsasontzien mantentze-lanen inguruan gertatutako hainbat gertaera deskribatzen dira. Itsasontziak lau aldiz konpondu ziren lehorrean, eta horrez gain, itsasoan ere hainbat konponketa egin behar izan zituzten. Horrez gainera, itsasontzietan lan egin zuten hamaika arotzez eta bikeztatzaileez ere mintzo da lan hau, haietako sei euskaldunak baitziren. Haien jatorria, itsasontzia, ibilbidea eta norakoa aztertu dira.*

*Gako-hitzak: Arotzak. Bikeztatzaileak. Munduaren inguruko lehen itzulia, Magallanes-Elkano espedizioa.*

*Summary:*

*This paper describes the various maintenance events which took place on the ships involved in the Magellan-Elcano expedition. The vessels were repaired on land on four occasions, in addition to repair works carried out at sea. The paper also attempts to describe the eleven carpenters and caulkers who worked on the boats —six of whom were Basque— including their origin, the ship onto which they enlisted, their route and their destination.*

*Keywords: Carpenters. Caulkers. First circumnavigation. Magellan-Elcano expedition.*

**1. Introducción**

En la navegación de la Era de los Descubrimientos, no solo era fundamental disponer de unas embarcaciones sólidas y bien construidas, sino también realizar un buen mantenimiento y unas adecuadas reparaciones durante las expediciones. Ello se hacía generalmente en condiciones muy diferentes a las de la construcción de las naves en tierra, en ocasiones sin posibilidad de vararlas, con escaso o inadecuado material de repuesto, en alta mar o con climatología adversa. Los responsables de estas labores eran los carpinteros y calafates, especialistas valorados y mejor pagados que los marineros y de los que dependía en buena parte la supervivencia de las expediciones.

**2. El mantenimiento de las naos**

La primera vuelta al mundo constituye un compendio



Fig 1. Calafate desarrollando su trabajo en una embarcación.

de las diferentes situaciones a las que se enfrentaba una expedición de descubrimiento en los siglos XV y XVI durante un tiempo prolongado. A lo largo del recorrido asistimos al naufragio de una de las naos, cómo tienen que varar las embarcaciones para repararlas, la necesidad de quemar una nave por falta de hombres para conducirla, accidentes como la rotura del trinquete de la Victoria en una tempestad y un largo etc.

Para realizar las reparaciones se sacaban a tierra las naves, pero en muchas ocasiones los trabajos se tenían que hacer en medio del mar. Una vez que amainaba una tormenta, se botaba la *txalupa* al agua y comenzaba la tarea de taponar las brechas situadas sobre la línea de flotación con tablas de madera o planchas de plomo<sup>1</sup>. Era una dura y peligrosa tarea en la que debían participar todos los miembros de la tripulación pero especialmente los carpinteros y calafates.

En lo que hace referencia a todos estos aspectos, en la primera vuelta al mundo hay dos etapas bien diferenciadas. La primera se inicia con la salida de las naos de Sevilla y finaliza en Timor con la partida en solitario de la nao Victoria por el Indico. La segunda parte incluye la tremenda travesía de Elcano por el Índico sur y la remontada del Atlántico africano hasta llegar a Sanlúcar. Durante el tiempo que transcurre entre la salida de Sevilla y la llegada de la Victoria a Timor, las embarcaciones fueron reparadas en tierra en cuatro ocasiones.

**Cuadro 1. Reparaciones realizadas varando las naos**

Fecha	Lugar	Duración	Naos reparadas
Abril 1520	San Julián	5 meses	Las cinco
Agosto 1521	Borneo	37 días	Trinidad y Victoria
Diciembre 1521	Tidore	3 meses	Trinidad
Enero 1522	Mallua	15 días	Victoria

(1) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI*. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992, p. 82.

### 3. La puesta a punto de las naos en Sevilla

Las naos de la que se llamó la “armada de la especiería” eran cinco y no eran nuevas. Su coste total ascendió a 1.316.250 maravedís<sup>2</sup> y el de las reparaciones a 910.000, cifra elevada y equivalente al 70 % del coste inicial<sup>3</sup>. Las características de las embarcaciones eran las siguientes<sup>4</sup>:

**Cuadro 2. Características de las cinco naos**

Denominación final	Precio oficial (mrs)	Capacidad	Nombre inicial	Propietario original (origen)
<b>San Antonio</b>	330.000 mrs	120 toneles (144 toneladas)	Santa María	Diego de Asua (Erandio)
<b>Victoria</b>	300.000 mrs	85 toneles (102 toneladas)	Santa María	Domingo de Apallua (Ondarroa)
<b>Trinidad</b>	270.000 mrs	110 toneles (132 toneladas)	Santa Catalina de Siena	Nicolás de Artieta (Lekeitio)
<b>Concepción</b>	228.750 mrs	90 toneles (108 toneladas)	Concepción ( <i>gallega</i> )	Juan Montero (Galicia)
<b>Santiago</b>	187.500 mrs	75 toneles (90 toneladas)	Santiago ( <i>bretona</i> )	Desconocido (Bretaña)

Tras su adquisición, en octubre de 1518 se procedió a varar las naves para limpiar los fondos, carenarlas y calafatearlas. Durante diez meses, hasta un total de 57 carpinteros y 66 calafates, ayudados en muchas ocasiones por criados o hijos, trabajaron en el acondicionamiento de las naos. Eran contratados por períodos cortos de tiempo para realizar labores concretas en las naos.

(2) *Relación del coste que tuvo la Armada de Magallanes* (Arch. de Ind. en Sevilla, papeles del Maluco, leg. 1º de 1519 a 1547). En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín. *Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del S.XV*. Tomo IV. *Expediciones al Maluco: viaje de Magallanes y de Elcano*, Madrid: Imprenta Nacional, 1837, p. 162. (disponible en Internet en Google Books).

(3) *Ibidem*, p. 71.

(4) ALBERDI LONBIDE, Xabier, ETXEZARRAGA ORTUONDO, Iosu. *La nao Victoria, exponente de la tecnología naval vasca que hizo posible la primera circunnavegación de la tierra (1518-1522)*. En prensa, p. 4; GIL, Juan, *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Sevilla: Fundación Cajasol, 2009, p. 275; AGIRRE ARAMAIO, Fernando. *Nao Victoria*. Ondarroa: Revista Hondarroa, 2014, nov., pp. 1-17.

El sueldo de los carpinteros y calafates era de 85 maravedís al día y el de sus ayudantes oscilaba entre 10 y 85 mrs. El 14 % (9/57) de los carpinteros y el 23 % de los calafates (15/66) que trabajaron en Sevilla en estas embarcaciones eran vascos<sup>5</sup>.

#### 4. La partida de la expedición, carpinteros y calafates embarcados

En la armada de Magallanes-Elcano cada nao llevaba un carpintero y un calafate, excepto la San Antonio que tenía dos calafates y un carpintero. En total embarcaron cinco carpinteros y seis calafates. Dos de los carpinteros, Domingo de Yarza y Pedro de Sautua, y cinco de los calafates, Pedro de Bilbao, Antón de Basozabal, Ximon de la Rochela, Filipo (Felipe) Genovés y Juan García, habían trabajado previamente en la puesta a punto de las naos y, por tanto, las conocían bien.

**Cuadro 3. Carpinteros y calafates de la expedición**

	San Antonio	Trinidad	Concepción	Victoria	Santiago
<b>Carpinteros</b>	Pedro de Sautua (Bermeo)	Maestre Antonio (Génova)	Domingo de Yarza (Deba)	Martín de Garate (Deba)	Ruxar (Normandía)
<b>Calafates</b>	Martin de Goitisoló (Bakio) Pedro de Bilbao (Bilbao)	Filipo (Génova)	Antón de Basozabal (Bermeo)	Ximon de la Rochela (La Rochelle)	Juan García (Génova)

Un primer hecho que llama atención es que el mantenimiento de la armada hubiera quedado en manos de especialistas vascos, genoveses y franceses, y que no hubiera andaluces o castellanos que constituían el grueso de los carpinteros y calafates que trabajaban en Sevilla en la puesta a punto de las naves<sup>6</sup>. Podría pensarse que estas expediciones dirigidas al otro extremo del mundo, con destinos tremendamente inciertos y mandadas por extranjeros,

(5) *Relación detallada de los gastos hechos para la Armada de Magallanes. Sevilla, 19 de agosto de 1518 - 20 de septiembre de 1519.* En: *Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas, existentes en el Archivo de Indias de Sevilla*, Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1918-1923 (disponible en Internet en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España), tomo I, pp. 277-356 y tomo II, pp., 3-191.

(6) *Ibidem.*

atraían poco a los españoles<sup>7</sup>. Por otra parte, el sueldo de 1.875 maravedís mensuales que cobraban los carpinteros y calafates embarcados no suponía una gran ventaja económica sobre los 85 maravedís diarios que cobraban en el puerto de Sevilla trabajando la puesta a punto de las diferentes armadas que se organizaban, máxime si tenemos en cuenta los riesgos que corrían en las expediciones.

La presencia de los seis carpinteros y calafates vascos, más de la mitad de los embarcados, tuvo que ver con dos hechos. En primer lugar con la tradición de la construcción naval en las costas vizcaínas y guipuzcoanas. El segundo sería el que tanto el maestro de la San Antonio, Juan de Elorriaga, como el de la Concepción, Juan Sebastián Elcano, eran guipuzcoanos, y el contraataque de esta última nao, Juan de Acurio, era vizcaíno. De los once carpinteros y calafates solamente un carpintero normando de nombre Ruxar acabó la vuelta al mundo. Tres más volvieron a Sevilla al desertar la San Antonio en el estrecho de Magallanes y siete fallecieron.

**Cuadro 4. Destino y fallecimiento de los carpinteros y calafates**

Nombre	Profesión	Nao	Origen	Destino, causa y fecha de muerte
Filipo Genovés	Calafate	Trinidad	Génova	Muere por enfermedad, julio 1520
Martín de Garate	Carpintero	Victoria	Deba	Muere ahogado, agosto 1520
Martín de Goitisoló	Calafate	San Antonio	Bakio	Vuelve a Sevilla, mayo 1521
Pedro de Bilbao	Calafate	San Antonio	Bilbao	Vuelve a Sevilla, mayo 1521
Pedro de Sautua	Carpintero	San Antonio	Bermeo	Vuelve a Sevilla, mayo 1521
Ximon de la Rochela	Calafate	Victoria	La Rochelle	Muerto en Cebú, mayo 1521
Juan García	Calafate	Santiago	Génova	Muere por enfermedad, agosto 1522
Domingo de Yarza	Carpintero	Concepción	Deba	Muere de escorbuto en la Trinidad, oct 1522

(7) PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio, *Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias*, op. cit., p. 62.

Nombre	Profesión	Nao	Origen	Destino, causa y fecha de muerte
Antón de Basozabal	Calafate	Concepción	Bermeo	Desaparecido en las Molucas, preso de los portugueses, feb. 1523
Maestre Antonio	Carpintero	Trinidad	Génova	Desaparecido en las Molucas, preso de los portugueses, feb. 1523
Ruxar	Carpintero	Santiago	Normandía	Da la vuelta al mundo

## 5. Herramientas y material de respeto embarcados

Conocemos las herramientas y el material que se embarcaron para el uso de los carpinteros y calafates de la Trinidad<sup>8</sup>, la Santiago<sup>9</sup> y la Concepción<sup>10</sup>. Así, en esta última se disponía de dos martillos de oreja, cuatro mazos de hierro, unas tenazas, una sierra de mano, seis barrenas, dos barrenas de ojo, cuatro hachas grandes, dos hachas pequeñas, una azuela de martillo, tres azadas de pico, cuatro azadones, una muela de afilar y un molejón,... así como cincuenta pernos, 4.000 clavos estoperoles (clavos cortos de cabeza grande), 3.250 clavos de otro tipo y 2.000 tachuelas<sup>11</sup>.

Además de las herramientas de mano de los calafates, se embarcaron en las cinco naves todo lo necesario a la hora de varar las naos para proceder a limpiar sus fondos y calafatear las uniones de tablas. Llevaban botas cargadas de brea, como mínimo una por barco. Para poder aplicar la brea transportaban una gran caldera que pesaba 55 libras (23,5 kg), donde la calentaban hasta

(8) *Relación de lo que hay en la nao Trinidad, que Dios salve y goarde, etc.* En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos*. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1920, pp. 149-163.

(9) *Relación de lo que tiene la nao Santiago, que Dios salve y goarde.* En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 143-149.

(10) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción, así de xarcia e velas, como de mantenimientos e armas, e artillería e otras cosas, son las siguientes.* En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 163-178.

(11) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., pp. 167-174.

conseguir que estuviera lo suficientemente fundida como para ser aplicada a las maderas del barco. Embarcaron también botas llenas de esparto en fibra, necesarias para calafatear las costuras de las tablas. También estaban destinadas para uso del calafate 84 arrobas (966 kg) de plomo en planchas, para emplomar las costuras de las naos. La nao Trinidad salió de Sevilla llevando once planchas de plomo, mientras que la Santiago embarcó seis “pastas”<sup>12</sup>.

La nao Concepción llevaba para uso del calafate una caldera de cobre para brear, seis quintales (276 kg) de estopa, seis arrobas y diez libras (73,6 kg) y un barril de sebo, y doce sogas de esparto<sup>13</sup>. Como el calafate tenía también la misión de conservar en todo momento las bombas de achique en buen estado, a Anton de Basozabal se le suministraron dos bombas de respeto, una nueva y otra vieja, doce zurrones, seis varas, cuatro hierros para las barras de las bombas, dos medios cueros de vaca para las chapetas y cinco quintales de estopa<sup>14</sup>.

## 6. Reparaciones realizadas entre Sevilla y Timor

El sistema utilizado para reparar las naos varándolas consistía en dejar en seco el casco del navío y acostarlo sobre una banda para poder trabajar en la opuesta. El proceso se iniciaba aligerando la embarcación para lo que sacaban toneles, cañones, anclas, material de repuesto, mercancías, etc. Con la pleamar se llevaba a la playa hasta que tocaba fondo, en un lugar protegido. Tras ello se tumbaba la nave y se trabajaba en el costado que quedaba al aire. Cuando se finalizaba en un costado se repetía la operación en el otro.

### 6.1. La reparación de las naos en el puerto de San Julián (abril-agosto 1520)

La primera vez que se echan a tierra las naos es durante la internada en el Puerto de San Julian, en la Patagonia argentina, entre el 1 de abril y el 24 de agosto de 1520. Aunque a la llegada a San Julián llevaban poco más de siete meses de navegación, las embarcaciones ya habían pasado por diferentes vicisitudes. Así, la mañana del día 4 de febrero se vieron obligados a fondear para

---

(12) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio y FERNÁNDEZ MORENTE, Covadonga. *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla: Muñoz Moya editor, 2001, pp. 87-88.

(13) *Ibidem*, p. 88.

(14) *Relación de las cosas que tenía o se han metido en la nao, que Dios salve, nombrada la Concepción*, op. cit. En: MEDINA, José Toribio, *El descubrimiento del océano Pacífico*, op. cit., p. 174.

corregir una vía de agua en la San Antonio. Los barcos de los descubrimientos estaban expuestos a encallar cuando navegaban reconociendo la costa, y aún más en los vestuarios de estos ríos, con fuertes corrientes y peligrosas barras. La vía de agua se reparó con la nave a flote.

El 13 de febrero 1520, en las cercanías de Bahía Blanca, la nao Victoria “dio muchas culadas” en los bajos<sup>15</sup>. Los fondos arenosos y la robusta construcción de la nao evitaron que estos golpes causaran daño a la nave, por lo que el 14 de febrero reemprendieron el camino. Las naos fueron castigadas por temporales, rompiendo la Trinidad varias amarras y siendo arrastrada hacia la playa, aunque consiguen salir hacia mar abierta<sup>16</sup>.

En los cinco meses de la invernada de San Julián se carenaron y calafatearon las cinco naos. La bahía San Julián se encuentra a 49° de latitud sur, tiene forma alargada, con 13 km de longitud máxima y de 5 km de anchura. El litoral experimenta amplitudes de marea de varios metros lo que produce importantes modificaciones de la costa en pocas horas. Las condiciones del invierno fueron duras, con frío, viento y tormentas<sup>17</sup>. Además durante los meses de junio y julio, las horas de luz eran escasas. Sin embargo, en aquel momento disponían de todos los carpinteros y calafates, así como de material de repuesto y las naos estaban en bastante buen estado. Probablemente una de las razones para varar las naos fue mantener ocupados a los hombres para evitar nuevos motines.

Durante los meses de la invernada se produjeron diferentes incidencias. El 22 de mayo se pierde la nao Santiago, el 12 de julio el calafate genovés Filipo muere de enfermedad y el 31 de agosto fallece el carpintero Martín de Garate.

La Santiago se perdió cuando, estando en el Puerto de San Julián, Magallanes la envió de exploración en busca del estrecho. Tras llegar al río de Santa Cruz, el 22 de mayo sufre un temporal que les destroza las velas y les rompe el timón al lanzar la nave contra unos bajos de piedra, provocando

---

(15) ALBO, Francisco, *Derrotero del viaje de Magallanes, desde el cabo de San Agustín, en el Brasil, hasta el regreso a España de la nao “Victoria”*. En: Elcano, Juan Sebastián y otros. *La primera vuelta al mundo*, Madrid: Miraguano, 2012, p. 73.

(16) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, op. cit., pp. 116-117.

(17) TRANSILVANO, Maximiliano, *Relación escrita por Maximiliano Transilvano de cómo y por qué y en qué tiempo fueron descubiertas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcación de la corona real de España*. En: Elcano, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 34.

que la nave se pierda entre los escollos. La nao no se perdió en la mar, sino en el río Santa Cruz. Y esta afirmación se basa en dos hechos. En que todos los tripulantes menos uno salvaron su vida y que durante tres meses recogieron todos elementos útiles de la nao que pudieron así como la mercancía que llevaba en su bodega. Esto les hubiera sido imposible de encontrarse la nao en el mar. Además una nave de este tipo, construida en madera, por muy fuerte que fuera su armazón, no hubiera resistido mucho tiempo sin destrozarse bajo los embates de la mar que son extremadamente duros en estas latitudes<sup>18</sup>. Sabemos que las maniobras de recuperación se extendieron hasta una fecha tan tardía como el 31 de agosto, porque en este día falleció ahogado Martín de Garate, de Deba, carpintero de la Victoria, cuando se dirigía a recuperar los restos de la Santiago.

Sobre este naufragio, Mafra señala que el piloto no tuvo la culpa “*porque crece y mengua la mar en esta costa ocho brazas (13,9 m), que fue la causa por donde esta nao se perdió, por quedar en seco*”<sup>19</sup>.

## **6.2. Desde el Puerto de San Julián hasta Borneo**

Entre la reparación de San Julián y la siguiente, la de Borneo, transcurre un año. Durante este tiempo se produjeron muchos acontecimientos relevantes. Se descubre el estrecho de Magallanes, la San Antonio deserta en noviembre de 1520 volviendo a Sevilla, realizan la travesía del Pacífico, muere Magallanes luchando en Mactan y veinticuatro expedicionarios fallecen en el banquete de Cebú. Al día siguiente de este último hecho quemaron la Concepción en Bohol porque solo quedaban 110 expedicionarios, número insuficiente para manejar las tres naos, quedando solo la Trinidad y la Concepción.

Respecto a los carpinteros y calafates, vemos como el carpintero Pedro de Sautua de Deba y los calafates Martín de Goitisoló de Bakio y Pedro de Bilbao vuelven a Sevilla en la San Antonio, y el calafate Ximon de la Rochela de la Victoria muere en el banquete de Cebú. Al quemarse la Concepción, Domingo de Yarza, carpintero de Deba y Antón de Basozabal, calafate de Bermeo, que se convertirá en contra maestre, pasan a la Trinidad.

---

(18) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, op. cit., p. 136.

(19) MAFRA, Ginés de, *Relación*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 157

### 6.3. La reparación de la Victoria y la Trinidad en Borneo (agosto 1521)

Tras dejar el puerto de Brunei el 29 de julio de 1521, las dos naves pasan entre el cabo norte de Borneo y la isla de Palawan. La Trinidad encalla en unos arrecifes aunque se puede liberar al subir la marea. A la Victoria se le abre una vía de agua probablemente por haber encallado. Con la Trinidad dañada por estos golpes y la Victoria haciendo agua, buscan un lugar donde varar las naos para carenarlas y calafatearlas.

El 15 de agosto llegan a una playa donde pueden sacar a tierra sin problemas las naves. Este lugar, al que llaman Santa María de Agosto, por haber llegado en dicho día, está en una pequeña isla situada muy cerca de la punta más septentrional de Borneo<sup>20</sup>, que se identifica como la actual isla de Balambangan<sup>21</sup>.

Pigafetta señala aspectos muy interesantes de la situación, especialmente las buenas condiciones de la playa para carenar las naos, la dificultad para encontrar madera y las malas condiciones que se encontraron para trabajar:

*“entre el cabo norte de Borneo y la isla de Cimbonbon a 8° 7’ de latitud septentrional encontramos un puerto muy cómodo para carenar nuestros navíos; pero como nos faltaban muchas cosas necesarias para ello, tuvimos que emplear 42 días. Todos y cada uno trabajamos lo mejor que sabíamos, unos de una manera, otros de otra. Lo más fatigoso era ir a buscar madera en los bosques, porque el terreno estaba cubierto de zarzas y arbustos espinosos e íbamos descalzos”<sup>22</sup>.*

Para esta reparación la expedición cuenta con tres carpinteros, Domingo de Yarza, Maestre Antonio y Ruxar, y un calafate, Juan García, ya que el calafate Anton de Basozabal en ese momento estaba desempeñando el cargo de contra maestre en la Trinidad. Fue en esta isla donde se destituyó a Carballo y se nombró a Elcano capitán de la Victoria.

---

(20) *Navegación y viaje que hizo Fernando de Magallanes desde Sevilla para el Maluco en el año 1519, escrito por un piloto genovés*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 141.

(21) FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio, op. cit. p. 201.

(22) PIGAFETTA, Antonio. *El primer viaje en torno al globo*. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 277.

#### 6.4. Llegada a las Molucas y reparación de la Trinidad en Tidore (diciembre 1521 - abril 1522)

Tras la llegada a las Molucas y haber cargado el clavo, el miércoles 18 de diciembre por la mañana parten las naos. La Victoria lo hace sin problemas, pero al salir la Trinidad se dan cuenta que hace agua. Se descarga parte del clavo para encontrar la vía de agua y taponarla, pero no se puede hacer nada por tratarse de múltiples filtraciones producidas por el exceso de carga. Los expedicionarios ya sabían que las naos iban sobrecargadas porque el 15 de diciembre, a petición del rey de Tidore, dispararon la artillería, “*aunque sin disparar la artillería gruesa porque los navíos estaban demasiado cargados*”<sup>23</sup>. Conocemos que se habían cargado en la nao Trinidad 1.200 quintales (55.200 kg) para el rey y 200 (9.200 kg) para los expedicionarios; en la Victoria se cargaron 800 quintales (36.800 kg) para el rey y 200 (9.200 kg) para los expedicionarios<sup>24</sup>. Pronto constatan que la reparación de la Trinidad llevará meses. Fue entonces cuando se toma la decisión de dividir la expedición, saliendo la Victoria hacia Sevilla por el oeste y la Trinidad se quede en Tidore para ser reparada, volviendo posteriormente por Panamá.

No cabe duda de que ambos capitanes, Gómez de Espinosa y Elcano, tuvieron una gran responsabilidad en el incidente por permitir un exceso de carga, cuando era algo sobre lo que tenían instrucciones precisas de evitar<sup>25</sup>.

En Tidore se varó la Trinidad durante tres meses y dieciséis días. Tras su reparación, al partir el 6 de abril llevaba 900 quintales de clavo, 500 menos de los 1.400 que habían embarcado en diciembre. Durante los siguientes meses sufren todo tipo de vicisitudes, destacando las tormentas que destrozan la nao y el escorbuto que mata a los expedicionarios, hasta que a finales de octubre los supervivientes son capturados por el capitán portugués Antonio de Brito que les somete a todo tipo de penalidades<sup>26</sup>.

(23) *Ibidem*, p. 299.

(24) MAFRA, Ginés de, *Relación*, op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 181.

(25) *Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Falero para el viage al descubrimiento de las islas del Maluco*. (Arch. de Ind. en Sevilla, papeles del Maluco, leg. 1º de 1529 a 1547), 8 de mayo de 1519. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viages y descubrimientos, tomo IV*, op. cit., p. 131.

(26) *Carta de Antonio Brito al Rey de Portugal sobre algunos sucesos en la India y los del viage de Magallanes* (Extracto hecho por D. J. B. Muñoz del original en la Torre do Tombo, Gav. 18, Maz. 2, num. 25). En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viages y descubrimientos, tomo IV*, op. cit., p. 311.

El 28 de febrero de 1523 se envía a la isla de Banda a todos los supervivientes excepto a dos, Antón de Basozabal, contraamaestre y calafate, y el carpintero genovés Maestre Antonio, cuyos servicios dice Brito precisar, por lo que ambos quedan en Ternate, en las Molucas<sup>27</sup>. Son las últimas noticias que tenemos de ellos, dándoseles por desaparecidos a partir de entonces. Las tempestades, el escorbuto y los portugueses acabaron con cincuenta de los cincuenta y tres tripulantes.

### **6.5. La reparación de la Victoria en Mallua (enero 1522)**

Aprovechando el monzón del invierno la Victoria se dirige hacia el sur, pero el 10 de enero se encuentra con un temporal que Pigafetta relata, “*mientras navegábamos por estas islas nos sorprendió una tempestad que puso en peligro nuestras vidas, y todos hicimos el voto de ir en peregrinación a Nuestra Señora de la Guía si nos salvábamos*”<sup>28</sup>. Con viento en popa navegaron hacia la isla de Mallua (a la que se identifica con las actuales Alor o Moa), donde anclaron. En Mallua, durante quince días carenaron los costados de la nao que habían sufrido mucho. Fue la última reparación en tierra que se hizo a la Victoria.

## **7. La travesía del Índico y del Atlántico**

El 25 de enero de 1522 Elcano y sus hombres arriban a la isla de Timor (Indonesia) de donde salen el 11 de febrero, penetrando en el Índico e iniciando una de las más extraordinarias hazañas de la navegación de todos los tiempos, la travesía del océano Índico y la del Atlántico hasta Cabo Verde sin escalas durante cinco meses, a los que hay que sumar dos meses más desde Cabo Verde a Sevilla. Fueron meses de lucha continua, taponando las vías de agua y echándola fuera con la bomba de achique, que pusieron al límite las fuerzas y la resistencia de aquellos hombres.

---

(27) *Declaraciones que dieron en Valladolid Gonzalo Gómez de Espinosa, Ginés de Mafra y León Pancaldo, sobre los acontecimientos de la nao Trinidad en las Malucas. (Arch. de Ind. en Sevilla, leg. 1º, papeles del Maluco de 1519 a 1547)*. En: FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín, *Colección de los viajes y descubrimientos, tomo IV*, op. cit., p. 388.

(28) PIGAFETTA, Antonio. Op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 313.

### **7.1. La partida de Timor**

La partida en solitario de la Victoria de Timor presenta una serie de condicionantes que ensombrecen sus posibilidades de llegar a Sevilla. En primer lugar, la decisión de haber dividido la flota la deja en situación de mayor indefensión ya que un solo barco en el mar tiene menos posibilidades de sobrevivir a tormentas, escollos y otros peligros. Por otra parte, la Victoria, después de veintinueve meses de navegación se encuentra en mala situación como el propio Elcano escribe, “*estando (la nao) en tal estado, por causa de la broma, que solo Dios lo sabe*”.

Finalmente está el hecho de que, al separarse las naos en Tidore, solo uno de los cinco carpinteros y calafates, el carpintero normando Ruxar, embarca en la Victoria. Los otros cuatro, el calafate Juan García, dos de los tres carpinteros, Domingo de Yarza y Maestre Antonio, y el contra maestre Anton de Basozabal, que también era calafate, se quedaron en la Trinidad. En estas circunstancias, si le sucediera cualquier percance a Ruxar, como así ocurrió, la Victoria se quedaría en una situación comprometida. No sabemos cuáles fueron las razones de esta decisión, pero llama la atención, entre otros motivos, porque Elcano y Acurio eran los que habían incorporado a Domingo de Yarza y a Anton de Basozabal en Sevilla a la Concepción.

### **7.2. La travesía del Índico**

La travesía entre Timor y el cabo de Buena Esperanza dura tres meses y una semana. Elcano navega en dirección suroeste hasta alcanzar los 40° grados de latitud sur, el límite de una de las zonas de navegación más complicadas del mundo. La travesía del Índico está determinada en gran medida por tres circunstancias: es una navegación sin escalas, tienen vientos y corrientes de frente de gran intensidad y aparece el escorbuto.

Durante cinco meses, desde Timor hasta Cabo Verde, no bajan a tierra, con las consecuencias que ello tiene para la adquisición de alimentos frescos y la posibilidad de varar las naves para repararlas. Esto se produce, en primer lugar, porque el Índico, al contrario que el Pacífico, está vacío de islas, como pudo constatar Elcano que fue el primero que lo recorrió por la ruta del sur. Otro de los factores que les impiden llegar a tierra es el temor a ser capturados por los portugueses, por lo que evitan las rutas de navegación que éstos frecuentan así como sus puertos. Por ello, en Mozambique, aunque la situación es problemática, deciden en votación no bajar a tierra y seguir navegando. Finalmente constatan que en las islas y costas que podrían recalar tampoco hay lugares adecuados para hacerlo. Cuando llegan a la isla Amsterdam,

en medio del Índico, sus acantilados hacen imposible bajar a tierra. En esta isla queda el cabo Del Cano, como testigo mudo del paso del navegante de Getaria. Y así, en esta navegación sin escalas, todas las reparaciones se van haciendo en el mar, con las dificultades y consecuencias que ello entraña.

Un segundo factor que marca la navegación por el Índico sur son los vientos y las corrientes que encuentran. A medida que se van acercando a los 40° de latitud sur y al cabo de Buena Esperanza, los vientos de través y de frente y las corrientes contrarias son cada vez más fuertes y la mar cada vez más brava. Son los denominados “rugientes cuarenta”, que enlentecen la marcha, dándoles la sensación de que no llegan nunca al cabo de Buena Esperanza, lo que se ha denominado “el síndrome del Cabo”.

En el Índico un nuevo pasajero aparece en la Victoria: el escorbuto. Tras los dos meses de gracia que les dan los alimentos frescos de Timor, en abril aparece el escorbuto. En mayo, a la altura del cabo de Buena Esperanza empiezan a fallecer los primeros expedicionarios de esta enfermedad. Entre el final del Índico y la primera mitad del Atlántico muere un total de quince europeos y siete indígenas.

Luchando contra todas estas adversidades, la expedición sigue adelante y, el día 16 de mayo, cuando ya tenían el Cabo a solo veinte leguas, rompen el palo de trinquete y su verga, como describe el piloto Albo: “*ese día (16 de mayo) quebramos el mástil y verga del trinquete y estuvimos todo el día al reparo*”<sup>29</sup>. Tienen la suerte de llevar un trinquete de repuesto que montan provisionalmente. En la noche del día 18 de mayo, mejora ligeramente el tiempo y la corriente del oeste empieza a disminuir en intensidad.

El día 19 por fin consiguen doblar el Cabo. El 22 de mayo, Albo describe aquel momento extraordinario con su laconismo habitual: “*A los 22 del dicho tomé el sol a 23 grados; tenía de declinación 22 grados, tres minutos; vino a ser la altura 31 grados 57 minutos, y estoy con el cabo Noroeste-Sureste cuarta del Este-Oeste, y lejos de él 70 leguas, y la derrota fue al Noroeste, y ese día fue jueves*”<sup>30</sup>. Pigafetta describe con más detalle el paso del cabo de Buena Esperanza, “*Finalmente, con la ayuda de Dios, doblamos el terrible cabo, pero tuvimos que aproximarnos a él una distancia de cinco leguas, sin lo cual nunca lo hubiéramos pasado*”<sup>31</sup>.

---

(29) ALBO, Francisco. Op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 97.

(30) *Ibidem*, p. 98.

(31) PIGAFETTA, Antonio. Op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., p. 322.

### 7.3. *La travesía del Atlántico*

No cabe duda que la entrada en el Atlántico, un océano conocido, dio nuevas fuerzas a los expedicionarios. Sin embargo, las siete semanas que transcurren entre el cabo de Buena Esperanza y las islas de Cabo Verde constituyen una nueva vuelta de tuerca para la expedición. Si habíamos referido anteriormente que la Concepción había sido incendiada por no disponer de hombres suficientes para el manejo de tres naos —eran entonces 110 para tres naos, 36 tripulantes por embarcación—, en la Victoria el número de tripulantes se va reduciendo progresivamente a causa del escorbuto y otras enfermedades. Si de Timor habían salido 47 expedicionarios europeos, en el cabo de Buena Esperanza son 40. Al llegar a Cabo Verde solo hay 35, número insuficiente para el manejo de la nao, estando además algunos de ellos enfermos. Por ello, una de las razones que les hacen recalar en Cabo Verde, aparte de comprar alimentos frescos y realizar reparaciones, es la necesidad de comprar esclavos negros que les ayuden en el manejo de las velas y la bomba de achique.

El 9 de julio llegan a Cabo Verde, desembarcan, pero cinco días después son descubiertos por los portugueses. Trece tripulantes, entre los que se encuentra el único carpintero, son hechos prisioneros, perdiendo además el esquife en el que habían desembarcado. Ello constituye un nuevo golpe para los expedicionarios. Si treinta y cinco tripulantes eran insuficientes para el manejo del barco y la bomba de achique, ahora son solo veintidós. Si anteriormente taponar las vías de agua solo se podía hacer desde el exterior desde el esquife, ahora esta posibilidad prácticamente desaparece. Solo les queda la bomba para echar el agua fuera. La situación ha empeorado considerablemente.

Tras la huida de Cabo Verde, los casi dos meses que transcurren hasta Sanlúcar son interminables y de un enorme sufrimiento. Todavía mueren cuatro hombres más de escorbuto. Tres testimonios nos muestran el estado de los hombres y de la nao al final de la expedición. El primero es el de un testigo, el cronista Pedro Mártir de Anglería, que describió la situación de la Victoria en Sevilla, *“en aquella nave, con más agujeros que una criba llena de ellos, los dieciocho que trajo...”*<sup>32</sup>.

El segundo es la relación del velamen de la Victoria que se entregó el 12 de septiembre de 1522 a Domingo de Ochandiano, oficial de la Casa de

---

(32) MÁRTIR DE ANGLERÍA, Pedro, *Décadas del Nuevo Mundo*, Madrid: Polifemo, 1989, p. 362.

la Contratación de Sevilla: dos bonetas (ampliación de vela) mayores hechas pedazos; dos trinquetes de jarcia, uno viejo y otro defectuoso; una boneta vieja de mesana; dos mesanas viejas, un papahígo mayor del trinquete defectuoso; dos papahígos mayores viejos; una boneta mayor defectuosa; una cebadera (vela de proa) y una guarnición de una boneta vieja<sup>33</sup>. Finalmente está el testimonio de Elcano, dramático y escueto, sobre el estado de los hombres, “y así, con grandísimo trabajo de la bomba, bajo la sentina, que de día y de noche no hacíamos otra cosa que echar fuera el agua, estando tan extenuados como ningún hombre lo ha estado”<sup>34</sup>.

## 8. Conclusiones

La expedición de Magallanes-Elcano es un reflejo y un compendio de los diferentes incidentes y situaciones que se dieron durante los viajes de descubrimiento de los siglos XV y XVI en cuanto al mantenimiento y reparaciones de las naos.

En la primera parte de la expedición, entre Sevilla y Timor, se realizaron cuatro reparaciones varando las naos. En la segunda parte, la travesía del Índico y la remontada del Atlántico, todas las reparaciones se tuvieron que realizar en el mar, en circunstancias muy difíciles.

Más de la mitad de los carpinteros y calafates embarcados eran vascos, lo que se debió a la larga tradición de construcción naval en las costas cantábricas y a los maestros guipuzcoanos de la Concepción y de la San Antonio, Elcano y Elorriaga, y al contraamaestre vizcaíno de esta última nao, Acurio.

La Victoria afrontó la larga travesía sin escalas de regreso desde las Molucas en mal estado y con solo un carpintero para su mantenimiento, logrando sin embargo llegar a Sevilla. No fue ajeno a ello la resistencia y la determinación de aquellos hombres, así como el liderazgo, el conocimiento de los hombres y el conocimiento del mar de aquel extraordinario capitán que se llamó Juan Sebastián Elcano.

---

(33) *Regreso de la nao Victoria, agasajo y clavo (IX a XI - 1522)*. En: *Colección Documentos para el V Centenario, Iniciativa Ciudadana Sevilla 2019-2022* (<http://sevilla.2019-2022.org/publicaciones/#coleccion-documentos-para-el-v-centenario>), doc. 13, p. 10.

(34) *Carta de Juan Sebastián Elcano al Emperador*, op. cit. En: ELCANO, Juan Sebastián y otros. Op. cit., pp. 11-12.



# Aspectos médicos en la primera vuelta al mundo\*

JAVIER ALMAZÁN

Doctor en medicina por la universidad Autónoma de Madrid

## Resumen:

*En el trabajo que se presenta a continuación se señalan los aspectos médicos de la expedición que por primera vez dio la vuelta al mundo bajo el mando de Fernando de Magallanes hasta su muerte y culminada por Juan Sebastián Elcano como capitán de la nao Victoria. Desde un punto de vista clínico se van a describir las enfermedades sufridas, las causas de los fallecimientos y los sucesos relacionados con la salud de los navegantes. Se describen, asimismo, la organización sanitaria de la Armada y los profesionales embarcados, la dieta y la alimentación durante el viaje.*

*Palabras clave: Primera vuelta al mundo. Medicina Renacentista. Cirujanos y barberos. Escorbuto. Tratamiento de las heridas de guerra.*

## Laburpena:

*Jarraian aurkezten dudan lanean, alderdi medikotik aztertuko dut lehen aldiz munduari bira eman zion espedizioa (lehenengo Fernando Magallaesen agindupean, hura hil arte, eta ondoren Juan Sebastian Elkanok gidatuta, Victoria itsasontziko kapitain gisa). Ikuspegi klinikotik begiratuta deskribatuko ditut nabigatzaileek jasandako gaixotasunak, haien heriotzen kausak eta osasunarekin erlazionatuta bizi izan zituzten gertakariak. Halaber,*

---

(\*) Conferencia impartida en el Museo San Telmo el 4 de diciembre de 2018.

*armadaren eta itsasontzian zeuden profesionalen antolamendu sanitarioa ere azalduko dut, baita bidaian zehar izan zuten dieta eta elikadura ere.*

*Gako-hitzak: Munduari bira lehen aldiz. Errenazimentuko medikuntza. Zirujauak eta bizarginak. Eskorbutoa. Gerrako zaurien tratamendua.*

*Summary:*

*This paper highlights the medical aspects of the expedition which led to the first circumnavigation of the globe under the leadership of Ferdinand Magellan and completed by Juan Sebastián Elcano as captain of the ship Victoria. We describe, from a clinical perspective, the illnesses suffered, the causes of deaths and the events linked to the health of the sailors. We also describe how healthcare was organized in the Armada, the professionals aboard and the diet and food during the voyage.*

*Keywords: First circumnavigation of the globe. Renaissance medicine. Surgeons and barbers. Scurvy. Treatment of war injuries.*

Antes de emprender el viaje que nos va a llevar alrededor del mundo tenemos que considerar el periodo histórico en el que transcurre la expedición, cómo era el aprendizaje de la medicina y la estructura del saber médico en la época y de manera particular el contexto epidemiológico.

Cuando parte la Armada de Sevilla en 1519 han pasado 27 años desde la llegada de las naves de Cristóbal Colón a un Nuevo Mundo, un *Orbe Novo*. Tras los cuatro viajes de Colón y los denominados en su conjunto como los *Viajes Menores* de Ojeda, Rodrigo de Bastidas, Vicente Yáñez y otros, se pusieron en contacto a sendos lados del Atlántico dos poblaciones separadas durante miles de años, con distintas experiencias inmunológicas, lo que tuvo devastadoras consecuencias para la población indígena, que se llevó la peor parte, al padecer las enfermedades infecciosas transmitidas por los europeos que estaban en gran medida inmunizados frente a ellas.

Se han descrito cuatro grandes enfermedades epidémicas que ocasionaron una gran mortalidad, desde la primera de Gripe ocurrida durante el segundo viaje de Colón en la isla de La Española en diciembre de 1493, hasta la devastadora de Viruela que se inició en 1520, el Sarampión asimismo en 1520 y el Tifus Exantemático que apareció en 1524. Por otro lado población

européa sufrió, aunque en menor medida, la aparición de nuevas enfermedades, la más conocida de las cuales es la *Trepanomatosis* en su forma clínica de *Sífilis*.

La misma peculiaridad de los viajes de exploración, produjo también el recrudescimiento de enfermedades carenciales entre los navegantes y exploradores obligados a permanecer durante largos periodos con una dieta inadecuada, especialmente el *Escorbuto* por falta de alimentos frescos ricos en vitamina C. Es bien conocido que en esta expedición aparecieron los trastornos nutricionales que históricamente, gracias a la descripción de su principal relator, el vicentino Antonio de Pigafetta, se han identificado con el *escorbuto*.

### **Formación y El Ejercicio Profesional del Médico**

La Medicina era considerada como una Filosofía de la Naturaleza o Física, y de ahí el nombre de físico que recibía el médico. Al grado de Bachiller se accedía tras los dos años de aprendizaje teórico más otros dos años de práctica junto a un médico de experiencia reconocida. El *Corpus Hipocraticum*, las obras de Galeno y el Canon de Avicena son los textos más estudiados e influyentes.

La carrera del ya médico licenciado y doctorado está dirigida esencialmente hacia el rápido enriquecimiento y su conversión en alguien Notable. Al médico Notable se le reconoce por su atuendo y vida lujosa, por su número de libros y por su capacidad para citar de memoria a diversos autores sobre determinado tema. La alternativa es la de ponerse a salario de una o varias poblaciones en lo que es el origen de lo que se instituyó como Partido Médico, un conjunto de poblaciones que establecen un contrato con un profesional de la medicina.

En cuanto al marco teórico se trata de una medicina especulativa y escolástica. La doctrina es la consabida Teoría Humoral de los Cuatro Elementos enunciada por Empédocles de Agrigento. Pero estamos en pleno Renacimiento y ya hay indicios de renovación y revisión de los conocimientos médicos todavía sustentados en la medicina greco-latina e islámica.

Para el diagnóstico el médico se vale de la toma del pulso, del que se distinguen un centenar de tipos y de la observación de excretas: Heces, sudor, vómitos, esputos y particularmente de la orina. La observación de la sangre en la escudilla del barbero tras la sangría, es un pozo de conocimientos. La orina se observa en el orinal o en una redoma de vidrio transparente. En la orina

están representadas todas las partes del cuerpo. La observación de la lengua habla del estado de las digestiones y del estado del hígado.

De entre todos los profesionales, los médicos eran los más propensos a parecer seguros de lo que estaban haciendo, tanto para dar confianza a sus pacientes como, si ha de creerse a los escritores satíricos, para mantener su altiva arrogancia. Anastasio Rojo Vega nos describe la Triste Figura la del Médico Renacentista:

*Hombre vestido de manera lujosa, con largas ropas de terciopelo, grandes barbas, grandes anillos —la ausencia de barba, anillos y cadenas de oro es sospechosa de médico nuevo y sin experiencia—, entre ellos uno con una gran esmeralda en el pulgar, una buena mula y un criado encargado de que no la roben cuando entra a visitar en una casa.*



Ilustración del libro de Luis Lobera de Ávila en las que se aprecia al físico observando al trasluz la orina del enfermo, mientras éste es confortado por un santo.

### **Cirujanos y Barberos**

Entre los cirujanos figuraban aquellos con formación universitaria que tras haber estudiado previamente Medicina prefieren la labor de manos a las especulaciones librescas, son los llamados Cirujanos Latinos. Sin embargo la

mayoría de los cirujanos, los llamados Cirujanos Romancistas, se formaban fuera de las universidades, en hospitales o junto a Maestros o Maeses cirujanos con los que se concertan los aprendices mediante contratos de asiento. Un caso particular es el del Hospital de Guadalupe donde se formaron numerosos profesionales.

Los cirujanos se dedicaban a curar cauterizar y heridas, la amputación de miembros, sajar abscesos, y en general tratar lesiones de las partes superficiales del cuerpo. Utilizaban como herramienta básica la Lanceta así como distintos Hierros, tales como legras, cauterios, tenazas de cortar y sacar huesos, cuchillas de cortar carne, agujas para dar puntos, tijeras de varios tipos, trépanos y sierras; aplicaban ungüentos y polvos sin número, algunos de los cuales llegaron a hacerse famosos como el conocido ungüento de Aparicio, ampliamente utilizado.



Ilustración del mismo libro en las que se aprecia al cirujano curando unas llagas de la pierna.

El mundo de los cirujanos no universitarios es enormemente complejo y desconocido, a pesar de que la mayor parte de la población estaba en sus manos. Los cirujanos de menor prestigio son los llamados **Cirujanos-Barberos**

y en un escalón más bajo se encuentran los **Barberos** a secas, cuya formación es semejante, en cuanto a método, a la de los cirujanos romancistas, diferenciándose en que aquí el Maestro concertado lo es en Barbería. En su actividad profesional, como ocurría en el ámbito rural hasta hace muy pocos años, compaginaban su actividad sanitaria con el afeitado y cuidado del cabello.

AND. VESALII DE CORPORIS  
DE INSTRUMENTIS, QVAE ANATOMES  
ANATOMICORUM INSTRUMEN-  
TORUM DELINEATIO.

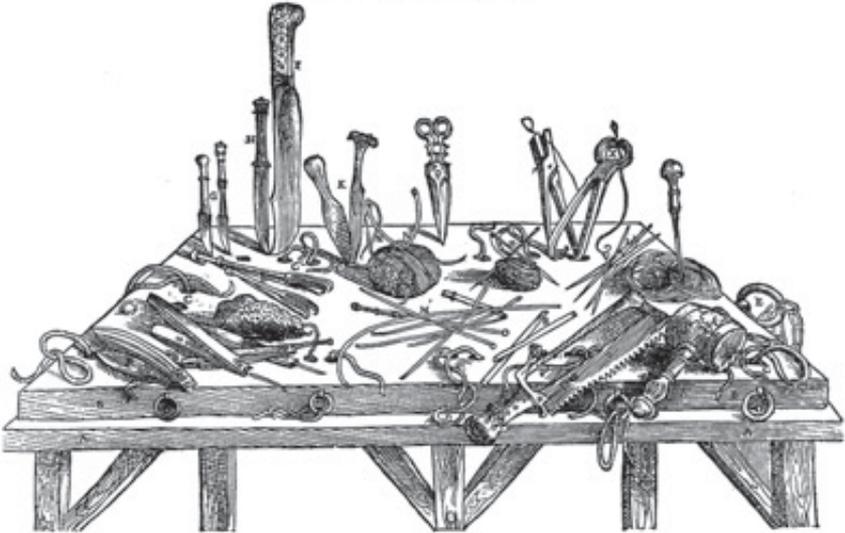


Ilustración en del libro de Vesalio de distintos instrumentos y herramientas, llamados *hierros*.

## La Terapéutica

El canon hipocrático establece que el médico debe ayudar al enfermo a curarse por sus propias fuerzas, para lo cual debe eliminar la materia que le perjudica. El arma terapéutica más utilizada es por tanto la evacuable: Sangrías, enemas y purgantes son los remedios habituales.

En cuanto a la farmacología se fundamenta en Dioscórides. Los boticarios preparan electuarios, píldoras, trociscos, jarabes, ungüentos, aceites, aguas, emplastos, polvos, con todo tipo de hierbas.

### Dieta y Régimen de vida

El régimen de vida, la dieta y la higiene constituyen la segunda herramienta terapéutica destinada a recobrar y mantener la salud. Luís Lobera de Ávila, Protomédico de Carlos I, en *Vanquete de nobles caballeros*, da semblanza del régimen de vida ideal para un caballero del siglo XVI:

*Para conservar la salud y prevenir la enfermedad lo mejor es trabajar lo menos posible, usar poco de coitos y baños, alimentarse de buenos mantenimientos: perdices, pollos, yemas de huevo, gallinas, cabrito, ternera, carnero y frutas pasas y beber los mejores vinos posibles.*

Escusa del auctor.



**D**Io me atreuimiento a componer la presente obra la natural inclinacion que tengo de seguir a los caualleros nobles y para dar cuenta del tiempo como le gaffo en tales exercicios aunque se que tengo de ser reprehēdido de algunas personas de las quales la reprehencion tengo por gloria con  
X iij

Ilustración del libro de Lobera de Ávila.

## **La Sanidad Naval en el s. XVI**

A semejanza del ejército la atención sanitaria en la armada está constituida por cirujanos y barberos. De escasa formación teórica y experiencia más o menos amplia, el barbero constituye la primera instancia de atención a enfermos y heridos. Venda e inmoviliza heridas y fracturas y además se encarga del cuidado de cabellos y barbas. El cirujano se instalaba con su ayudante en la enfermería, que era un espacio bajo cubierta, con literas, un brasero de fuego y sus herramientas, además de estopa, huevos, trementina y paños de lienzo como vendas, así dispuestos para atender a los heridos.

### ***Desarrollo de la Navegación durante el Renacimiento:***

#### ***El Arte de Navegar***

La Ciencia de la Navegación experimenta sustanciales avances durante el Renacimiento. En la navegación renacentista dos son las innovaciones sustanciales:

#### **I. El desarrollo de Técnicas y Procedimientos que permiten la Orientación Marítima**

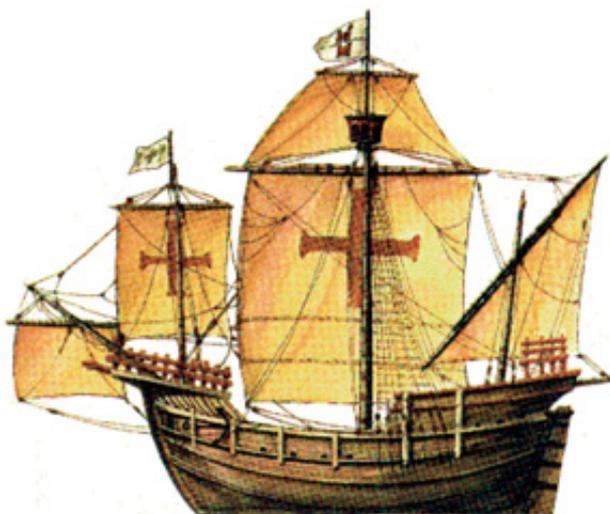
La navegación tradicional de cabotaje se sustentaba en el conocimiento de las costas, y la observación de fenómenos naturales. La navegación de altura —en alta mar, lejos de las costas— requiere de elementos para conocer en cualquier momento dónde nos encontramos, de dónde venimos y hacia dónde vamos. En otros términos se requiere conocer rumbo y posición. Las herramientas utilizadas eran la brújula o aguja de marear, el astrolabio, el cuadrante y la ballestilla que permiten medir la posición del sol u otros astros sobre el horizonte y por tanto conocer la latitud. Además hay un desarrollo notable de la Cartografía. Pero no consigue resolver el problema de las longitudes.

#### **II. El desarrollo de la Ingeniería Naval y de las Embarcaciones Atlánticas**

Las naves que inician la Era de los Descubrimientos evolucionan a partir de las pequeñas embarcaciones pesqueras del litoral atlántico llamadas *barchas* por los portugueses. Fruto de la experiencia de la navegación tanto mediterránea como nórdica surge un nuevo modelo de nave, más adecuada a las condiciones atlánticas. La principal aportación nórdica fue la forma redonda del casco y su refuerzo interno mediante una tablazón o tingladillo de

madera que le proporcionaba una mayor resistencia y estabilidad en las agitados aguas oceánicas. Del mundo mediterráneo se incorpora la vela triangular. Este tipo de velas permite navegar con vientos de costado y hasta contrarios, dando bordadas, lo que aporta mayor maniobrabilidad a las embarcaciones. Al no precisar remeros el número de tripulantes requeridos es menor, lo cual aumenta su capacidad de carga y por tanto su autonomía.

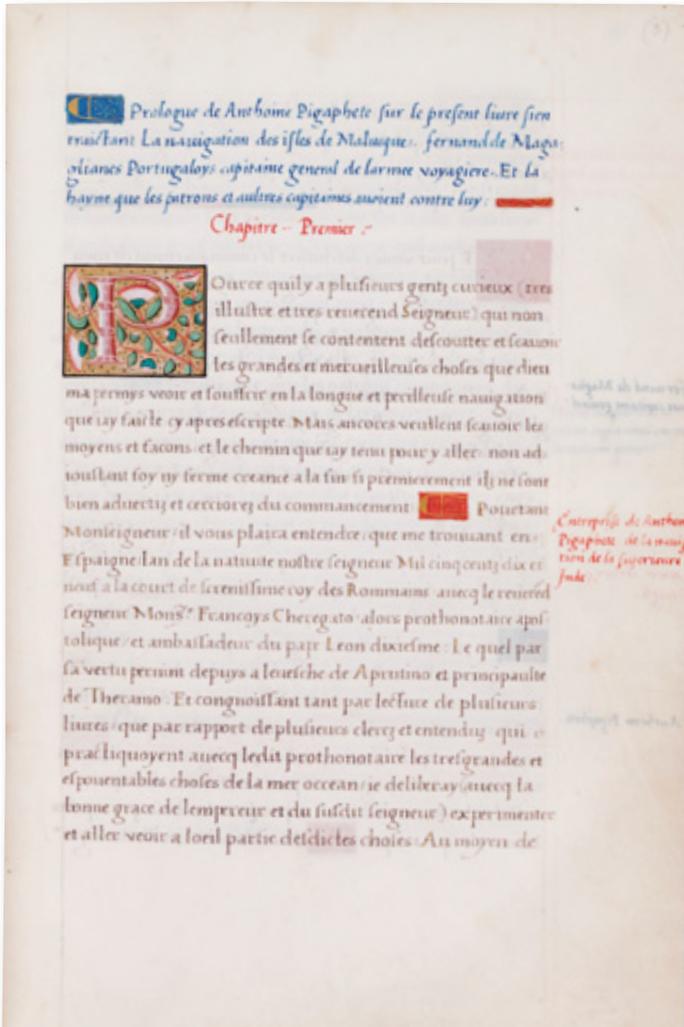
En realidad bajo estas características comunes se encuentran una gran variedad de naves cuya principal virtud es la adecuación a las nuevas exigencias de navegación. La diferencia principal entre nao y carabela se encuentra en la superestructura, la carabela sólo posee una cubierta mientras que la nao presenta una segunda cubierta o tolda que va desde la popa hasta cerca del palo mayor. Sobre la tolda se encuentra la toldilla que contiene la cámara del capitán, pilotos y maestros.



## Fuentes

Las fuentes primarias que aportan más información sobre los aspectos médicos de la expedición son el célebre libro de Antonio Pigafetta, *El Primer Viaje Alrededor del Mundo* y *La Relación de Ginés de Mafra* marino y piloto de la nao. Contamos también con la breve carta de Juan Sebastián Elcano. Además de la *Relación de personas que han fallecido en la Armada*

que el emperador Nuestro Señor envió al descubrimiento de la especiería de la cual era Capitán General Fernando de Magallanes, de 1525, que se encuentra en el Archivo General de Indias en Sevilla.



El Primer Viaje Alrededor del Mundo de Antonio Pigafetta (Biblioteca Digital Mundial).

### *La Armada que va en busca de la Especiería*

En la propia relación citada se describe claramente el propósito de la expedición, de exploración y comercio. A pesar de las dificultades la tripulación que consiguen reunir está formada por excelentes profesionales. Con Magallanes embarca un grupo de portugueses, experimentados oficiales, marineros, grumetes, pajes y hombres de armas. Embarcan cinco pilotos de la Casa de Contratación, tres portugueses y dos castellanos con amplia experiencia en navegación y el prestigioso cosmógrafo sevillano Andrés de San Martín.

Entre los castellanos embarcan no menos expertos oficiales y marineros andaluces, vascos, cantábricos y gallegos. Completan la tripulación acreditado grupo de marineros italianos, sobre todo genoveses, además de griegos, franceses y bretones. Profesionales especializados son también los lombarderos de origen francés, flamenco y tudesco, además del condestable Andrew de Bristol. Por último embarca un nutrido grupo ajeno a la navegación, encabezado por Juan de Cartagena, compuesto por nobles, hidalgos, altos cargos de la administración, sus criados y hombres de armas.

Por tanto en la expedición dos poblaciones de diferentes costumbres, entre otras dietéticas y de higiene, van a convivir en el estrecho ámbito de las naves. Por un lado la tripulación compuesta por marineros y profesionales con la indumentaria adecuada a los trabajos de navegación, acostumbrada a la dieta y al penoso trabajo marino, a las inclemencias atmosféricas y las incomodidades. Por otra parte embarcan caballeros y altos oficiales con hábitos más cercanos a los descritos en el *Vanquete de Nobles Caballeros*. Existe además una división de gran alcance estratégico que enfrenta a los oficiales portugueses y castellanos desde los mismos inicios del viaje, y que terminarán en el motín del Puerto de San Julián. En esta situación de insidias y desconfianzas transcurre la primera parte del viaje.

Al fin del puerto de Sevilla partió el día 10 de agosto de 1519 la Armada de cinco naos al mando del portugués Fernando de Magallanes con el propósito de alcanzar las tierras de donde provenían las especias. Son **241** los hombres que componen la armada.

Estas naves son:

- **Trinidad.** Nave capitana al mando del propio Magallanes. De 110 toneladas de capacidad y unos 64 hombres a bordo.
- **San Antonio.** La mayor de todas ellas con 120 toneladas y 56 hombres al mando de Juan de Cartagena. De maestre iba el guipuzcoano Juan de Elorriaga y el grupo más numerosos de vascos.

- **Concepción.** De 90 toneladas llevaba 45 hombres y como capitán al castellano Gaspar de Quesada, de maestre al guipuzcoano Juan Sebastián Elcano y a Juan de Acurio de Bermeo, como contra maestre.
- **Victoria.** De 85 toneladas llevaba otros 45 hombres y a Luis de Mendoza como Capitán.
- **Santiago.** De 75 toneladas se trataba en realidad de una carabela y estaba al mando del capitán y piloto Juan Serrano. Iban en ella 31 hombres.



Sevilla a finales del siglo XVI. Pintura de Sánchez Coello.

### ***Profesionales Sanitarios de la Armada***

Entre los embarcados figuran un cirujano y tres barberos que debían aportar los instrumentos propios de su oficio no les estaba permitido: *Llevar dineros por la cura.*

### **El Cirujano Juan de Morales**

Cirujano y máxima autoridad sanitaria de la Armada, vecino de Sevilla y embarcado en la Trinidad se le nombra en sendos documentos como bachiller y como físico y cirujano; de serlo, ya que no tenemos

información sobre su formación, estaría entre los denominados cirujanos latinos que como vimos se distinguían de los llamados romancistas por haber cursado estudios en universidad, que bien pudo ser la de Sevilla, fundada en 1508.

### **Los Barberos de la Armada**

- **Marcos de Bayas.** Barbero vecino de Sanlúcar de Alpechín, va en la Trinidad.
- **Pedro Olabarrieta.** Barbero natural de Bilbao embarcó en la San Antonio.
- **Hernando de Bustamante Carrero.** Barbero, aparece como natural de Mérida y vecino de Alcántara. Embarcó en la Nao Concepción.

En la Victoria y la Santiago no embarcan cirujano ni barbero.

Lo primero que llama la atención al inicio del viaje es la presencia de un control sanitario sobre los candidatos a embarcar, para evitar que lo hicieran con enfermedades que pusieran en peligro al resto de navegantes y a la expedición entera. Poco antes de zarpar al grumete Pedro de Basozabal no se le permitió embarcar *por estar doliente de bubas*. El *mal de bubas*, conocido unos años más tarde como sífilis, es una enfermedad de reciente introducción desde el primer viaje de Cristóbal Colón al continente americano y que, por entonces, año 1519, era ya bien conocida en Sevilla.

Juan de Morales se enfrenta al viaje con los conocimientos propios de una época en cambio. Las tareas que corresponden al cirujano Morales y a los barberos, ante la imposibilidad de evacuar a enfermos y heridos requieren amplios conocimientos de cirugía y remiten esencialmente al tratamiento de heridas, fracturas y congelaciones. La traumatología no se consideraba como actividad de cirujanos y barberos, sino de empíricos llamados algebristas, sin embargo, en estas circunstancias tanto la traumatología como las demás disciplinas médico-quirúrgicas recaían sobre ellos. Se ocupan asimismo los barberos del uso de la lanceta para las sangrías, primera arma terapéutica, bajo la indicación del cirujano y también de la extracción y limpieza de dientes y el cuidado de barbas y cabellos.

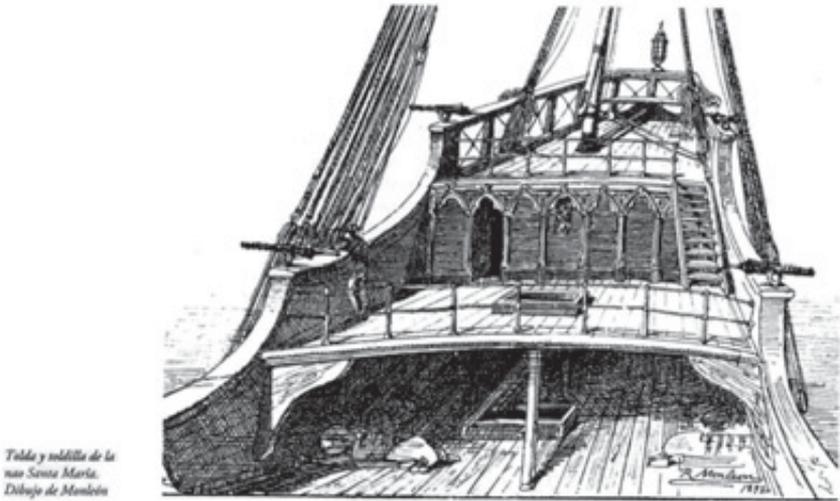
### **La vida en la nave**

El barco es el espacio donde se va a desarrollar la vida de los navegantes durante un tiempo incierto, no menor de dos años. Las dimensiones

de las naves oscilaban entre los 210 m<sup>2</sup> de la nao San Antonio y los 131 m<sup>2</sup> de la carabela Santiago. En este reducido espacio se trabaja, se descansa, se come y se realizan las elementales necesidades fisiológicas. Además, dadas las características de duración de éste viaje, que se preparaba para dos años, la proporción de tripulantes por tonel era más elevado de lo habitual, empeorando la disponibilidad de espacio y las condiciones de habitabilidad. En la San Antonio son 56 hombres en aproximadamente 200 m<sup>2</sup>.

Los tripulantes se refugian de las inclemencias del tiempo y en sus horas de reposo bajo las sobrecubiertas del puente o tolda a popa y el castillo de proa. La tripulación comparte esos espacios con el cabrestante y diversos aparejos, junto a las cajas o cofres con las pertenencias que cada uno transporta, además del espacio para el fogón. La caja es el mueble más común y además de su función de baúl sirve de mesa o silla. Para dormir se turnan y acomodan en el espacio libre disponible, sobre una colchoneta o transportín y cubiertos por una manta. El capitán y los oficiales disponen de algo más de espacio. Sobre la tolda se levanta la toldilla, destinada a cámara del capitán, y en su caso maestre y piloto. También existen varias cámaras de reducidas dimensiones en una segunda cubierta entre la principal y la bodega. La indumentaria consiste en amplios ropajes para la marinería, para no entorpecer los movimientos. Camisa y calzones hasta el tobillo llamados zaragüelles, blusones con capucha por encima o un sayo de paño anudado a la cintura. De abrigo el capote de mar de color azul y para proteger la cabeza los característicos gorros de lana de color rojo llamados bonetes. Los oficiales podían usar prendas más elegantes jubón, calzas y gorras de terciopelo o seda.

La higiene es precaria, las letrinas no existen, las evacuaciones se realizan sobre la borda si el tiempo lo permite, o más habitualmente en la sentina, cuyas aguas y residuos resultan espantosamente hediondos, además cuando el agua escasea el aseo y limpieza de la ropa son inviables. A esto hay que añadir la inevitable infestación por piojos, chinches y cucarachas y la convivencia con los inevitables roedores. Así vemos a los sufridos navegantes hacinados en cubierta, sucios y cubiertos de piojos, sometidos a la constante humedad marina y a las inclemencias del tiempo, insuficientemente preparados para soportar tanto el inclemente calor de los trópicos como el no menos inclemente frío austral, sin olvidar el almadiamiento, o vértigo propio de las navegaciones.



*Tabla y solilla de la  
nao Santa María.  
Dibujo de Monleón*

Dibujo de Monleón, en. Med. Naval española en la época de los Descubrimientos.  
López-Ríos Fernandez, F.

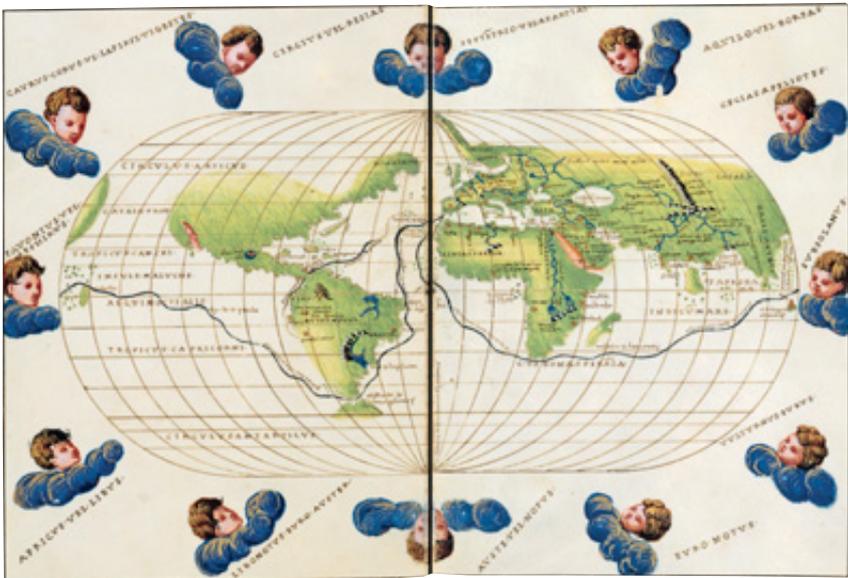
## Dieta

Un aspecto esencial en esta y todas las expediciones que habían de permanecer cierto tiempo en el mar es el de la dieta, o más propiamente **la ración marinera**. El despensero se encarga de aportar las raciones por peso y medida. La comida se calienta en el fogón, construido en cubierta, junto al palo mayor con ladrillos refractarios y sobre un lecho de arena, la llamada *isleta de las ollas*. Con mal tiempo se mantiene apagado, así como durante las horas de oscuridad, de tal modo que en numerosas ocasiones la comida se toma fría. La ración diaria se reparte en tres comidas, vino y bizcocho en el desayuno, la comida principal en el almuerzo y la cena antes de anochecer. La tripulación come en cuadrillas, según afinidades, reunidos en ranchos delimitados por las cajas. Los oficiales superiores comen aparte y disponen de alimentos de mayor calidad, frutos secos y dulces de postre.

La ración diaria de estos alimentos que suponían para los dos años que se presumía iba a durar la expedición hacen:

- 600 gramos de bizcocho y harina.
- 1 litro de vino.
- 43 ml de aceite.
- 1<sup>1/2</sup> litro de agua.

A la dieta básica hay que añadir las legumbres o *menstras*, garbanzos, lentejas y habas, el arroz o *menestra fina* y carnes y pescados en salazones. La dieta es correcta en cuanto al número de calorías, porque supone entre 3500 y 4000 calorías, sin embargo se encuentra desequilibrada en vitaminas y minerales por la ausencia de alimentos frescos, en especial frutas y verduras. Especialmente es deficitaria en ácido ascórbico que se contiene en unos pocos alimentos secundarios —cebollas, ajos, ciruelas y membrillos— en cantidades insuficientes para evitar su carencia sin recurrir a recolectar alimentos frescos a lo largo del viaje. Por otra parte hay que tener en cuenta la pérdida de las condiciones, la pudrición y la insalubridad de los bastimentos embarcados por efecto del tiempo, la humedad y las deficientes condiciones de conservación de los mismos.



Battista Agnese. Atlas Náutico con el Derrotero de la Nao Victoria. 1543.  
Biblioteca del Congreso.

## Enfermedades y fallecimientos durante el viaje

### *Relación de las personas que fallecieron en las Naos desde la partida de Sanlúcar hasta el descubrimiento del estrecho de Magallanes*

Los tripulantes van a sufrir las calmas y tormentas del Golfo de Guinea y las tormentas de la costa atlántica de Sudamérica, un motín y una dura invernada en climas australes antes de descubrir y explorar el estrecho. Desde la partida hasta el día en que atraviesan el estrecho de Magallanes y salen al Océano Pacífico transcurren catorce meses y fallecen 16 hombres, dos más quedan desterrados.

- 6 de muerte violenta.
- 5 de enfermedad.
- 5 ahogados.
- 2 desterrados.



Replica de la Nao Victoria en el Puerto de San Julián.

El Maestre Antonio Salomón fue el primer fallecido de la armada, ajusticiado en las costas del Brasil por un verdugo encapuchado, condenado a pena de horca y cuchillo al haber sido sorprendido por mantener relaciones con un grumete. Cinco personas más fallecieron por muerte violenta. El marinero de Bilbao Sebastián de Olarte falleció de una patada en una pelea entre marineros. El sublevado capitán Mendoza murió de varias puñaladas durante el motín. Al también sublevado capitán Gaspar de Quesada se le cortó la cabeza y fue posteriormente descuartizado. Diego Barrasa murió de manera rápida al ser alcanzado en la ingle por una flecha con punta de piedra de los indígenas patagones, bien desangrado o bien a consecuencia del veneno que podría llevar la flecha. Finalmente el Maestre de la San Antonio, Juan de Elorriaga murió a consecuencias de las heridas de arma blanca que le asestó Quesada durante el motín. Cinco de los tripulantes murieron ahogados, entre ellos el carpintero de Deva Martín Pérez. Otros cinco fallecieron de enfermedad, en diferentes naves y tiempos, sin que podamos conocer sus males. A estos hay que sumar los dos desterrados por su participación en el motín, de los que nunca más se supo.

Durante la exploración del estrecho se va a producir la desertión de la nao San Antonio que seis meses después regresa a Sevilla con 54 hombres entre los cuales numerosos navegantes vascos que iban en ella. El Barbero Pedro Olabarrieta, el dispensero Juan Ortiz de Goperi y los calafates Pedro de Bilbao y Martín de Goytisolo de Baquio, el carpintero Pedro de Sartúa de Bermeo, el ballestero Joan de Menchaca y los grumetes Martín de Aguirre de Arrigorriaga, el guipuzcoano Joanes de Irún Iranzo y Juan de Orúe de Murguía.



Primer Mapa del Estrecho de Magallanes en el libro de Pigafetta.

**Relación de las personas que fallecieron durante la travesía del Pacífico, desde el descubrimiento del Estrecho de Magallanes, hasta la llegada a Zebú en las Filipinas**



Mapa del geógrafo y cartógrafo flamenco Abraham Ortelius, contenida en el *Theatrum Orbis Terrarum*.

Durante este periodo van a fallecer 19 hombres, todos ellos de enfermedad. Entre ellos el merino navarro Diego de Peralta, el grumete bilbaíno Ochoa de Erandio y Martín Barrena de Villafranca. Hay que añadir a esta relación la muerte de uno de los dos patagones secuestrados y de un indígena que embarcó en la tierra de Brasil.

Pigafetta habla de las penalidades que padecen por la falta de alimentos:

*Durante tres meses y veinte días no pudimos conseguir alimentos frescos. ...Pero la mayor desgracia de todas fue que a algunos hombres se les inflamaron las encías de tal modo que no podían comer y se morían. A causa de esta enfermedad murieron diecinueve hombres de los nuestros, el gigante y un indígena de la tierra de Verzín. Veinticinco o treinta hombres padecieron dolores en los brazos, en las piernas o en otros lugares, de modo que pocos quedaron sanos.*

Ginés de Mafra aporta su testimonio:

*Por aquí navegaron al Poniente derechos y consumieron tres meses en esta navegación. En este tiempo los bastimentos, parte por gastados y parte corrompidos, se disminuían, y en toda la gente había enfermedades, especialmente que con la vascosidad de las malas comidas se les hinchaban las encías tanto que les impedía el comer, y se morían, lo cual visto por la gente tenían cuidado de con orines y con agua de la mar lavárselas y tenerlas limpias, lo cual fue especial remedio para aquel mal.*

Al fin alcanzan las islas de las Velas Latinas y unos días después llegan al archipiélago filipino, donde consiguen alimentos frescos.

*Vinieron los indígenas, con dos barcas cargadas de cocos, naranjas dulces, un odre con vino de palmera y un gallo. ...Permanecimos allí ocho días y el capitán saltaba diariamente a tierra para visitar a los enfermos, a los que llevaba vino de cocotero que les sentaba muy bien.*

Los testimonios de Pigafetta y de Mafra son lo suficientemente claros para poder establecer el diagnóstico retrospectivo de escorbuto durante la travesía del Pacífico. Apoyan este criterio las descripciones clínicas compatibles —la significativa hinchazón de las encías, la imposibilidad de comer y los dolores óseos— asociadas a la ausencia de alimentos frescos durante ciento diez días, la secuencia temporal del padecimiento y su rápida resolución una vez que consiguen alimentos frescos. Hay que tener en cuenta el componente de desnutrición y deshidratación asociado. La ingesta proteica pudo subsanarse mediante el consumo de pescado, incluidos tiburones, y la deshidratación mediante la recogida del agua de la lluvia durante los aguaceros cotidianos propios del clima tropical. No obstante sabemos que, como en otros casos, el escorbuto precede, anuncia y agrava la deficiencia nutricional.

Es de destacar la importancia de la palmera y su fruto, el coco —así como su *vino que les sentaba muy bien*— alimento esencial en la recuperación de la tripulación de Magallanes, como lo fue dos siglos y medio más tarde para las tripulaciones de Willis, Cook o Bouganville en parecidas circunstancias. El vino de palmera y el coco con su líquido suponen una fuente de ácido ascórbico accesible y capaz de ser almacenado sin perder sus propiedades por efecto del calor o la oxidación.

Pigafetta nos refiere la solicitud de los compañeros enfermos para que les consiguieran los intestinos de los polinesios como mejor alimento para su restablecimiento, creencia muy arraigada entre la tripulación.

Los tripulantes de la nao Victoria se han llevado la peor parte, el motivo se nos escapa, pero es posible que estuviera peor abastecida tanto en cantidad

como en la calidad de los alimentos. Trascendente fue la deserción de la nao San Antonio por su gran capacidad de carga de los preciados bastimentos.

***Relación de los muertos y desaparecidos durante su estancia en Zebú en Filipinas***

En Zebú son bien recibidos, pero una sucesión de desafortunadas decisiones y movimientos da lugar a una derrota en la isla de Mactán frente a un enemigo peor armado pero muy numeroso. Tres días después caen en una emboscada. Treinta y cinco personas fallecen por heridas de guerra a manos de los indígenas filipinos, entre ellas el mismo Magallanes:

8 en la isla de Mactán.  
27 en la emboscada de Zebú.

Los muertos en Mactán lo son por herida de flechas y lanzas de caña y madera y algunas armas de hierro. Hubo numerosos heridos, más de veinte, la mayoría, como el propio cronista vicentino, sobrevivieron a sus heridas; En Zebú perecieron a manos de los indígenas hasta veintisiete hombres, entre ellos el marinero guipuzcoano Juan de Segura. No todos los que quedaron en Zebú fallecieron aquél día, algunos fueron vendidos años después como esclavos a mercados chinos, lo que sabemos por el testimonio de expediciones posteriores.

***Relación de los muertos y desaparecidos desde Zebú a Las Molucas***

Tras el desastre de Zebú, la armada queda descabezada de sus principales capitanes, pilotos y oficiales. Quedan 115 supervivientes, la mayoría muy jóvenes. Ante la escasez de hombres para tripular las tres naos deciden abandonar la maltrecha Concepción, repartirse en las dos restantes y dar el mando de la armada al único piloto que queda, el portugués Carvalho. Despojan a la Concepción de todo aquello que pueda resultarle útil y la queman. Navegan hasta Borneo y deambulan por el mal de Joló hasta su llegada a la isla de Tidore, una de las del Maluco. Carvalho es desposeído del mando por sus desaguisados y queda como capitán general el alguacil Gonzalo Gómez de Espinosa a bordo de la nao Trinidad y como capitán de la nao Victoria Juan Sebastián Elcano. Durante esta travesía diez son las bajas de la armada:

5 desaparecidos en la isla de Borneo.  
5 fallecimientos.

Los cinco desaparecidos quedaron retenidos en Borneo, entre ellos el marinero Domingo Barrutia. Dos de las muertes se producen por herida de

arma blanca y otras dos por heridas de pólvora lo que supone una novedad. Su tratamiento sigue el propugnado por Giovanni de Vigo, quien consideraba que las heridas producidas por quemadura de pólvora eran contusas y venenosas y aconsejaba usar cauterio o aceite hirviendo a lo largo del trayecto de la bala para neutralizar el veneno de la pólvora, junto a sustancias digestivas supurantes como la trementina con miel y yemas de huevo. Fallece también el grumete Pedro de Muguertegui, nombrado como Perucho de Bermeo de muerte repentina; la muerte súbita en una persona joven debe investigarse sobre las premisas de su origen vascular cardiaco o neurológico.

No hay noticias de enfermedades carenciales ni de otro tipo mientras navegan por el mar de Joló entre las islas Filipinas, Burney y las Molucas. No faltan alimentos frescos de todo tipo, ni cocos en las embarcaciones, aunque le principal alimento del que se nutren es el arroz.

Finalmente el día seis de noviembre del año 1521, dos años y tres meses desde que partieron de Sevilla divisan las islas del Maluco. Desembarcan en una de ellas, Tidore donde son bien recibidos.

### ***Relación de los muertos y desaparecidos en la Nao Victoria desde las Molucas hasta su regreso a Sevilla***

Durante la travesía van a perecer quince castellanos y nueve indígenas, a los que hay que sumar dos desaparecidos.

15 de enfermedad.

2 desaparecidos.

En Tidore, cargan las dos naos de clavo y bastimentos. Se embarcan junto al pan de medula de palmera llamado sagú y el arroz, cabras, gallinas, cocos, bananas, caña de azúcar, y otros alimentos frescos entre los que se encuentran naranjas y limones. Antes de salir se descubre una vía de agua en la Trinidad lo que la obliga a ser descargada y reparada. Se decide que la Victoria no espere y emprenda el viaje para aprovechar los vientos favorables. A finales de diciembre parten en la nao Victoria, bajo el mando de Juan Sebastián Elcano, 47 castellanos y trece moros de Borneo. Llegan a la isla de Timor donde dos hombres desertan. Sabemos que posteriormente fueron recogidos por portugueses y llevados a Malaca, donde les tomaron declaración. De Malaca fueron trasladados a Cochín y no sabemos más de ellos, pero es posible que regresaran en naos portuguesas. Pigafetta refiere la presencia de la enfermedad conocida como *mal de bubas* o *mal francés*:

*En todas las islas de éste archipiélago hemos encontrado la enfermedad de San Job y más aún en ésta isla; la llaman for franchi, esto es el mal portugués.*

A primeros de febrero el resto de la tripulación parten de Timor y navegan hasta el Cabo de las Tormentas. Tras un intento infructuoso para desembarcar emprenden la larga bordada atlántica que utilizaban los portugueses para el tornaviaje, aprovechando los alisios. Los alimentos escasean, las muertes se suceden y la menguada tripulación se encuentra enferma y exhausta, por lo que deciden entre todos tomar tierra bien en alguna de las islas de Cabo Verde. Lo refiere Pigafetta:

*Durante dos meses navegamos en dirección al mistral sin poder abastecernos de víveres; por lo que durante este tiempo murieron veintiún hombres. Si Dios no nos hubiese concedido buen tiempo habríamos muerto de hambre. Al fin, acuciados por grandes necesidades, nos dirigimos a las islas de Cabo Verde.*

Y lo confirma Elcano:

*Habiendo partido de la última de aquellas islas, en cinco meses, sin comer más que trigo y arroz y bebiendo solo agua, no tocamos en tierra alguna, por temor al Rey de Portugal, que tiene ordenado en todos sus dominios de tomar esta armada a fin de que V.M. no tenga noticia de ella, y así, se nos murieron de hambre veintidós hombres.*

Todos los fallecidos lo son por enfermedad. Agua no les ha faltado, aunque añoran el vino, han tenido ocasión de hacer aguada, aunque no de desembarcar, en el río del Infante en Sudáfrica y en el de Gambia en la costa africana. En Cabo verde consiguen alimentos frescos y los enfermos se restablecen. Sin embargo los lusitanos, descubren su procedencia y retienen a trece hombres que en ese momento estaban en tierra. El lunes catorce de julio parten a toda vela antes de dejarse atrapar los veintidós hombres que quedan a bordo de la Victoria, 19 castellanos y tres indios.

También aquí podemos reconocer la desnutrición y sobre todo las carencias vitamínicas responsables de los fallecimientos. Las menguadas reservas de ácido ascórbico no alcanzan más allá de los meses que llevan sin consumir alimentos frescos que lo contengan, aunque existen variaciones interindividuales. La dieta exclusiva de arroz puede dar lugar, como de hecho hace en algunas poblaciones del sudeste asiático, a la aparición del Beri-Beri por carencia de tiamina o vitamina B1. Se requiere el consumo de arroz descascarillado como dieta única y el agotamiento de las reservas, que en éste caso se conservan durante más tiempo que las reservas de la vitamina C. Por otra

parte la cadencia de las muertes registradas se interrumpe desde la llegada a Cabo Verde. Por todo ello, las condiciones del viaje, sus antecedentes en el Pacífico, la calidad y duración de los alimentos embarcados, el tiempo que transcurre hasta los fallecimientos, su interrupción y recuperación de la mayoría de los hombres tras su desembarco en Cabo Verde, donde reponen sus carencias de alimentos frescos, nos hace pensar en el escorbuto como causante principal de los fallecimientos en los por otra parte agotados y desnutridos navegantes. Entre los fallecidos se encuentran los marineros Lorenzo de Irnúa de Soravilla y Lope Navarro y los grumetes Juan de Sahelizes o Sandelizes de Somorrostro y Martín de Insaurraga, nombrado como Machín Vizcaíno, de Bermeo.

### ***Relación de los que arribaron con la nao Victoria***

En la travesía entre Cabo Verde y Sevilla sólo se produce un fallecimiento. Llegan a Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522. Culminan la circunnavegación 18 castellanos y tres moros de los que partieron con ellos del Maluco. Fueron cuatro vascos, tres andaluces, un sevillano y dos de Huelva, un extremeño, un gallego, un cántabro de Cueto, un portugués, tres italianos, tres griegos de Rodas y un alemán los primeros en dar la vuelta al mundo. Son los vascos:

- Juan Sebastián Elcano. Capitán. Natural de Guetaria
- Juan de Acurio. Contraмаestre. Natural de Bermeo.
- Juan de Arratia. Grumete. Natural de Bilbao.
- Juan de Zubileta. Pajee natural de Baracaldo. El más joven de la expedición.
- El barbero Hernando de Bustamante se puede considerar primer *profesional* de la Medicina en dar la vuelta al mundo.

### ***Relación de los Retenidos en Cabo Verde***

Son doce castellanos y un moro de Borneo los que quedan retenidos en Cabo Verde, entre ellos el marinero y despensero Pedro de Tolosa y el grumete Pedro de Chindurza de Bermeo. Posteriormente llegan a Lisboa en naves portuguesas. Son tres andaluces un sevillano y dos de Huelva, tres portugueses, dos vascos, un castellano de Aguilar de Campoo, un griego, un flamenco de Brujas y un francés de Normandía.

Todos ellos son los primeros de cada una de sus tierras de procedencia en dar por primera vez la vuelta al mundo.

***Muertos y desaparecidos durante el infructuoso tornaviaje de la nao Trinidad***

En Tidore quedan 58 hombres de los cuales sabemos del fallecimiento de 40 hombres y 13 desaparecidos. Tras grandes calamidades cinco consiguen regresar.

40 de enfermedad.

13 desaparecidos.

5 consiguen regresar.

El primer fallecimiento se produce en Tidore, antes de hacerse nuevamente a la mar, se trata del piloto Juan Carvallo que fallece de enfermedad no precisada. Cinco hombres quedan a cargo de la factoría en la isla, uno de ellos va a perecer de muerte no precisada. El día 6 de abril de 1522, una vez resuelta la avería, cincuenta y dos hombres emprenden el viaje, pero no por el derrotero seguido por la nao Victoria, sino, volviendo por el este en busca de Castilla del Oro —Panamá— en América. Se encargan de la navegación el maestre Juan Bautista de Punzorol, ayudado por los antes marineros y ahora pilotos León Pancaldo y Ginés de Mafra, puesto que su capitán Gonzalo Gómez de Espinosa era alguacil y lego en las artes de navegación. Prosiguen su derrotero con vientos contrarios, hasta los 42 grados de latitud norte donde una gran tormenta los desarbola. La monótona dieta de arroz y agua, la falta de alimentos frescos, el frío, el cansancio y la inclemencia del tiempo les hace enfermar y aparecen las primeras muertes, como nos cuenta el piloto genovés León Pancaldo:

*Continuaron su navegación, dando bordos de una banda a otra, por tener vientos contrarios, hasta que llegaron a los 42 grados de la banda del norte. Hallándose en este paraje, faltóles el pan, vino y carne y aceite: no tenían que comer, sino solamente agua y arroz, sin otros mantenimientos, y el frío era grande y no tenían con qué cubrirse; comenzó la gente a morir, y viéndose así, determinaron regresarse al Maluco, del cual distaban cerca de quinientas leguas, lo que luego pusieron por obra.*

Ginés de Mafra aporta más información sobre la enfermedad que les aquejaba y refiere la autopsia que practican —no puede ser otro que el cirujano Morales— con el fin de averiguar la causa y poner remedio a tanta mortandad.

*Corrieron al Nordeste hasta que se pusieron en altura de 42 grados de la banda del Norte. Allí hallaron grandes ballenas y mucha abundancia de ellas y muchas manadas de aves que demostraban estar cerca de tierra. En esta altura se les comenzó a morir la gente, y abriendo uno para ver de que morían, halláronle todo el cuerpo que parecía que todas las*

*venas se le habían abierto y que toda la sangre se le había derramado por el cuerpo, por lo cual de ahí adelante al que adolecía sangrábanle pensando que la sangre los ahogaba y también se morían, dejábanlo de sangrar y no escapaba: así que una vez que enfermaba como cosa sin remedio no le curaban. Algunos querían decir que esto era ponzoña echada de parte de los indios de Terenate en cierto pozo donde estos hicieron aguada para su camino.*



*La Ráfaga.* Cuadro del Holandés Willem Van de Velde. 1707.

Ante la imposibilidad de proseguir deciden regresar al Maluco. Tres hombres desertan y deciden quedarse en la isla de Maug, antes de afrontar nuevas calamidades. El resto de los tripulantes, maltrechos y enfermos, sufren el episodio de mayor mortalidad en la expedición, pues fallecen hasta 32 hombres. Los 19 supervivientes, enfermos y debilitados y con la nao averiada alcanzan tras grandes penalidades la isla de Quimor de donde partieran. La espantosa situación en la que se encuentran es relatada por los portugueses asentados en Ternate, otra de las islas de la Especiería, que les rescatan:

*Cuando llegaron los portugueses a la nao de los nuestros ya en la cubierta de ella había algunos muertos y los vivos estaban tales que no los podían sacar fuera para echarlos a la mar.*

Al cabo de ocho días, mientras estaban descargando, la nave se deshizo por causa de su mal estado y un viento nocturno que la lanzó a la costa.

La sucesión de las muertes tras cinco meses de su partida de Tidore nos recuerda lo acontecido en el Pacífico y a la tripulación de la *Victoria* en su regreso. La dieta es asimismo de arroz y agua, agotada la carne, el pan de sagú, y sobre todo los cocos. Podemos hacer por tanto las mismas consideraciones que en el caso de la travesía de la nao *Victoria*, la causa más probable de los sucesivos fallecimientos son el escorbuto y la desnutrición, sin descartar el beri-beri. Además el diagnóstico retrospectivo de éste tercer

brote se ve confirmado por la narración de Mafra sobre la autopsia, primera conocida en alta mar. La descripción necrónica de manera sorprendente concuerda con la fragilidad vascular y las subsiguientes hemorragias espontáneas que caracterizan la avitaminosis, lo que parece, a nuestro juicio, compatible con la afectación anatomopatológica del padecimiento y corrobora su diagnóstico. Describe también Mafra el uso del remedio tradicional de la sangría y su inutilidad. Limitada capacidad de respuesta del licenciado Morales que perece, así como el barbero Marcos de Vayas. No cabe duda de que además el frío y los trabajos que padecen, junto con la monótona dieta contribuyen al debilitamiento de los hombres que continúan falleciendo tras su agónico retorno a Las Molucas.

Una vez en Tidore las muertes se interrumpen. Otra vez observamos la rápida recuperación de los enfermos tras ser alimentados en tierra con víveres frescos, propia como ya vimos de la carencia de vitamina C.

Los diecinueve hombres sobrevivientes al desastre de la Nao Trinidad se unen a los cuatro de los cinco que quedaron en la factoría de Tidore. De estos 23 hombres, que emprenden el retorno en naves lusitanas, ocho fallecen por enfermedad, siete desaparecen en la travesía entre el Maluco y Cochín y no sabemos más de ellos, dos quedan con el portugués Brito en Ternate —uno de ellos el calafate Antonio de Basozabal— y otro con Albuquerque en Malaca. Tras tres años de penurias cinco consiguen regresar, son el genovés León Pancaldo, el burgalés Gonzalo Gómez de Espinosa de Espinosa de los Monteros, Ginés de Mafra y el maestre alemán Hans Vargue que fallece en la cárcel del Limonero en Lisboa, hasta donde han llegado en naves de los lusitanos.

A uno de los fallecidos en Malaca, el llamado Domingo Vizcayno no lo encontramos en ninguna otra relación. Pensamos que pueda ser el mismo Domingo de Barrutia que quedó en Borneo junto a Gonzalo Hernández y fueron recogidos por Simón Abreu en su viaje a Malaca desde Ternate, a tenor de lo que afirma Pablo Pastells.

Aquí concluye la relación de los 187 embarcados, de los cuales 103 fallecen, 49 se les da por desaparecidos y 35 consiguen circunnavegar la esfera en un viaje que transcurre en penosas condiciones: Hambre, sed, frío intenso y calor abrasador, motines, emboscadas, tormentas y tempestades en tres océanos distintos se suceden y les conducen hasta el límite de su resistencia, la debilidad, la fatiga extrema y la extenuación.

## Recopilación Final

- **Desde la partida hasta el día en que salen al Océano Pacífico: 18**  
5 de enfermedad - 5 ahogados - 2 desterrados - 6 de muerte violenta.
  - **Desde el paso del Estrecho hasta la llegada a Cebú: 19**  
Todos ellos muertos de enfermedad.
  - **Muertos en Mactán: 8**  
Todos ellos por heridas de batalla.
  - **Muertos y desaparecidos en Cebú: 27**  
Todos ellos a manos de los indios
  - **Muertos y desaparecidos desde Cebú a Las Malucas: 10**  
5 quedan en Borneo, 1 fallece de muerte súbita, 1 por herida de batalla, 1 de las heridas recibidas en Mactán y 2 fallecen por heridas de arma de fuego.
  - **Muertos y desaparecidos en el regreso de la Victoria: 17**  
15 de enfermedad y los dos prófugos en Timor.
  - **Culminan la circunnavegación a bordo de la nao Victoria: 18**  
Les acompañan tres indios de los que partieron con ellos de Tidore.
  - **Retenidos en Cabo Verde: 12**  
Regresan posteriormente todos en barcos portugueses a Lisboa. Les acompaña un indio de los que partieron con ellos de Tidore.
  - **Muertos y desaparecidos en la búsqueda del tornaviaje de la nao Trinidad: 35**  
32 muertos de enfermedad. Quedan 3 en la isla de Maug.
  - **Muertos y desaparecidos tras la desaparición de la nao Trinidad: 18**  
8 fallecen por enfermedad, 7 desaparecen y no sabemos más de ellos, 2 quedan con Brito en Ternate y uno con Albuquerque en Malaca.
  - **Cinco supervivientes de la nao Trinidad consiguen regresar: 5**
- Total: Muertos y desaparecidos: 152; Supervivientes: 35 —————▶ 187**

**Fallecidos: 103**

• **80 por enfermedad:**

66 por Trastornos Nutricionales: Desnutrición y primordialmente por Escorbuto.

13 por Enfermedad no precisada: Cinco fallecen durante la dura invernada en la Patagonia, dos en la isla moluqueña de Tidore, cuatro fallecen en Malaca, dos más en Cochín, en la India y uno más en Mozambique.

1 de Muerte súbita: En la isla de Borneo.

• **18 por muerte violenta:**

14 por herida de guerra.

2 por herida de arma de fuego: Uno a consecuencia del estallido de una escopeta que le revienta la mano y otro por quemaduras de pólvora en cara.

2 ajusticiados.

• **5 por ahogamiento:**

Todos ellos durante la primera parte del viaje, antes de cruzar el estrecho.

**Desaparecidos: 49:**

• **2 desterrados en San Julián:**

No se tuvieron más noticias de ellos.

• **27 en la emboscada de Zebú:**

No todos murieron ese día, algunos sobrevivieron y hasta ocho fueron posteriormente vendidos como esclavos a mercaderes chinos.

• **5 en Burney:**

Refiere Pablo Pastells sin citar fuentes, que a Domingo de Barrutia y Gonzalo Hernández, los recogió la nao de Simón de Abrás al regresar de Maluco a Malaca después de capturada la nao Trinidad.

• **2 en Timor:**

Martín de Ayamonte, autor de una de las relaciones del viaje, fue recogido también por los portugueses en la isla de Timor, junto a Bartolomé de Saldaña. De Malaca fueron trasladados a Cochín y no sabemos más de ellos.

• **3 en la isla de Maug:**

Tres hombres desertaron de la nao Trinidad en la isla de Maug.

- **10 de la Trinidad:**

Siete desaparecen embarcados en dos juncos diferentes y no sabemos más de ellos. De los que quedaron con Brito en Tidore y del grumete Antón Moreno, que lo hizo con Albuquerque en Malaca, no tenemos más noticias pero es posible que alguno de ellos regresara.

- **Supervivientes: 35:**

Treinta y cinco personas, 30 del viaje de la Victoria y 5 de la Trinidad consiguen circunnavegar el mundo, aunque no todos al mismo tiempo:

- **18 regresan con la nao Victoria**

Regresan en naves portuguesas a Lisboa el 20 de septiembre de 1522.

- **5 de la Trinidad:**

Dos en 1526 y tres en 1527.





## Joan Sebastian Elkano, Getariako talaiatik\*

FERNANDO TXUEKA ISASTI

EAEko Adiskide Numerarioa

Antzinatik, oroimenean galdutako mendeetatik, Ipuzkoa zaharreko itsas amildegia ertzean egon da Getaria izeneko lurraldea. Bere izana eta hala-beharra, Kantauri itsasoari so bizitzea izan da. Hemendik, herri eta kultura ezberdineko pertsonak igaro dira beren arrastoak eta ondarea utziz.

Gure herriaren espazio geografiko eta emozionala orain margotuko bagenu, mendeak joan arren itxura berdintsua iduri lezake: nola diren koloreak zeruan, uhinen etengabeko murmurioa haitzean kolpeka, ostantzaren magenta eta gorri-horiak hodeiartzean abailtzean, talaietako mahastien intemporalitate urdindua, *Miako* (Meagako) arkumarka bakanen soslaia, katxopak infinitotik artaldeetan heltzean... Itsasontziaren ubera galduaren arrastoa... Sananton mendian, zimurtutako kamaxa zaharrak harralderaino esekiak eta makaztutako pikondo bihurriak: *goiz heltzen diren pikuak maite ditu ene bihotzak* zioen Mikel Lasak, ene lagun eta getariar poetak... eta Kanpaiko kardantxuloak udaberriko oroimenean hegan datozkit, pintore eta poeten amets, maiteminduen gune eta kontenplazio hegia.

Getariako historiaren iraganetik iritsi zaizkigun oroit-harriak, berriz, gure ondare fisikoa apika hedatzen joan dira, eta herriaren lehengoa gaurkoaren azpian legoke geruzetan tolestua, eta arras bestelako kolorez estalia, tristeziatz beterik eta ilunak. Joandako azken hondamendietatik, herriaren izatearen bizi-iraupenak berreraiki zituen, behin eta berriro bere aurriak. Baita hein

---

(\*) Sarrera ikasgaia. Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País / Euskalerrriaren Adiskide Elkarte. Getaria, 2016.06.19.

batean, bizibidea eta bizipoza ere, eta apika, harriz harri berreginez bere edertasuna berreskuratzea lortu zuen.

Oraindik ere, herrian zehar egin genezake kale-kantoi eta horma zaharretan barrena, historiaren bidaia, mendeetako eginahalak entzun eta irakurriz harrien oihartzunean. Baina, orokorrean ahaztuak izan direla badirudi ere, guztiarekin, aiton-amonengandik jasotako ahozko istorio eta gertakizunak, eta bakoitzaren haurtzaroak, ene uste apalean, getariarren nortasuna markatu dute.

Getaria talaietatik, lehorretik beti kanpora begira, irekia beharko izan bere muga itsasoari marraztua daukanean. Eta balea ardatz izan da Getariaren izaeran eta memorian. Armarrian dago bere izanaren funtsa zizelkatua, balea besterik ez, uraren gainean. Honela, balea subjektu har genezake, eta bere inguruan osatutakoarekin azaldu Getariako historia txikia, idatzi gabeko epika, umilagoa, egiazki iraganaren historia nagusiaren adabakiak ulertzen lagunduko ligukeena, eta historia mota hori izan dut ikertzerakoan maitena.

Duela urte batzuk idatzi nuen bezala:

*Kantauri itsasoz betea da  
nire haurtzaroko herria  
eta Talaiko mahasti zaharren oroimenez  
tolestu didate betiro  
nire bihotzeko lokarria.  
...zara joandako harrien doinu, kresalezko amets gozo  
eta antzinako istorioen kaia  
eta mendebaldera ostantzeko niniaren gogonea itzaltzean  
aingura izango zaitut beti  
ene Getaria.*

Balearen inguruan eraiki eta bildu izan da Getariako kondaira txikiaren elezaharra eta bizkarrezurra.

Erromanizazioa amaitzear zenean, Ipuzkoa zaharreko lur honetan, mende ilunetan nekazari-arrantzaleen bizilekua izaten jarraitu zuen. Ekonomia xumea zuten. Urtaroaren arabera, baleak ehizatuz eta bazterreko arrantza, oinarrizko lurgintza eta abeltzaintza murriztetik bizi ohi ziren.

Eneolito garaitik atzo arte, ezagutzen dugunaren arabera, udazkeneko ekinokzioan elurteari ihes, Aralar aldeko saroietatik eta Nafarroako Urbasa eta Andimendiko goi larreetatik, mendeetako galtzada eta arranbide zaharretan barrena, abere eliak eta artalde andanak etortzen ziren mendiz mendi gure kostaldera. Gure lur eremuan, Askizu eta Garatemendi inguruetan zeuden beraien negu-saroi eta mendi-larreak, eta Arriaundiko murkoetan (tumuluetan) zendutako leinukideen errautsak hilobiratu zituzten.

Jakinduria eta misterioz beteriko eguna da gaurkoa, San Joan bezpera. Getariako herrian, mendeetatik urtero zikloaren hastapena San Joan egunez izaten zen, eta berau akta liburuan jasotzen zen. Gaurko egunez, aginte aldatetarekin batera eraberritzen zen udala. Usadio honek gizaldietan hausturarik gabe iraun zuen.

Horrela, behin batean, litekeena da, San Joan egunetan, udako solstizioan, agian Nafarroako Antso Nagusiaren erregetzan, Getariara jakituria zaharreko geometra maisu bat etorri izana. Berau, beharbada, Leireko monastegitik bidalia izango zen, eskuetan lizarrezko haga-makila edo zardaia zuela. Eguzkia gailurreratzen ari zen. Inguruak astiro arakatu ondoren, geometra maisuak indar berezia nabaritu zuen lekuan, zardaia lurrean tinkatu zuen. Eguzki argiak ez zuen itzalik egiten lurrean eta hautemandako puntu horretan, zizelkatutako harri kubiko bat ezarri zuen lurpean. Iparraldeko azimuta zehatz neurtu ahala, ekialdetik mendebaldera ardatz nagusia marraztu zuen orubean. Erdigune horretatik, urrezko zenbakiaren neurri sakratuaren arabera, sortutako laukiaren eremua mugarrিতua gelditu zen. Oinarriak finkatu ondoren, hemen Salvatore izeneko eliz erromanikoa eraikitzen hasiko ziren.

Aurrerantzean, Kantauri isurialdetik zihoan Donejakue Bide zaharreko erromesek atsedean eta babesleku izango zuten Getaria. Denborarekin urbanizatzen joango zen Elizaren ingurua. Antolatu ziren harresiak, kale eta etxe orubeak. Balearen ehizatzea herriko ekonomiaren oinarri eta zutabe zen. Herrixka hazten zihoan heinean, ontzigintza eta itsas merkataritza indartzen joan ziren, Nafar Erresumako portu garrantzitsua izatea iristeraino.

Gaur egun, onartua dago gure euskal historiografian, 1200. urtean Gaztelako Alfontso VIII.ak indarrez Gipuzkoako lurraldea bereganatu izana, Getaria barne, eta konkista izan zela ez dago zalantzarik; idatzia baitago eta baitute gainera, eta ez da asmakizun hutsa.

Getariako fundazioari buruz, honela idatzi nuen orain dela urte batzuk Adiskideen Elkarteko buletinean<sup>1</sup>:

[...] Getariako fundazioaren urtea zehatz ez dakigu, ezta dokumentuaren eduki osoa ere. Garbi esan daitekeena da Donostiak zuen berdina zela eta ia ziur, espainiar historiografia nagusiak bestelakoa badio ere, Nafarroako Antso Jakituna erregeak XII. mende amaieran emana [...].

---

(1) TXUEKA ISASTI, F. 2008, "Getariako erregearen balea eta Donostiako probestua", *BAP* 64-1, 93-158.

Behe Erdi Aro hasieratik, euskaldunaren presentzia Ipar Atlantikotik Mediterraneo ekialderaino, itsasgintzan eta komertzioan ezaguna da. Egin diren ikerketek, berretsi eta egiaztatu digute euskaldunek internazionalki garaiko itsas potentzia osatzen zutenaren baieztapena. Nabigaziorako oro har, euskaldunen jakintza eta nagusitasuna Erdi Aroan, Europako Mendebaldean nola burutu zen ez dakigu oraino. Baina, Bizkaiko golkoaren kokapenak pentsarazten digu, Goi Atlantikoa eta Mediterraneoaren arteko itsas komertzioa eta komunikazioaren zubi lanean, artekari izaerak ahalbidetu zuela nagusitasun hori. Eta lagunduko liguke batik bat, Euskal Herriko historiaren lanbroetan galduta dagoen Cadizko *Colegio de Pilotos Vizcainos* deritzanari buruz, etorkizunean emango ditudan argibideak, giltzarri izan daitezkeelako euskal epika hori ere eskuratzeko.

Erdi Aroan, Getaria bereziki Gipuzkoako eta Kantauri aldeko portu gune garrantzitsu eta nagusienetako izan zen. Horren lekuko dugu, esaterako, eta labur aipatzearren, Gaztelako erregeak itsasontziak egin eta etxeak eraikitzeko, Gipuzkoako edonongo basoetan beharrezko zuen zura gutzia mozteko eman zion baimena.

1296an *Hermandad de las Marismas* sortu zenean ere, Kantauriko beste portu batzuen artean, Getariak esku-hartze zuzena izan zuen. Hitzarmen honen jatorrizko dokumentua Getariako Agiritegian zegoen, baina galdu egin zen. Bere edukia, halere, ezagutzen da XVIII. mende amaieran transkripzio bat egin zelako<sup>2</sup>. Dokumentu hau, nire ideiaz eta Jesus Paton lagun kaligrafo artetsuari esker, jatorrizkoaren antzera egin eta berreskuratu ahal izan da. Gaur egun pergamino hori udaletxean dago, areto nagusian zintzilikatua.

Aipatutako nagusitasunaren irudia dugu, era berean, Gipuzkoa eta Bizkaiko itsas portuetako enbaxadoreek, 1351n Ingalaterrarekin Londoneko Dorrean bake akordioa egin zuteneko hartan, hiru sinatzaileetarik bat getariarra izatea. Berau *Martinun Estephan Golindanokoa* izan zen.

Gipuzkoako Probintziaren sortzea ere, 1397an Salvatore eliz gotiko bikain honetan izan zen. Eliza 1420. urte ingururako amaitua zegoela esaten da. Eraikuntza zibil eta erlijioso garrantzitsuak burutu zituen herriak Erdi Aroan. Besteak beste, hiribildutik Antxirrirako moila zaharrerako pasabide edo harresi galtzada egiten urteak zeramatzaten, eta denboraleak eta itsasoaren erasoak behin eta berriro suntsitu arren, amaitzea lortu zuten 150 urte

---

(2) Gerora, transkripzioa *La Marina de Castilla* liburuan (FERNÁNDEZ DURO, C.) argitaratu zen.

igaro ondoren. Ziurrenik garaiko Gipuzkoako lurraldean egin zen eraikuntza zibil handienetakoa izan zen, eta orain urte gutxi tamalez estalia izan da.

Euskaldunek ondo zekiten orduko munduaren berri, informazio osoa zeukaten hainbeste merkataria, itsas maisu eta piloturekin Atlantikotik Mediterraneorako komertzioan ibiltzeko. Mende hauetako getariarren aipamenak, han-hemenka zailtasun handiarekin jaso izan ditugu. Nolanahi ere, eta besteak beste, hona lekukotasun bat: 1384an *Juan Ibañez de Iceta* itsas maisu getariarrak, *Santa Maria* ontziarekin Ibizatik Genoara gatza garraiatu zuen, eta itzuleran salgaiarekin Valentzian parada egin. Ondoren, garaiko Granada musulman erresumako portuetan salerosketan ibili eta gero, Cadizen zama hartu eta La Rochellera iritsi zen, eta handik Southamptonera faktoreak aginduta.

Hemen eta gaur, labor bildu arren, honelako lekukoek ere osatzen dute gure herriko historia txikia, talaiatik zein itsasotik begiratuta.

Getariako agiritegiaren aberastasunak ere, herriaren ahalmen historikoaren garrantzia adierazten zuen. Hara Vargas Poncek 1802an zer idatzi zion Arantzazuko Aita Echeverria frantziskotarrari<sup>3</sup>:

Fui a Guetaria en cuyo archivo me aseguraban nada hallaria; y he hallado el mas rico de los diplomas, que empiezan en 1202, que hasta ahora conozco en esta Provincia. Contaba con algun amanuense y no pude contar sino con mis dedos que muchos dias dejaron inchados la improba y material tarea [...].

Eta frantziskotarrak Arantzazutik honela erantzuten dio ironia ttantta batekin: «Felicitó a Vm por el hallazgo de Guetaria en el supuesto que no tenemos que decir, *merito cedimur*, pero siento en el alma, que no disfrute Vm de tanta robustez [...]».

Zenbat altxor eta ondare galdu ditugu, Getariako Agiritegiaren birrintze eta suntsiketarekin?

Elkanoren garaiko Getaria zer zen jakiteko, ez dugu grabatu edo margorik jaso ahal izan. Hala ere, eskuizkribu batetik jaso ditudan eta gaur jakinarazten dizkizuedan ondoko zertzelada eta datuek XV. mende amaieran, 1483an, hiribilduaren edertasuna agerian uzten dute<sup>4</sup>:

---

(3) Real Academia de la Historia. VARGAS PONCE 9-4188. Aranzazu n.º 24.

(4) Real Academia de la Historia. VARGAS PONCE 9-6077. 1483.

«según el censo o quadernos de los millares hecho por estos años habia en Guetaria:

16 casas torres.  
 280 casas y caserías.  
 249 solares o sin casa (asi habia 57 propietarios mas que sin propiedad).  
 1 nao, 4 caravelas, 3 navios, 18 chalupas... en todo 26 buques hoy.  
 549 hombres al menos.  
 6 mancebas vulgo putas.  
 5 ferrerías tenia el concejo entre otros propios.  
 7 pilotos.  
 Varios plateros.  
 Calafates, carpinteros y toneleros.  
 Muchos zapateros.  
 Medico y sastre [...]».

Eta gure eskribau honek honela jarraitzen du:

Y en vano esto y lo de arriba... satisfaría... esta pujanza ? en el mejor C° de Guip. desp. de Pasaje. Y aquello era antes del descubrimiento de la America y antes de las grandes obras sin duda,... incendio. 1580 y desde entonces a 1660 declino... casi se aniquilo en 1700 y ahora le queda faro y no mas [...].

Laburki adierazitako zertzelada hauek, eta mota honetakoeak, azalarazten dute zer den edo zenbat den gure historian tolestua dagoena, eta arraz beste-lako kolorez estalia.

Medikua izanik neroni, Getarian XV. mendean sendagilea bazela jakitea, oso adierazgarria da. Begira ehun urte beranduago Lopez de Isastik zer zioen: «De cien años a esta parte se hallan medicos en esta provincia, y de ellos pocos, que por haber hecho diligencia no he hallado mas que diez y siete, porque los naturales de Guipúzcoa no se inclinan a esta facultad sino es por maravilla [...]».

XV. mende amaiera honetan, Getariako herria munduko itsasgintzari eta merkataritzari lotua zegoen, eta Elkanotarren familia bereziki lekuko zen. Joan Sebastian Elkanoren gurasoak ere getariarrak zirela ez dugu zalantzarik, bere testamentuan honela dio-eta: «Item mando que se me hagan mis aniversarios y exequias en la dicha villa de Guetaria en la iglesia de San Salvador, segund a persona de mi estado, en la huesa donde estan enterrados mi padre e mis antepasados [...]».

Besterik esan badute ere, Joan Sebastianen aita, *Domingo Sebastian Elkanokoa*, itsas-maisu eta merkataria zen. Sendiaren jarduera nagusia itsas-merkataritza izanik ere, ondare zabalak zituen herrian, Getariako milare

liburuetan azaltzen den bezala. Bera 1474. urtean Errege aginduaren aurka sinatu zuten 128 getariarren artean zegoen. Aurreko mendeetatik, izan ere, getariarrek urtero ehizatzen zuten lehenengo balea erregearena izaten zen, eta honek Donostiako probestuari dohaintzan opa zion. Getariarrek uko egin zioten errege agindu honi, eta herriko beharretarako eskaini zuten hitzarmen gogoangarri batean.

Joan Sebastianen ama *Katalina del Puerto* zen, Getariako *Portutarren* leinukoa eta tradizioz mendeetan hainbat eskribau eta elizgizonen familiakoa.

Bost anaia eta hiru arreba, dakigularik, izan zituen Elkanok. *Sebastian* zen anaia zaharra, bere espedizioan joan ez zena. Mediterraneoan portuetan ikusi dugu merkataritzan eta beharbada inor gutxik jakingo duenez, aipatu nahi genuke 1507an Napolin aurkitzen dugula, eta 1517an Siziliako Mesina hirian. Napolin, *Jakobo Ipintza* zestoarraren testamentuan lekuko izan zen. 1517an, Zestoako Altzolarats jauregiko *Domingo Arronak* ahalmena eman zion bere burdinak Siziliako Mesina hirian, ahalik eta prezio onenean sal zitzen.

Beste anaietako bat, *Domingo* izenekoa, Elizgizona zen. Gaur egun ikus-ten dugun eliz dorrea esleitu eta eraikitzeko, *Veracruz* kofradiako arduraduna izan zen.

Beste hiru anaiak, hainbat eskuizkribu transkribatzean, elkarrekin ikusi ditugu. 1556an beraien ama Katalinak, andere aguretua zela, erregeari diru zorrak ordain arazteko egindako erreklamazioan azaltzen dira izendatuak. Hiru anaia hauek J. S. Elkanorekin batera Moluketara bigarren espedizioan joan ziren, eta agidanez denak galdu ziren: «[...] *bachiller Gainza* en nombre... de los herederos del *cap. J<sup>o</sup>n sebastian de elcano* e de *anton mtn de elcano* e de *ochoa mtn de elcano* e de *mtn ps de elcano* e de *santiago de guevara* e de *esteban de mutio* e... defuntos que fueron en la armada de maluco [...]» [Azpimarra gurea].

Arrebetako bat *Katalina* zen, eta honen semea *Rodrigo Sanchez Gainza* batxiler apaiza zen. *Inessa*, beste arreba, *Santiago Gebara* getariar kapitainarekin ezkondua zegoen. Gebara hau, bere ontzia «Santiago» izenekoarekin joan zen Elkanorekin espedizioan, Moluketara. *Maria* izeneko beste arreba bat ere azaltzen zaigu, eta *Esteban Mutioren* ama zen.

*Joan Sebastian Elkanokoaren* jaiotza-data, 1486an kokatu dugu, beste egile batzuen esanarekin bat etorritik. Izan ere, Magallanesen espedizioeko eskifaian, 1519an, «32 urte» zituela agertzen baita eta zendu zenean, berriz, «40 urte» inguru.

Elkanok seme bat izan zuen Getariako *Maria Ernialdekoarekin*, *Domingo* izenekoa, eta Valladoliden *Maria Vidaurreta* alargunarekin alaba bat.

Erdi Aroaren amaieran eta Aro Berriaren hastapenean, Errenazimentu garaian kokatzen da Elkanoren bizitza eta ibilbidea. Besteak beste, Leonardo da Vinci, Pico della Mirandola, eta berak ezagutu ez arren, Copernicoren teoria heliozentrikoaren garaia eta ikurra ere izan zen hura. *Elkano, bere garaiko gizona izan zen*. Zuen jakintzagatik, *errenazimentuko gizona* izan zela aitortzen dugu gaur ere.

Elkanoren biografian, albiste gutxi agertu dira munduari itzulia eman baino lehenagokoak. Euskaldunak, Mediterraneoan merkataritzan, eta aldi berean Kortsoan ibiltzen zirela, jakina da. Itsas legeriarik ez zen garaiak ziren haiek. Gudaldietan, beraien ontziak erregeen itsas armadak osatzeko prestatzen zituzten, eta gudaldi hauetan ontzi gehienak Gipuzkoa eta Bizkaikoak izaten ziren. Napolin, genoarrentzat mertzenario eta kortsario gisa, turkiar eta berberiarren aurka, Aljeria, Oran, Bugia eta Tripoliko borrokaldietan, Erronkariko euskaldun bat nabarmendu zen, *Pedro Navarro* edo *Pedro Vizcaino* izenekoa, eta itsas almirantea zen. Hara nola esaten den 1515ean: «[...] Navarro empezo reclutando veinte compañías de gascones, vascos y navarros para apoyar una incursión francesa en Italia [...]». Hauen itsas garraiolariak euskaldunak ziren noski, tartean getariarrak ere bai, ziur aski. Esan beharrik ez dago, ongi suertatu ezker, horren truke garaiko irabaziak ikaragarriak izango zirela. Aitzitik, okerrean zorrak eta itsasontzien galera.

Elkanok ere bere ontzia horrela galdu zuen, eta erregeren agindua- ren aurka ontzia etsaiei saldu izana zigortua zegoen. Arrazoi honengatik, Elkano Magallanesen espedizioan ezkutuka eta zeharka errolatu zela aipatu izan da. Gure ustez, besterik ere bada. Espedizio hau Sevillako Kontratazio Etxean antolatu zen, eta hor euskaldunen presentzia nagusia zen. Garai haietan, harremanak zuzenekoak ziren euskaldunen artean, eta han ziren Kontratazio Etxean, besteak beste, Juan Lopez Errekalde azkoitiarra, Pedro Isasagakoa, Domingo Otxandiano kontratatzailea, eta Nikolas Artieta lekeitiar kapitaina izan zen itsas ontzietako horniketaren arduraduna. Denen buru, ordea, Dr. Matienzo bizkaitarra zen. Honen iloba, Juan Lopez Ibarrola eta Gainza getariar kontulari zenaren alabarekin ezkondua zegoen. Getariako Elkanotarrak, eta Gaintza eta Ibarrolatarrak familiarteko zuzenak ziren. Horra, bada, gure ustez, Elkano Magallanesen espedizioan *itsas-maisu*, eta ez mari- nel gisa, joan izanaren arrazoi nagusia.

Hemendik aurrerakoak azaltzeko, eta beste hainbat gertaeren berri emateko, getariar baten talaiatik, orain Joan Sebastian Elkanori zuzenean ariko natzaio.

\* \* \*

### Elkanori eskutitza

Joan Sebastian Elkanokoa, Agur On urteetako bidelagun bakarti hori:

Ezustekoan izango zara, zure jaioterriko Salbatore eliz nagusi bikain honetan, XIII. mendeko ponte honen aurrean, atrebentziaz, zuka eta ez beorika, hitz hauek zuregana zuzentzean. Bada galdua zinela mundu honetatik doi bat orain bost mende Pazifiko itsas zabalean.

Askok ongi dakite getariarra zinela, baina beldur naiz azken aldian euskaldunen artean oro, ahantzi xamarra egotea edota desitxuratu egin izana zure izena eta ekintza gogoangarriak.

Kantabriako ur eta lur hauetan, joandako gizaldietan hain handi izan zinen arren, denborak oroimena lizundu egiten du eta itsas kresalak harri-mimarria hondar bihurtu. Zu galdu eta geroztik, oker ez banaiz, aspaldi honetan nago inork ez dizula albisterik igorrazazi zure herri honetako gertakizunen berri emateko. Eta ordu ezkeror zure jakinduria zaharra duzula lausotua, betirako oroitzapen eta liburu galduen hilerrian abandonaturik. Baina jakizu, hau ez dela hala gertatu.

Gogonean izango dituzu, haurtzaroan, etxekoen artean eta herrian jasotako elezahar, eta urruneko itsas bidaietako kontakizunak. Mediterraneo eta Atlantikoko portu eta hiri miresgarriak, ordurako Ternuako euskal marinelen isilpeko bale ehizaren handitasuna, aurkitu berria zen Indietako lurren liluramendua, eta ezin sinetsizko beste hainbat mirari eta aberastasun harrigarriak. Euskaldunen epopeia haiek, apenas, lehen eskutik idatziak eta jasoak izan diren, gure beste historia bat berregiteko. Eta nonbaiten bertzela izan bada, ezkutatuak eta ezabatuak daudela esango nuke, gure oroimenaren ganbaretan bezala.

Joanes, hitza jan eta begia erne, irudimen mundua sortuko zitzaizun, Salbatore elizako eskola-txikian, abade kanonikoek *laudetako* kantua bukatu eta *primaren* kanpai hotsa entzundakoan, hautatutako mutil koskorrei *trivium* eta *quatriviumaren* zientziak irakasterakoan.

Maite zenituen geometria, eta Ptolomeoren mapak. Eratostenesen aspaldiko esana, mendeetan onargarria izan ez zena inondik ere, baina hala ere, geometria maisuak ahopetik zioen mundua biribila zela, eta

areago, atrebentziarekin neurtu zuen doi-doi munduaren zirkunferentzia. Garai horietan, nerabezaroan, handia izango zen geometria eta aritmetikarekin mundua neurtu zitekeela jakitea.

Aldi berean, astronomiako oinarritzko jakintzarekin, unibertsoan zeure burua itsas erdian kokatzeko ezagutza barneratu zenuen, eta gaur galdua den latina ere ikasi. Menderatu zenuen, zure mundu jakineko hizkuntza.

Zortzi urte inguru izango zenituela, biziki liluratuko zizun 1494an gertatua. Herriko ate nagusitik, erromes ospetsu bat igaro zen, eta *Martir* izeneko *armeniar gotzaina* zen. Europa osoa zeharkatuz, Armeniatik Compostelako Santiagoraino erromes bidaia oinez eta bakarrik egin zuen. Ondoren, bere bidaiako pasadizo eta gertakizunak idatziz jaso zituen<sup>5</sup>.

Bere kronika horretan, Santiagotik itzulerakoan, kostako bide zaharretik Getariara iritsi zela eta parada atsegina egin zuela aipatzen du: «[...] camine por espacio de veintisiete dias y llegue a la bendecida ciudad de Guetaria, donde fui muy bien tratado, permaneciendo en ella siete dias [...]»<sup>6</sup>.

Portuan itsasontzi bat prestatzen ikusi zuen, eta nekatua eta oinez ibiltzeko zailtasunak zituelako, itzulera itsasoz egitea otu zitzaion. Herriko apaizen laguntza eskatu zuen eta hauek ontzi-maisuarekin artekaritza egin ondoren, Martir armeniar gotzain hau ontzi horretan 1494ko apirilaren 8an itsasoratu zen, «[...] Entramos en la nave el martes de Quasimodo [...]», baina aurrez ontziko patroiak honela esan omen zuen<sup>7</sup>:

[...] Lo recibir en mi nave, pero advertirle que voy a recorrer la mar universal, que mi nave no lleva mercader ninguno, y que los hombres que la tripulan son todos destinados a su servicio. En cuanto a nosotros, hemos hecho el sacrificio de nuestra vida; ponemos nuestra unica esperanza en Dios y creemos que nos salvara donde la fortuna nos lleve. Vamos a recorrer el mundo, sin que nos sea posible indicar adonde nos conduciran los vientos. [...].

(5) Martir armeniar gotzainaren bidaiako egunkaria armenieratik itzuli ostean, islamiar kopiazaile batek 1684an jaso zuen, eta Parisko Errege Bibliotekan gorderik urteetan egon zen. 1827an M. J. Saint Martin jaunak frantsesera itzuli zuen. Ondoren, Emilia Gayangos de Riaño andreak gaztelaniara itzuli zuen eta 1898an Madrilan argitaratu. Azkenean, J. M.<sup>a</sup> de A. sinadurarekin “El mensaje del patron de Guetaria” izenburupean azaldu zen. Artikulu honen iruzkina, gainera, Getariako 1952ko festen egitarauan azaldu zen. Ikus baita: García Mercadal, J. 1999, *Viajes de extranjeros por España y Portugal*, Salamanca, Tomo I: 391-398.

(6) GARCÍA MERCADAL 1999: 397.

(7) GARCÍA MERCADAL 1999: 397.

Getariatik irten eta itsaso barrenean zehar ibili ondoren, azkenean Finis-terren lurra ukitzen dute:

[...] recorrimos el mundo por espacio de sesenta y ocho dias; despues vinimos a la extremidad del mundo [...], fuimos seguidamente a Andalucia, a la ciudad que esta en medio de el mar (Cadiz) donde permanecemos durante diecinueve dias [...].

Itsasontzi hori ez zen merkataritzara edo urrutiko arrantzara abiatu, itsasoan nabigatzera eta munduaren aurkikuntzara baizik.

Joanes, istorio ederra bezain adierazgarria hau ere! Bidaiaren amaiera zuk ongi ezagutzen zenuen Cadiz hirian egiten da, aurrean nabarmendu dugun euskal nabigatzaileen giltzarria izan den portuan. Euskaldunen itsas bidaietan, Cadiz, misterioz eta ezkutuko Petra edo Alexandria izan ote zen?

Zail egiten da zure bizitzako pasadizoak laburtzea, eta honek beti sotoetako hautsetan uztea darama hain garrantzizkoak izan diren zure egin-tzak.

Estreinako espedizioan, Magallanes hiltzean, berarekin joan zen isilpeko eta esan gabeko bidaiaren *derrota-rumboa*, eta Moluketarako itsas-derrota zuk eman behar izan zenuen. Ondorengo hilabeteetan, Tidore uhartetik zure 80 tonako ontziarekin Antartikako uretaraino jaitsi eta naturaren eraso guztiak gaindituz, zortzi hilabetean etxeraino lurrik ukitu gabe iristea lortu zenuen. Alexandriar jakintsuek esana, mende askoren buruan zientifikoki egiaztatu zenuen. Lurbiraren lehenengo zuzeneko itzulua izan zen zurea.

Ekarpen geografiko, etnografiko, nautikako kartografia, lurralde eta uharte ezjakinen berriak eta hain preziatuak ziren espezieak... mende-baldeko munduari azaldu zenizkion. Hau guztia honela izanik ere, miresgarriagoa egiten zaigu itsas nabigaziorako zenuen jakintza, ausardia eta trebezia. Niri, halere, zure pertsonak eta izaerak ere erakartzen dit. Bestela, egitandi ikaragarri hori ezin izango zenuen burutu, ez dut uste posible izango zenik.

Oraintxe datozkit gogora, hainbatetan On Joxe Miel Barandiaranekin izandako hitz-aspertu haiek, gizakion betiko galdera ezagunak tartean zirela. Zientziak eta humanismoa ez daude kontrajarriak, osagarriak dira. Orokortasunetik ikerketaren zurrunbiloan induskatzea, eta datu multzoaren amaraunean bereizten jakitea da jakintza. Jakinduria banandua dagoena bate-ratzea ere bada, eta klasikoek zioten antzera, argia zabaltzen jakitea. *Lux ex Tenebras*.

Zuk ere, garaiko hain jakintza zabala izan zenuen jakitea zaila da. Baina Joanes, egin zenuen itzulera burutzeko, ezaguera horren orokortasuna izan bazenu bezala jokatu zenuen, eta hala gertatu zen.

Atrebentziaz dakart, Carlos erregeari egin zenion gutuna: «[...] hemos llegado diez y ocho hombres solamente con una de las cinco naves... es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo para el occidente hayamos regresado por el oriente... suplico por los muchos trabajos, sudores, hambre y sed, frio y calor que esta gente ha padecido... les haga merced de la cuarta... Sanlucar 6 Sep-1522, escrita a bordo de la nave Victoria». Zure gizonekin gogoratu zinen estreina, eta lehorrean oinak lurrean jarri baino lehenago idatzi.

Zure zuzeneko eskuko-testu bakarrenetakoa dugu. Birrinduak edo ezkutan daudenak eskuetan bagenitu, balore historikoaz gain, zure nortasun eta gizabide-maila nolakoa zen zehatzago jakiteko aukera izango genukeen, baina tamalez ez da hala. Garaiko kronikari batek zure ahotik entzundakoa honela jaso zuen: «[...] cosa en la verdad que no se sabe ni esta escripta, ni vista otra su semejante, ni tan famosa en el mundo [...]».

Zu joan eta gerora, aintza eta ohore asko jaso zuen zure izanak. Baina izan dira kronikari eta historialari anitz, mendeetan, zure pertsona arras gutxietsi eta txikiagotu dutenak ere. Anglosaxoi mundu akademikoan ere, lehenengo lurberaren itzulia oraindik Francis Drake-ri dagokiolakoan daude. Pigafetaren irudimenak eta fantasiak dira aintzat hartzen direnak. Irakurri berri dugu, Magallanesen espedizioaz egindako liburu batean doi-doi zure aipamena, bazterreko ekintza arrunt gisa aipatzen dute. Bekaizkeria ote?

Espainiar munduan ospez aipatua izan arren, ez zara behar bezala onartua izan. Canovas del Castillo espainiar politiko eta akademikoak, harropuzkeriaz honela zioen hitzaldi batean: itzulia eman bai, baina hala ere «modesto maestre, mas practico que científico y antes que capitán aventurero»<sup>8</sup> izan zirela. Zoritzarrez, berrikitan eta zuzenean antzekoak entzutea ere egokitu zaigu, gure harridurarako.

Gizon ezjakina eta arrunta ez zinen inondik ere izan, Joanes! Ez horixe! Zure jakintzagatik, gauditua izan zen *longitudearen arazoa*, bete-betean neurtu eta zenbatu zenuenean. Ondotxo zenekien anti-meridianoaren muga zientifikoki non kokatu. Hortaz, nor zinelako, Carlos erregeak zu izendatu

---

(8) CÁNOVAS DEL CASTILLO, A. 1879, *Boletín de la Sociedad Geográfica*, Tomo VI, 1er semestre: 377 or., Madrid.

zintuen, beste kosmografo-geografo-filosofu eta jakintsuen artean, portugaldarrek Badajoz-ko Batzarrean, inperioen arteko Moluketako jabegoa erabakitzeke.

Edonoren eskuetan ez zeuden garai haietako jakintza liburu eta tresna nagusiak zurekin zenituen. Latinez idatzitako Monterregio-ren almanaka, eta agian Abraham Zacut judutar jakintsuarena zen astrologiako liburua, zure lagun maitea zen Andres San Martin itsas-pilotu ospetsuenari uzteko agindu zenuen, *bizirik balego* esanaz.

Beste inork ez bezalako gaitasun zientifikoa zenuelako, eman zitzaizkizun espedizioke iparrorratzak magnetizatzeko bost iman-harri: «[...] por cinco piezas de piedra yman que se dieron al capitan Joan Sebastian para azevar las agujas [...]», irakurri dut ene hurbileko adiskide Iñaki Azkune Mendia jaunak eskuratu dizkidan eskuizkribuen artean.

Zure heriotza, Joan Sebastian, Itsas Bareko ekinokzioko marran, 1526ko abuztuaren 4an gertatu zen, testamentua egin eta egun gutxiren buruan. Honela esan zuen Urdanetak: «[...] fallecio el magnifico señor Juan Sebastian de Elcano [...]». Zurekin batera, egun gutxitan, espedizioke buru eta ofizial nagusi gehienek ere zure zoritxar bera izan zuten. Eta zer arraio gertatu zen, jakin-nahia izango duzulakoan nago. Historialari eta biografoek diote, elikadura eskasaren ondorioz zendu zinetela. Oro har esan izan da, C abitaminoiak eragindako eskorbutoaz gertatu zela.

Zurekin Moluketara bidaiari joan, eta bizirik itzuli ziren bakanengandik jaso ditugun hitzetan, aurkitu dugu erantzuna. Esandakoei buruz hausnartu eta gaurkotu ondoren, esan dezakegu *ziguatera* izeneko gaitzarekin pozoitu eta hil zinetela. Hau izan zen zure bidaiaren hondamendiaren arrazoi nagusia, eta ez eskorbutoa bakarrik.

Hara espediziotik itzuli zen bakarrenetakoak, Joanes Areizaga zestoarrak, eta Zumaiako apaiza zenak, Indietako kronikari Fdz de Oviedori kontatutakoa, eta honek 1535ean argitaratua<sup>9</sup>:

Un día se tomo un pescado que paresçia corvina, tan grande como un salmon de veynte libras, y todos los que comieron a la mesa del capitan general, enfermaron por le comer, de tal manera que no pensaron escapar; y creyose que murieran, si no fueran socorridos con triaca y otros remedios, y non obstante esso estovieron muchos dias enfermos. Deçia este

(9) FERNÁNDEZ DE OVIEDO, G. 1557, *Historia General y Natural de las Indias (Libro XX dela segunda parte dela general historia delas Indias)*, cap. VI: 36 or., Valladolid. (Fernández de Córdoba, F., ed.).

reverendo padre clerigo, quel vido este pescado, y que tenia los dientes como un grand perro, y que el mismo mato otro tal (pero mayor) que los tenia de la misma manera, que pesso mas de çinquenta libras; pero que no osaron comer del, por lo ques dicho y lo echaron a la mar. [...].

Testuan aipatzen den arraina pikuda da, baina *barrakuda* izenez ezagunagoa egiten zaigu, gaur egun.

Beranduxeago, zure ikasle izan zen Andres Urdanetak ere, erregeri 1536an egindako txostenean, antzeko hitzak idatzi zituen.

Ohikoa denez, medikuntza zientzien historian, eta abar, aurretik izan dira beti anglosaxoiak. Beraiek, ziguatera gaixotasunaren lehen koadro klinikoaren deskribapena egiterakoan, 1774an James Cook kapitaina izan zela diote.

Eta ziguatera delako hori, zer den itaunduko duzu, Joanes. Bada, gaixotasun hau ur tropikoetan eta azpitropikoetan ematen da. Urtean 50.000 heriotza eragiten du gaur egun, baina heriotza tasa handiagoa dela uste da, bestelako gaixotasunei egozten zaielako edo diagnostikatu gabe gelditzen direlako.

Ziguatera, toxina ezberdinen eraginez gertatzen da. Garrantzizkoena ziguatotoxina da, eta hau mikroorganismo unizelularrak diren dinoflagelatuak ekoitzarazten dute. Organismo hauek itsas fitoplaktonean eta uharri edo arrezifetako goroldiotan bizi dira. Koralezko uharrietako krustazeo eta arrain belarjaleek haietaz elikatzean, toxina berenganatu arren, ez die kalterik egiten. Elikaduraren katearen piramidean, beste arrain karniboroak belarjaleak jaterakoan, ziguatotoxina hori berenganatu eta pilatzen joaten dira. Azkenik, arrain hauek gizakiok jaterakoan, metatutako toxina horiek gureganatzen ditugu. Ez dago bat-batean bereizterik, arraina kutsatuta dagoen ala ez.

Ziguatotoxina hau irakite eta izoztearekin, ez da aldatzen. Ez du kolorerik, ezta usain eta zaporerik ere. Ezkutuko pozoia da, eta kaltea luzean irauten du.

Gizakiak arrain kutsatua jan ondorenetik, hamabi ordurako pozoitzearen koadro kliniko adierazten da: botagura, sabeleko mina, gonbitoak eta batik bat beheakoa, *irse de camaras* kronikariak hots egiten zioten. Baita hotzikara, azkura orokorra, nekea eta oreka galtzea, aldaketa kardiobaskularra, bradikardia edota takikardia, bihotz blokeoa, shock-a eta heriotza. Baina, bi sintoma patognomonikoek bereizten dute ziguatera: bata, tenperaturaren aldaera edo inbertsio termikoa; eta bestea, mihi eta aho inguruko inurritzea.

Aldi berean, luzarora, toxemiaren arabera, disestesiak eta parestesia, ataxia —ibili ezina—, eta abar, izan ditzake.

Sintoma neurologiko hauek hilabeteetan iraun dezakete, toxina ez baita degradatzen. Atsedenaldi baten ondoren, indartsuago eraberritzea gerta liteke alkohola edo beste elikagai batzuekin. Gaixotasun hau izan dutenek diote, okerrena, gaitasun intelektuala ez dela gutxitzen, eta herioaren pertzepzioa nagusitzen dela egunetik egunera.

Sendagai zuzenik ez du, eta egun tratamendu espezifikorik ez dagoen arren, *manitol* erabiltzen da gainbeherako nahasmen neurotoxikoa baretzeko.

Horrenbestez, gure eta beste aditu batzuen aburuz, ziguatera gaixotasuna izan zen, zure eta zure ondokoen heriotzaren eragile zuzena. Argitu uste dugun arrazoi hau, eta bestelako ezaugarriak, ordea, mendeetan historiaren misteriozko apaletan, ilunpean egon dira.

Une honetan, galderak ur-jala bezala datozkit. Ziguaterarekin zendu ez bazina... Cipango-ra, Japoniara, joateko asmoa omen zenuen... Itzulera nondik egitea pentsatua zenuen? Urdanetak, hainbat urte beranduago egindako *tornaviajea* izan ote zen zure asmoa eta ametsa?

*Joan Sebastian herrikidea:* Ozeano Barean hil ondoren, zure arimak sortetxerako bidea hartu zuen, Ulisesenak Itakarakoa hartu zuen bezala. Getariako hiribilduko itsasoan, zure itzulerako itsasontzian lagun izan nauzu, eta bertako getariarren «portuetxetan», Urkiola, Etxabe-Asu, Agote, Erromero eta Aldamartarrean, Gorostiditarrean... hainbat oztopo gainditu ondoren, Xabier Alberdi eta Jose Manuel Perez «Suso» arkeologo eta historialari adiskideek eta zure sortetxearen orubeko oraingo jabeek baieztatu egin zidaten, Joan Sebastian, zure Itaka edo jaiotetxea non dagoen. Getariako Gaztakapeko amildegiaren ertzean, garai hartako Plateria izeneko kaleko horman, bost hizkuntzatan zizelkatu dugu zure izena, zure arima sortu eta betiko datzan lekuan.

Ez zenuen asko esperoko, baina jakizu, zurekin joandako etxeko anaiak eta zure koinatu eta ilobak ere, denak galdu zirela, beste getariar eta gainontzeko gehienak bezala.

Getariako etxeak alargun eta umezurtzez bete ziren. Hondamendia ikaragarria izan zen. Testamentua egin zenuen, hainbat burutapen betetzeko asmoarekin. Erregek zor zizkizun 200.000 marai laga zenituen, zure azken borondateko aginduak bete zitezten. Baina urteak joan eta urteak etorri, ez zen posible izan, eta 1535ean zure ama gaixo eta familia beharrean zegoela, agindua idatziz eman zen, dirutza hori ordaindu zedin: «[...] la dicha doña Catalina del Puerto, me suplico que porque la dicha su parte, esta enferma y con mucha necesidad [...]». Dena alferrik hala ere, ohikoa zenez espainiar

erregeandik zure etxeokentzat ez zen sosik etorri Getariara. Hitza jan eta zorrak betirako.

Zure leinua apika galdu egin zen, eta ondasunak ahitu. Elkanotarren jaiotetxea 1597ko suteak hondatu zuen, herriko beste etxe guztien antzera, eta ondorengo mendeetako gerrateek oinarrietaraino deseginda utzi zuten Getariako herria.

Konbentzio gerrarekin, ondoren Napoleonen suntsiketak eta karlistaldietan gertatutako sarraski eta erreketekin, herriaren agiritegi zahararren memoria joan zen betirako. Eta zure testamentuan izendatutako herriko ermita eta ospitaleak erabat desegin eta desagertu egin ziren: Erdi Aroko Magdalena, Sananton mendiko eta moila zaharreko San Pedro elizak, San Sebastian eta San Lazaro ospitaleak, San Gregorio zaharra, eta Santa Kruzeko «Humilladero» gotikoa, nire idatzietan aipatuak ditudan bezala<sup>10</sup>.

Zure aitaren garaiko San Pedro marinelen kofradia desagertu egin zen, denborak irentsita. Hala ere, XX. mende hasieran, birsortu egin zen, eta zure ohoretan *Elkano* izena jarri zioten. Harrezkero, hala izendatzen da. Ordutik hona, zure testamentuko elizen legatuak konplitzeko, urtero Kofradiako arrantzaleen artean hamar marinelen izendatu eta erromes joaten dira zure borondatea betetzera. Bejondeizuela!

Getariarrak ez dira, bada, inoiz zutaz ahantzi. 1922an zure lehorreratze edo desenbarkua berritu zen, lau mende ondoren. Eta harrezkero, etenik gabe, lau urtetik behin errepikatzen dugu handikiro zure epopeia, eta gogorarazten zure ohorea eta jakinduria. Oraindik gogoan ditugu *Manuel Pierres* eta *Migel Isasti*, zure irudia gaurkotu zuten gizon handi haiek.

Joanes, ni gaur hemen izatearen arrazoia, eta zuri gutuna zuzentzearena ekitaldi honetan, *Euskalerrriaren Adiskideen Elkartekoa* izendatu nautelako izan da. Ni baino merezimendu gehiagokoak izango dira, baina ezin uka ohorea ere badela zure herrikide honentzat.

Jakizu, ia 250 urte direla Adiskideen Elkarte hau sortu zela, eta bul-tzatzaileen artean, Azkoitiko Peñafiorida, Narros eta Altunaz gain, getariar bat ere izan zela: Juan Mathias Barroeta Aldamar. Elkarte honetakoak

---

(10) TXUEKA ISASTI, Fernando, 2010, “Getariako «Humilladero»: Santa Kruz Ermita zahararren historia”, *BAP* 66-1, 5-25; 2010, “Getariako antzinako *San Sebastian* ospitalea, *Magdalena* hospizioa eta *San Lazaro* eta *San Anton* legenardun-etxea. Hurbilketa historikoa”, *BAP* 66-2, 413-448 (Artikulu honen aipamena “Enfermeria Avanza” webgunean ere egin zen: 2011.08).

XVIII. mendeko Euskal Herrian, protagonistak izan ziren Europako Ilustrazio zientziak, medikuntza eta baliabide tekniko berriak gure herrian ezagutarazten. Elkarteko lehen bazkide edo Adiskideek, «Azkoitiko Zalduntxoak» izenez ezagutuak, euskaldunen artean jakintza eta garapena maila guztietara zabaldu zuten, eta beti herriaren zerbitzura jartzea zuten helburu. Euskara ere ez zuten albora utzi euren estatutuetan.

Ezin aipatu gabe utzi, eta omendu dezagun baita ere, aurretik azkoitia-  
rren artean izan zen Joanes Etxeberri Sarakoa, sendagile eta euskal idazle bikaina. Era berean, ondotik etorri ziren mediku eta euskaltzaleak ere, euskara modernitaterako gaitzea zutenak helburu. Zerrendatzea egoki bada, eta denak tamalez ezinezkoa denez, bakar batzuk besterik ez ditut aipatuko: Juan Antonio Mogel, Pablo Fermin Irigarai «Larreko» eta bere seme Aingeru nafarrak, Martin Larralde lohizundarra, Pierre Broussain, David ezpeletarra, Albert Konstantin eta Jean Jauregiberri zuberotarrak, Muxikako Arrospide, Lizarralde, Apaolaza, Zelaia, Artetxe. Diez de Ultzurrun nafarra, zarautzitarra zen Zinkunegi... eta ezin ahaztuzkoak diren Teodoro Hernandorena eta Justo Garate. Michel Labegueri eta Mikel Laboa mediku eta musikariak ere. Nola ez, Euskal Unibertsitatea sortzen bultzatzaile, eta Baskongadako adiskide eta zalduna genuen On Iñaki Barriola jauna. Eta azkenik, nire lagun maiteak ziren Joxean Agote eibartarra eta Antton Bandres tolosarra.

Guztien omenez, ekarri nahi nituzke hona *Jean Etxepare* mirikuaeren esanak, bere *Buruxkak* liburutik<sup>11</sup>: «Adituko dut edozoini urrerik ez dela aski, gizon baten bizia eros dezakenik. Eta bizia begiratu dakokanean, hogoi libera urre haren ganik ezin bilduz higatuko duk hire burua, galduko heure bizia. Atxizkik halere hire eskuak garbi, laño hire bihotza. Medikuntza duk ofizioetan ederrena».

Joan Sebastian Elkanokoa, sortzetik ama hizkuntza bera dugunez, gaur zuri eta zutaz mintzatzerakoan, nola ez nintzen ni euskaraz ariko, adiskide haiek sortutako erakundeko harrera honetan. Jakizu, baita ere, zorionez, munduan diren jakintza guztiak, gaur egun, gure Unibertsitateetan euskaraz irakatsi ahal direla.

Aski laburregia gertatuko zitzaizun, beharbada, gutun honetako albisten berri ematea, baina uzteko garaia edo tenorea dudanez, bukatzera noakizu. *Joan Sebastian bidelagun*, gaur hemen bildu garenon partetik, Agur eta Goraintziak hainbeste belaualdietako getariar zintzo guztiei, eta bereziki hain maitea izan zuen Talaiatik **Pedro Chueca Etxaniz** nire aita zenari.

Mila esker, zuen arretagatik.

(11) "Mediku xaharrak gazteari": 123.



# Juan Sebastián de Elcano desde la atalaya de Getaria\*

*FERNANDO TXUEKA ISASTI*  
Amigo Numerario de la RSBAP

Desde tiempo inmemorial Getaria se sitúa en los acantilados de Ipuzkoa. Su ser y su destino están ligados al mar Cantábrico, de donde han transcurrido pueblos y culturas que han recalado en estas costas. Las viejas calles y muros son testigos de esta larga historia que, aunque parece olvidada, ha sido transmitida de generación en generación, definiendo la idiosincrasia de los getariarras.

Getaria, lleva siglos oteando el horizonte desde sus atalayas, con sus fronteras abiertas al mar. La ballena ha sido el eje de su ser y de su memoria; es la espina dorsal de su historia. Desde fines del período romano, durante los siglos oscuros, los habitantes de este rincón de Ipuzkoa, dedicados a la pesca y a la agricultura, desarrollaron la caza de la ballena que en adelante constituyó uno de los puntales de su humilde economía. Desde el Eneolítico hasta tiempos recientes los rebaños procedentes de Aralar, Urbasa y Andía han venido a la costa. En Askizu y Garatemendi tenían los pastos de invierno, donde enterraban las cenizas de sus difuntos en los túmulos de Arriaundi.

---

(\*) Lección de ingreso. Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Getaria, 19.06.2016.

El día de hoy, víspera de San Juan, está repleto de sabiduría y misterio. En Getaria durante siglos el día de San Juan marcaba el inicio del ciclo anual, ya que ese día se elegían los miembros del concejo.

Getaria, parada y refugio de peregrinos a Santiago, poco a poco se fue urbanizando a partir de la iglesia. La ballena era la base de su economía pero a medida que crecía su población se fueron reforzando la construcción naval y el comercio, llegando a ser uno de los principales puertos del reino de Navarra. Hoy día es un hecho reconocido la fundación navarra de la villa allá por los finales del siglo XII, por mano, probablemente de Sancho el Sabio.

A los largo de la Baja Edad Media los vascos constituyeron una verdadera potencia marítima, cuyas actividades navales se extendían desde el Atlántico norte hasta el Mediterráneo oriental. Getaria era uno de los principales puertos de la época, lo que se manifiesta en hechos como:

- 1270: Obtención del privilegio real para obtener madera en cualquier bosque de Gipuzkoa con destino a la construcción naval.
- 1296: Activa participación en la formación de la Hermandad de las Marismas, cuyo diploma fundacional se guardaba en el archivo de Getaria.
- 1351: Firma del tratado de paz entre Inglaterra y Gipuzkoa, siendo uno de los firmantes Martinun Estephan de Golindano, vecino de Getaria.
- 1397: Formación de la Hermandad de Gipuzkoa, germen de la Provincia en este mismo templo.

El getarriarra *Juan Ibañez de Iceta* es un ejemplo representativo de las actividades de sus vecinos: En 1384 con su nao *Santa María* transportó sal de Ibiza a Génova, de donde regresó con mercancías a Valencia. De allí recaló en varios puertos de la Granada musulmana antes de recibir carga en Cádiz con destino a La Rochelle, de donde fue consignada a Southampton.

Toda esta actividad se recogía en un tiempo en el rico archivo de Getaria; esta riqueza ya perdida, queda de manifiesto en una carta remitida en 1802 por Vargas Ponce al Padre Echeverría, franciscano que residía en Aranzazu:

*Fui a Guetaria en cuyo archivo me aseguraban nada hallaría; y he hallado el más rico de los diplomas, que empiezan en 1202, que hasta ahora conozco en esta Provincia. Contaba con algún amanuense y no pude contar sino con mis dedos que muchos días dejaron inchados la impróba y material tarea (...)*

En tiempos de Elcano era una villa fastuosa. Según el *censo o quaderno de los millares* de 1483 había en Guetaria:

16 casas torres.  
 280 casas y caserías.  
 249 solares o sin casa (así había 57 propietarios más que sin propiedad).  
 1 nao, 4 caravelas, 3 navíos, 18 chalupas... en todo 26 buques hoy.  
 549 hombres al menos.  
 6 mancebas vulgo putas-  
 5 ferrerías tenía el concejo entre otros propios-  
 7 pilotos.  
 Varios plateros.  
 Calafates, carpinteros y toneleros.  
 Muchos zapateros.  
 Médico y sastre (...).

Es muy significativa la presencia en el siglo XV de un médico de Getaria. A este respecto decía Lope de Isasti un siglo después: *De cien años a esta parte se hallan médicos en esta provincia y de ellos pocos, que por haber hecho diligencia no he hallado más que diez y siete, porque los naturales de Guipúzcoa no se inclinan a esta facultad sino es por maravilla (...).*

A esta Guetaria cosmopolita de fines del siglo XV pertenecía la familia de Elcano. Su padre, **Domingo Sebastián de Elcano** nació en 1486, era maestre de nao y comerciante, miembro de una de las más opulentas familias de comerciantes de la villa. Su madre, **Catalina del Puerto**, pertenecía a un poderoso linaje de escribanos y eclesiásticos. Tuvo, que sepamos, cinco hermanos y tres hermanas. El mayor, **Sebastián**, se dedicaba al comercio en el Mediterráneo: en 1507 se hallaba en Nápoles y en 1517 en Mesina, vendiendo hierro fabricado en la ferrería de Alzolaras de Zestoa. Otro hermano, llamado **Domingo**, fue clérigo. Los otros tres hermanos, **Antón Martín**, **Ochoa Martín** y **Martín Pérez**, además de su cuñado **Santiago de Guevara**, marido de **Inesa**, y su sobrino **Esteban de Mutio**, hijo de **María de Elcano**, fallecieron junto a **Juan Sebastián** en el segundo viaje a las Molucas. La última hermana, **Catalina**, se casó con el contador **Gainza**.

**Juan Sebastián de Elcano** nació en 1486. Fue un hombre del Renacimiento, tanto por su obra como por sus conocimientos; coetáneo de Leonardo da Vinci, Pico della Mirandola y de la obra de Copérnico que no llegó a conocer.

Dedicado al comercio en el Mediterráneo fue condenado a la pérdida de su nave, acusado de haberla vendido a enemigos. Mucho se ha fantaseado acerca de que ésta fue la causa por la que embarcó en la expedición de

Magallanes. La realidad es otra bien distinta. Por entonces el vizcaíno doctor Matienzo figuraba a la cabeza de la Casa de Contratación de Sevilla, cuyo sobrino estaba casado con una hija del Contador López de Ibarrola y Gainza, natural de Getaria y pariente de los Elcano. Así embarco como maestre y no como un simple marinero fugitivo de la justicia.

Elcano fue bautizado en esta pila bautismal de esta iglesia de Getaria. En la pequeña escuela de la iglesia recibió los primeros conocimientos del *trivium* y del *quatrivium*. Amaba la geometría y los mapas de Ptolomeo y, quizás tuvo conocimiento del descubrimiento de Eratóstenes de que el mundo era circular. Recibió, también, las nociones de astronomía necesarias para orientarse en el mar y llegó a dominar el idioma del saber de la época: el latín.

En 1494, cuando tan sólo contaba con 8 años debió impactarle la aventura del obispo armenio Martir, quien de regreso de su peregrinación compostelana, llegó a Getaria, donde tomó un barco con el que:

*(...) recorrimos el mundo por espacio de sesenta y ocho días; después vinimos a la extremidad del mundo (...), fuimos seguidamente a Andalucía, a la ciudad que está en medio del mar —Cádiz— donde permanecemos durante diecinueve días, porque habíamos grandes temporales y nuestro barco experimentó averías, que se ocuparon de reparar aquí (...).*

Es decir, no un simple viaje comercial o pesquero, sino una verdadera expedición de descubrimiento.

Su sabiduría y pericia marinera se manifestó tras el fallecimiento de Magallanes, cuando tuvo que ingeniar la derrota a las Molucas, que el portugués llevó consigo a la tumba, así como la ruta de regreso desde Tidore con su pequeña nao de 80 toneles, descendiendo hasta las aguas del Antártico.

Su talla humana quedó de manifiesto en la carta que remitió al rey Carlos a su regreso antes de poner pie en tierra:

*(...) hemos llegado diez y ocho hombres solamente con una de las cinco naves (...) es que hemos descubierto y dado la vuelta a toda la redondez del mundo, que yendo por el occidente hayamos regresado por el oriente (...) suplico por los muchos sudores, hambre y sed, frío y calor que esta gente ha padecido (...) les haga merced de la cuarta (...) Sanlucar 6 Sep-1522, escrita a bordo de la nave Victoria.*

Su primera preocupación era para con los supervivientes de su tripulación.

En su tiempo su nombre fue colmado de gloria y honores que los cronistas e historiadores posteriores le han negado, unos en beneficio de Francis

Drake y la mayoría en la de Magallanes. Tampoco la historiografía española le ha hecho justicia. Por ejemplo, Cánovas del Castillo, padre de la moderna historiografía española afirmaba: *modesto maestro, más práctico que científico y antes que capitán aventurero.*

Nada más lejos de la realidad. Merced a su gran saber logró superar el problema del cálculo de la longitud, supo situar científicamente el límite del anti-meridiano y fue designado por el rey Carlos para que asistiera junto con otros cosmógrafos, geógrafos y filósofos a la cumbre de Badajoz con los portugueses para dilucidar la pertenencia de las Molucas. Entre sus pertenencias figuraba la obra latina Almanaque de Monterregio. A él se le asignó la fundamental tarea de imantar las cinco brújulas de la expedición: (...) por cinco piezas de piedra yman que se dieron al capitán Joan Sebastián para azevar las agujas (...).

Tras su fallecimiento el día 4 de agosto de 1526 en el Océano Pacífico escribió Urdaneta: (...) *falleció el magnífico señor Juan Sebastián de Elcano (...).*

Al mismo tiempo fallecieron la mayoría de los oficiales al mando de la expedición, víctimas de Ciguatera. Según reza la crónica de Fernández de Oviedo que recoge el testimonio de Joanes de Areizaga:

*(...) un día se tomó un pescado que paresçia corvina, tan grande como un salmón de veynte libras y todos los que comieron a la mesa del capitán general, enfermaron por le comer, de tal manera que no pensaron escapar; y creyose que murieran, si no fueran socorridos con triaca y otros remedios y non obstante esso estovieron muchos días enfermos. Deçia este reverendo padre clérigo, quel vido este pescado, y que tenía los dientes como un grand perro, y que el mismo mato otro tal pero mayor que los tenía de la misma manera, que pesso mas de çinquenta libras; pero que no osaron comer del, por lo ques dicho y lo echaron a la mar (...).*

La ciguatera es causada, entre otras, por la ciguatotoxina, producida por ciertos microorganismos presentes en las algas y acumulada en los peces que consumen dichas algas o devoran dichos peces herbívoros. No existe, a día de hoy, tratamiento específico contra esta intoxicación.

Juan Sebastián de Elcano, tu recuerdo sobrevive aún entre nosotros: permanece el solar de tu casa natal donde hace poco se ha descubierto una lápida conmemorativa en cinco idiomas. Cada año los miembros de la Cofradía de Mareantes de Elcano donan limosnas a diversos santuarios en cumplimiento de tus mandas testamentarias que tus descendientes no pudieron hacer, dado el estado de penuria en que quedaron en espera de las remuneraciones que el rey te debía y nunca se materializaron. El pueblo de Getaria nunca se ha olvidado de ti y en 1922 cuatro siglos después rememoró tu desembarco que desde entonces se celebra cada cuatro años.



# **“Elkanoren Sindromea”ren gainditzea: euskal itsas historiaren ikerketa, ezagutza eta hedapena. Bultzatzearen beharra\***

*XABIER ALBERDI LONBIDE*

EA Eren Adiskide Numerarioa

1919ko udan Sociedad Vascongadak, hau da, gure erakunde honek berak, orduan horrela deitzen zenak, Juan Sebastian Elcano getariarrak burututako Munduari Lehen Biraren IV. mendeurrenaren oroitzapena antolatuko zuen batzorde bat sortu zuen. Espainieraz hitz egiten ez zen gainontzeko herrialdeetan Elkano erabat ezezaguna zela oharturik, pertsonaia hau nazioartean ezagutzea emango zuten hainbat ikerketa eta ekintza kultural abiaraztea zen oroitzapen honen helburu nagusia. Eginkizunik garrantzitsuena Getariako San Anton mendian gutxienez 40 mko garaiera izango zuen monumentu bat eraikitzea izan zen. Dena den, arazo ekonomikoak zirela eta ez zen egitasmo hori nahi zen handitasunez burutzetik izan, eta bere ordez, gaur egun Getarian ikusgai dagoen Elkanoren monumentua eraiki zuten.

Honela, Euskal Herrian oso eragin larria duen gaitz bat finkatua geratu zen: gure itsas ondarearen ahanztura eta gutxiespena. Gaitz hau “Elkanoren Sindromea” deituko dugu euskal itsas historiako ordezkaririk unibertsalenaren oroimenez. Orduz gero gaitz honek okerrera egin du gainera, arrazoi hauen ondorioz:

---

(\*) Sarrera ikasgaia. Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País / Euskal Herriaren Adiskideen Elkarte. Albaola Itsas Kultur Faktoria - Pasai San Pedro, 2016.06.19.

Lehenengoa, euskal kulturak duen izaera minoritarioaren ondorioz, ez dauka eraginik espainiarra, ingelesa edo frantziarra bezalako nazioarteko kultura handietan.

Bigarrenkoa, XIX. mendean Frantzia eta Espainiako Historia Nazionalak eraiki zirenean bigarren mailan utzi zituzten euskal ekarpenak. Espainiari dagokionean nazio kontakizunaren ikuspegi “castellanista” eraiki zen, gainontzeko aukera guztiak baztertuz.

Hirugarrenkoa, Espainiako “Historia Nazionala”-ren eraikuntza prozesu bereziak ondorio larriak eragin ditu. Historia Nazional honek Aro Berriko Espainiako historia gainbehera prozesu bat izan zenaren ustea egi bihurtu zuen. Eteten ez zen espainiar gainbehera eta ustelkeria hau, besteak beste, XIX. mendeko hainbat aldaketa politiko eta Francoren Erregimena bera justifikatzeko arrazoi nagusietako bat izan zela ez dugu ahaztu behar. Tamalez, 60 eta 70, hamarkadetan Espainiako historiografiaren berrikuntza garatu zutenek ere, interpretazio hau bere horretan bereganatu zuten eta gaur egunerarte indarrean jarraitu du.

Euskal historiografia, Espainia eta Frantzikoaren morroi dena, ez da muga horiek gainditzeko gai izan. Egia da XX. mende hasieran, Berpizkundearen baitan, euskal itsas historiaren bertako eta nazioarteko ezagutza bultzarazteko hainbat ikerlan eta ekimen habian jarri zirela, baina ondorengo hamarkadetakoa gertakariak eten egin zuten saiakera. Ondorioz, euskal historiografiak zenbait gai landu dituen arren, esate baterako, XVI. mendeko ozeanoz handiko arrantza edo ontzigintza ez da orokorrean gure itsas ekarpenek mundu mailan izan duten eragina aldarrikatzeko eta ezagutarazteko gai izan. Horra, beraz, Elkanoren Sindromea deitzen duguna, eta hona hemen bere ondorio larriak: Historia Unibertsalari euskaldunok egindako ekarpenak historiografia hegemonikoen artean ezezagunak izaten jarraitzen dute. Horrek gure herriaren desprestijioa dakar: Europako gainontzeko herrialdeak ez bezala, bere ekarpen historiko garrantzitsuenak ezagutzen, eta aldarrikatzen ez dituen herria. Gure herria benetako subjektu historiko bat dela kontsideraturik al dago? Guzti horrek historia zientifiko eta akademikoarenganako arduragabekeria eragin du Euskal Herrian eta ondorioz, zehaztasun zientifikorik gabeko eta helburu politiko jakinak dituzten interpretazioen loratzea eragin du gainera.

Ikasgai honen helburua beraz, historialariak, ikerketa eta irakaskuntza erakundeak eta orokorrean gure gizartea funtsezko erronka kultural baten aurrean aurkitzen garela aldarrikatzea da. Hauxe da erronka: gure historia eta, batez ere gure itsas historia, ikertu, prestijiatu eta aldarrikatu beharra. Eta hori horrela dela frogatu dezagun, Juan Sebastian Elkanoren adibidea erabiliko dugu diskurtso honen ardatz moduan.

## 1. Juan Sebastian Elcano, Munduaren lehen itzuliaren Laugarren Mendurrenean asmatutako produktu bar al da?

Euskal historiografiak pertsonaia honi eman dion trataera eskasa kontuan izanda horrela dela pentsa liteke. Hau da, bere ekarpena eta Elcano bera hain funtsezkoak al dira? Hala badira, zergatik ez dira ezagunak eta onartuak? Elcano benetan lehen mailako pertsona al da edo ez al da Magallanesen ondorengo bat besterik? Espainiako Historia Nazionalaren aita den Canovas del Castillo-k honela definitu zuen Elcano: “modesto maestro, más práctico que científico y antes que capitán, aventurero”. Munduak beraz, lehen itzuliaren meritua Magallanesi egozten dio eta Elcano gehienetan ezezagun bat besterik ez da.

Baina gauzak ez ziren beti horrela izan. Bere garaian, Carlos V enperadoreak, hau da, orduko erregerik boteretsuenak lehen itzuliaren meritua onartu zion “Primus Circumdedit Me” dibisa emanaz. Eta aurrerantz, mendeetan zehar, euskal ekonomiaren oinarriak itsasoetan jarraitu zuen bitartean, Elkanoren ondareak Gipuzkoan zegoen fama, loria, ohore eta harrotasun iturri nagusia izaten jarraitu zuen. Itsas jarduera nagusienetan aritu ziren hainbat leinu ondare hau eskuratzen saiatu ziren mendeetan zehar. Elkanotarren leinua galdu ondoren XVI. mende amaieran beste itsasgizon getariar handi baina ezezagun bat, Antonio de Urkiola jenerala, izan zen ondare horren jabe. Bere seme Baltasar de Urkiola 1648an hil zenean, Bartolomé de Amezketa kapitain donostiarra eta don Pedro de Echave Asu merkataritza getariarra saiatu ziren bere ondasunak eskuratzen. 18.000 dukateko balioa zuten ondasun guztien artean preziatuena Elkanoren ondarea zen. Hau zen benetan guztiek eskuratu nahi zutena. Amezketa abokatuaren hitzetan: “...*es de mucho valor y estimación la casa que fue de Beltran delcano que esta inclusa en dichos bienes, de quien tienen los posehedores también sus Armas y por ser estimado el primero que rodeo el mundo como lo manifiestan sus rotulos, armas y divisas, es alaja de tanto lustre y estimación en toda aquella tierra que por ella sola hubiera cavalleros que hubieran dado la cantidad en la que se remataron todos los dichos bienes...*”.

Auzia 1672 arte luzatu zen eta azkenik bi zaldun horiek akordio batetara iritsi ziren: Amezketa Elkanotarren etxearen orubeaz jabetu zen bitartean, gainontzeko ondasunak, hau da, hilobia, armarría eta Elkanoren artxibo-dokumentazioa Echave Asuren eskuetan geratu zen. Elkanoren artxibo-dokumentazioa Echave Asuren eskuetan geratu zen. Elkanoren entzuteak eta euskaldunek zioten begiruneak bere horretan jarraitu zuten XVIII. mendean, hau da, Ilustrazioaren eta Arrazoiaren mendean ere. Horren lekuko, urte luzez Filipinetako Konpainiaren zerbitzura Txinako Cantonen lan egin ondoren

Getariara itzuli zen don Manuel de Agote y Bonechea jauna da. Bere jaioterrira heldu eta berehala Elcano omentzeko lanetan hasi zen. Batetik, 1799an Elkanotarren dorretxe erorian Madalenako ermitaren aurrean hasi zuen eta, bestetik, harresietako sarrera nagusiaren aurrean, euskaraz, gazteleraz eta latinez idatzitako testu zuen marmolezko Elkanoren irudia jarri zuen 1800. urtean.

## 2. Elkanoren benetako ekarpena: Kasualitate hutsa al da?

Elkano Laugarren Mendeurrenean asmatutako produktu bat ez dela frogatu dugu, baina orduan munduak zergatik onartzen dio Magallanesi lehen itzuliaren loria eta meritua? Espainiako historialariek orokorrean espedizioaren sorrera eta antolaketa Magallanesi bakarrik dagokiola esaten dute. Aldiz, Elcano beste baten egitasmoa bukatzea tokatu zitzaion bigarren mailako pertsonaia bat dela diote. Eta guzti hori nahiz eta badakiten Magallanesen helburua ez zela munduaren itzulia egitea, Moluketarako itsasbide eragingor bat aurkitzea baizik; eta nahiz eta badakiten helburu horretan porrot egin zuela Magallanasek, eta hainbat urte geroago Andres de Urdanetak lortu zuela balentria hori; eta nahiz eta badakiten bigarren espedizioan Elcano hil zenean bere konfiantzazko gizona zen Urdanetak hauxe idatzi zuela: “*Bien creo que si Juan Sebastian de Elcano no falleciera, que no arribáramos a las Islas de los Ladrones tan presto, porque su intención siempre fue de ir en busca de Cipango, por esto se llegó tanto hacia la tierra firme de Nueva España*”, alegia itsasbide horren soluzioa Elkanok susmatzen zuela. Hortaz, Magallanesi aitortzen diote Munduaren Lehen itzuliaren meritua nahiz eta badakiten Moluketara iritsi aurretik, Espainiako erregearen aginduen aurka bertakoen arteko borrokaldi batean hil zela Filipinetan. Fisikoki ezinezkoa den azalpen horren aurrean, ez da ba harritzekoa itsas historia entzutetsu bat izateak duen garrantzia oso ondo dakiten zenbaitek lehen itzuliaren meritua bereganatzen saiatu izana, adibidez ingelesek Drake-kin egin duten bezala.

Argi eta garbi geratzen da beraz, eta Munduaren Lehen Itzuliaren Laugarren Mendeurrena Ospatzeko batzordea osatzen zuten kideek ere horrela aitortu zuten, Magallanes goraiatzea, merezimenduzkoa bada ere, Aro Berriko esploraziorik nagusienaren antolaketa, kudeaketa eta ejekuzioan euskaldunek izan zuten funtsezko papera isiltzeko eta baztertzeko argumentua izan dela. Besteak beste, bazterturik geratu da espedizioa Sevillako Kontratazio etxeak antolatu zuela. Etxe hori, Euskal Herriko eta Gaztelako armadore eta merkatarien interesen arabera sortu zen eta une hartan euskaldunek zuzentzen zuten hein handi batean: Tesoreroa Sancho de Matienzo zen, Enkarerrietako muga dagoen Mena haranekoa, Faktorea Ochoa de Isasaga eta Kontularia Juan Lopez

de Recalde gipuzkoarrak ziren. Bazterrean geratu da, euskal itsas teknologia izan zela balentria hau egitea posible egin zuena. Bazterrean geratu da euskal merkataritza sareak izan zirela espedizioa prestatu eta hornitu zutenak: horniketeta Nicolas de Arteari eskatu zion Kontratazio etxeak eta honek Bilbon bildu zituen Gipuzkoa eta Bizkaiko hainbat herrietatik ekarritako gaiak, Sevillara bidaltzeko. Bazterrean geratu da gainera euskal nabigazio eta kosmografiaren garapena, horren adierazle nagusia Elkano bera delarik, Molukasetatik Iberiar penintsularaino ia lurrik ikutu gabe bakar-bakarrik nabigatu zuena. Bazterrean geratu da euskaldun giza ekarpena ere: amaitu zuten 18 gizonetatik lau, hau da, ia laurdena, euskaldunak ziren: Elkano bera, Juanes de Acurio pilotu bermiotarra, Juan de Arratia marinela Bilbotarra eta Juan de Zubieta paje Barakaldoarra.

Egia da, 18 gizon horien artean bizirik iritsi zen Antonio Pigafettak idatzi zuen espedizioaren deskribapenean ez zuela Elkano aipatu ere egin, elkarren artean izan zituen istiluen ondorioz. Eta egia da Pigafettaren idazlana hainbat aldiz argitaratua eta itzulia izan zela, eta Errenazimendu garaiko Europa hark ezagutu zuen espedizio buru bakarra Magallanes izan zela. Baina horrek ez du arintzen batez ere euskal historialariok eta euskaldun guztiok daukagun ardura eta errua munduko itsas historiari gure herriak egin dizkion ekarpen funtsezkoak, besteak beste, aipatu berri dugun Munduaren Lehen itzulia, ezagutzera ez emateagatik.

### **3. Ondorio gisara: XXI. mendean oraindik naoak eraikitzea beharrezkoa dugu**

Orain arte Elkanoren Sindromearen jatorriak eta ezaugarriak deskribatu ditugu, baina, horretaz gain, gaitz hau gainditzeko ezinbestekoa da terapia egokiak dituen bi sintoma nagusiaren aurka zuzendu behar ditugula gure ekimen terapeutikoak: historialarion konplazentzia eta euskal itsas historiako gertakari objektiboen ezezagutza.

Askotan iruditzen zait euskal historialariak konplazentzian erorita gaudela. Joandako bost hamarkadetan historiografiak izan duen garapenak, historialariok asko egin dugula eta gure ekarpenak funtsezkoak izan direla pentsatzera garamatza. Baina horrela al da? Egia da gure historiako hainbat arlo eta gai aztertzen eta ikertzen lan asko egin dugula, baina urte hauetan zehar sortu duen ezagutzak benetan balio izan al du euskal historiari mundu osoan izan duen funtsezko eragina aldarrikatzeko eta etxean eta atzerrian ezagutzera emateko? Ez al dugu munduko gure bazter honetara mugatzen den historia errejionalista bat besterik eraiki? Gure historiak bizi duen egoera hein handi batean horixe dela frogatu dela frogatzen duen hamaika adibide eman

ditzaket. Baina adibideak aipatzeko garaian ez naiz utzikeriaren ezaugarri nagusienetako bat den joera batean eroriko: besteen lanaren gutxietea eta kritika irrazionalean alegia, tamalez euskal historialarion artean oso hedatua dagoena. Horregatik nire burua hartuko dut euskal historiografiak bizi duen komplazentziaren adibide gisa.

Bai, hemen jakitera eman zaizuen bezala joandako azken 25 urteetan hainbat ikerketa egindakoa naiz, baita zenbait aurkikuntza egindakoa ere. Zenbaiten aburuz, gainera goraipamenak merezi dituzten ekarpenak dira eta horregatik bildu gara gaur guztiok hemen. Baina ekarpen horiek benetan aldarrikatu al dute euskal itsas historiak mundu osoan izan behar luken eragina? Erantzuna nik emango dizuet: Ezer gutxi! Nire ekarpenen helburu nagusia euskal itsas historiaren bilakaeraren eta funtzionamenduaren arrazoiak aurkitzea, ikertzea eta ulertzea izan da.

Gainontzeko historialariek in batera euskal historiografiaren marfilezko dorrearen barruan jardun naiz gure itsas historiaren motorraren arrazoi nagusiak gainontzeko arrazoiengandik berezi nahian eta kontrako argumentuak dituzten historialariei gogor eginaz. Kontenplazioaren marfilezko dorrea, bertan bildurik gaude euskal historiografiak dituen behar nagusienak interpretazio alorrekoak direla uste dugun guztiak: interpretazio eskola batekoak garenak beste gainontzeko eskola guztietakoak direnen aurka lehian.

Horra azken bost hamarkadetako euskal historiografiak izandako garapen handiaren arrazoi nagusia: Francoren garaian ez bezala, atzerriko kultura hegemonikoetan garatu dituzte interpretazio joera eta eskolenganako irekiera. Horra non dagoen euskal historiografiak gaingitu ez duen koska: atzerriko historiografia hegemonikoek aspaldian, XIX. mendeko positibismo garaian finkatu zituzten zeintzuk diren munduaren historia moldatu zuten gertakari eta pertsonaia nagusiak. Haien ondorengoek gaurdaino, gertakari horiek ulertzeko interpretazio joera berrizaleak landu dituzte, baina XIX. mendean finkatutako eta objektibotzat dituzten munduaren historiako giltzarri izan ziren datu, gertakari eta pertsonaia zehatzen zerrendak apenas aldatu gabe. Eta guk interpretazio joera hegemoniko horiek gureganatu besterik ez dugu egin, aurretik beste funtsezko lan asko egiteke dagoela aldarrikatu gabe. Ez ditugu hortaz, oraindik finkatu munduaren historian funtsezkoak izan ziren euskal datu, gertakari eta pertsonaia, hau da, datu objektiboak, ez interpretatiboak. Ondorioz, ez ditugu ezagutzen eta ez ditugu ezagutzera ematen eta aldarrikatzen. Inor gutxieteko nahirik gabe, errealitate bat agertzeko guztioi: zuetako inork ba al du mundu mailako itsas historian funtsezko ekarpenak egin zituen Francisco de Beroizen entzuterik? Horra ba gure herriak aurrean daukan erronka kultural nagusienetakoa, nagusia ez bada.

Eta oneraino iritsita eta gauden lekuan gaudela, argi eta garbi aldarrikatu nahi ditut azken bi hamarkadetan Elkanoren Sindromearen aurre egiteko ekintzarik eraginkorrenak burutzen ari den Albaola Elkartearen ekarpenak. Mundu osoan harridura pizten ari diren ekarpenak dira eta nazioarteko kultura erakunde nagusieneko askoren onespena eskuratu dute gainera. Besteak beste aipatu behar dizuet egun gutxi dela UNESCO-k San Juan Baleontziaren eraikuntzari eman dion babesia.

Tamalez, etxean baina entzute handiagoa du atzerrian Albaolak eta lehen deskribatu dudako utzikeria horren eraginez hainbat eta hainbat esamen, traba eta eraso jasandakoa da, baina hor dirau tinko 1565ean Red Bay-en ondortu zen euskal baleontziaren, hau da munduan hoberen ezagutzen den XVI. mendeko itsasontziaren erreplika zehatza eraikitzen. Eta besteak beste, euskal naio haiek munduko itsasontzien artean teknologikoki aurreratuenak zirela, haiei esker munduko itsasbide nagusienak aurkitu zirela eta munduari itzulua eman ziola nazioartean aldarrikatzen. San Juan naioaren erreplika zehatzaren eraikuntza, ziurrenik aspaldian Euskal Herrian gertatzen ari den gertakari kultural garrantzitsua da eta GUZTIOK saiatu behar genuke gure herriaren historian benetako mugari bat izatera iritsi dadin. Bidea beraz, hasia dago eta asko daukagu jokoan, gure prestigioa eta nazioarteko onarpenera daude jokoan, eta San Juanaren eraikuntza eta atarian daukagun Munduaren Lehenengo Biraren Bostgarren mendeurrena bezalako aukerak dira gure herriak inolaz ere galdu ezin dituenak.



## **Superación del “Síndrome de Elcano”: sobre la necesidad de impulsar la investigación, el conocimiento y la difusión de la historia marítima vasca\***

En verano de 1919 la Sociedad Económica Vascongada, antecesora de esta institución, impulsó la creación de una comisión para la conmemoración del Cuarto Centenario de la Primera al Mundo protagonizado por el getariarra Juan Sebastián de Elcano. Conscientes de que Elcano era un perfecto desconocido en los países de habla no hispana el principal cometido de la conmemoración fue el impulso de proyectos de investigación y de difusión cultural que dieran a conocer al personaje a nivel internacional. El principal proyecto fue la construcción de un monumento de al menos 40 metros de altura en la cumbre del monte San Antón de Getaria. De todas maneras las limitaciones presupuestarias impidieron su materialización y de manera alternativa se erigió el monumento que actualmente existe en Getaria.

Quedaba por tanto fijado un mal que afecta de manera muy grave al País Vasco: el olvido y menosprecio de nuestro patrimonio marítimo. Denominamos a este mal “Síndrome de Elcano” en recuerdo del representante más universal de la historia vasca. Desde entonces el mal ha ido agravándose debido a las siguientes causas:

En primer lugar, el carácter minoritario de la cultura vasca repercute en su escasa influencia sobre las grandes culturas internacionales como la anglosajona, la española o la francesa.

---

(\*) Resumen de la intervención en castellano.

En segundo lugar, cuando en el siglo XIX se construyeron las Historias Nacionales francesa y española, las aportaciones vascas fueron relegadas a un segundo orden. En el caso de España se construyó un discurso de nación de cuño “castellanista”, arrinconando todas las demás opciones.

En tercer lugar, el peculiar proceso de construcción de la “Historia Nacional” española ha generado consecuencias muy graves. Una Historia Nacional que endosa una evolución histórica a lo largo de la Edad Moderna de carácter decadente. Esta interminable decadencia y corrupción española constituyó, entre otros, uno de los principales argumentos que justificaron diversos giros políticos durante el siglo XIX, así como el propio régimen de Franco. Desgraciadamente, los impulsores de la renovación de la historiografía española durante las décadas de los 60 y los 70 del siglo XX, tenían asumido como veraz esta interpretación histórica, de manera que ha continuado en vigor hasta nuestros días.

La historiografía vasca, tributaria de sus homólogas española y francesa, no ha sido capaz de trascender esas limitaciones. Es cierto que en el seno del movimiento cultural de la “Resurrección vasca” de principios del siglo XX se llevaron a cabo diversas investigaciones e iniciativas que impulsaban el conocimiento de la historia marítima vasca, tanto a escala local como a nivel internacional, pero los acontecimientos de las décadas posteriores cortaron de manera absoluta esos intentos. En consecuencia, la historiografía vasca, a pesar de que ha primado el estudio de determinadas cuestiones y temas, caso de las pesquerías transoceánicas del siglo XVI, o la construcción naval, no ha sido capaz de que nuestras aportaciones a la historia marítima mundial sean conocidas y reconocidas a nivel internacional. En suma, continuamos afectados por el Síndrome de Elcano, con las siguientes graves consecuencias: las aportaciones vascas a la Historia Universal continúan siendo ignoradas por las historiografías hegemónicas. Ello supone un desprestigio de nuestro país: A diferencia de los restantes países europeos, somos un pueblo que desconoce y no reivindica sus principales aportaciones históricas. ¿Realmente somos considerados un sujeto histórico? Esta situación ha generado además un desprecio hacia la historia científica y académica por parte de muchos habitantes del país, lo cual genera la proliferación de multitud de interpretaciones carentes de rigor histórico al servicio de distintos objetivos políticos.

Esta lección pretende en suma dar un toque de atención acerca del fundamental reto cultural al que se enfrentan los historiadores, las instituciones académicas y de investigación, y, en general, la sociedad vasca. Un reto que consiste en la necesidad de investigar y prestigiar nuestra historia marítima. La figura de Elcano constituye un caso paradigmático para articular este discurso.

## **1. Juan Sebastián de Elcano, ¿un “producto” historiográfico del Cuarto Centenario de la Primera Circunnavegación del planeta?**

A juzgar por el escaso tratamiento que la historiografía vasca ha conferido a este personaje se podría responder de manera afirmativa. ¿Es decir, realmente Elcano y su aportación son de tanta trascendencia? ¿Constituye Elcano un personaje de primer orden, o no es más que un continuado de Magallanes? De hecho, uno de los padres de la Historia Nacional Española dijo de Elcano: “*modesto maestro, más práctico que científico y antes que capitán aventurero*”. En suma, el mundo atribuye a Magallanes el mérito de la primera circunnavegación, siendo Elcano, en la mayoría de los casos, un perfecto desconocido.

Pero las cosas no siempre fueron así. El emperador Carlos V, el más poderoso monarca de su tiempo, le reconoció el mérito de la primera circunnavegación concediéndole la divisa “*Primus Circumdedisti Me*”. En siglos posteriores, mientras las actividades marítimas continuaron siendo el principal nervio de la economía vasca, el legado de Elcano fue considerado como una de las principales fuentes de la fama, la gloria, el honor y el orgullo en Gipuzkoa. Algunos linajes que protagonizaron durante siglos varias de las principales actividades marítimas, trataron de hacerse con ese legado. La figura de Elcano continuó despertando prestigio y admiración incluso entre los vascos del siglo XVIII, es decir, el siglo de la Ilustración y de la Razón.

## **2. La verdadera aportación de Elcano: ¿Historia de una casualidad?**

Hemos comprobado que Elcano no es un producto del Cuarto Centenario, pero entonces ¿por qué el mundo atribuye a Magallanes el mérito y la gloria de la Primera Circunnavegación? Los historiadores españoles en general opinan que la concepción y organización de la expedición corresponden a Magallanes, siendo Elcano un personaje de segundo orden que se limitó a concluir un proyecto iniciado por aquel. Y todo eso a sabiendas de que el objetivo de Magallanes no era la circunnavegación, sino el descubrimiento de una ruta factible a las Molucas; y a sabiendas que Magallanes fracasó incluso en ese propósito, que sería llevado a cabo décadas más tarde por Andrés de Urdaneta; y todo eso a sabiendas de que en el curso de la segunda expedición cuando falleció Elcano, Urdaneta, que era su hombre de confianza, afirmó que Elcano sospechaba cual era la solución del problema del tornaviaje.

Queda de manifiesto, y también los miembros que integraban el comité para la conmemoración del Cuarto Centenario así lo manifestaron, que el encumbramiento de Magallanes, siendo incluso justo, constituye un

argumento que ha arrinconado y acallado la fundamental aportación vasca en la organización, gestión y ejecución del que probablemente constituye el principal viaje de exploración de la Edad Moderna. Entre otras, queda relegado el hecho de que la expedición fue organizada por la Casa de Contratación de Sevilla, organismo creado en función de los intereses de los comerciantes y armadores vascos y castellanos, y en aquel momento regido casi en su integridad por vascos. Queda relegado también que fue la tecnología naval vasca la que consiguió culminar con éxito esta expedición. Queda también relegado que fueron las redes comerciales vascas las que permitieron el apresto y el avituallamiento de los barcos de la expedición. Queda también relegado el desarrollo alcanzado por la navegación y cosmografía vasca, cuyo exponente es Elcano, quien navegó desde las Molucas hasta la Península Ibérica apenas sin tocar tierra, una hazaña realmente increíble. Queda también en el olvido la aportación humana vasca: de los 18 hombres que concluyeron el viaje, cuatro, es decir, casi la cuarta parte eran vascos: Además del propio Elcano, el piloto Juanes de Acurio de Bermeo, Juan de Arratia, marinero de Bilbao y Juan de Zubileta, paje de Baracaldo.

### **3. A modo de Conclusión: en pleno siglo XXI todavía es necesario construir naos**

Hasta el momento hemos descrito las causas y las características del Síndrome de Elcano, pero la sanación de este mal precisa, además, del diseño de unas terapias efectivas. Debemos aplicar remedios terapéuticos que luchen contra dos síntomas muy graves que origina este mal: La excesiva complacencia de los historiadores y el desconocimiento de los hechos objetivos de la historia marítima vasca.

Frecuentemente creo que los historiadores vascos pecamos de excesiva complacencia. El desarrollo que la historiografía ha experimentado durante las últimas cinco décadas, nos lleva a considerar que hemos hecho mucho y que nuestras aportaciones han resultado de gran importancia. Es cierto que hemos avanzado mucho en la investigación de diversos aspectos y temas de nuestra extensa historia, pero cabe preguntarse si realmente el conocimiento que hemos generado ha contribuido en el reconocimiento del papel de nuestra historia tanto en el País Vasco como a nivel internacional.

El gran desarrollo experimentado por la historiografía vasca en las cinco últimas décadas se puede resumir de la siguiente manera: apertura, a diferencia de lo que sucedía durante el Franquismo, a las tendencias y escuelas historiográficas desarrolladas por las culturas hegemónicas del extranjero. Es

en este punto donde se hace evidente el escollo que la historiografía vasca no ha conseguido superar: las historiografías hegemónicas extranjeras fijaron durante el positivismo del siglo XIX cuáles son los acontecimientos y personajes más relevantes de la historia universal. Sus descendientes hasta nuestros días han ido desarrollando nuevas tendencias interpretativas que permitan comprender esos acontecimientos, pero apenas han variado los listados decimonónicos de “hechos objetivos”, es decir de acontecimientos y personajes claves en la historia. Y nosotros nos hemos limitado a asumir esas tendencias interpretativas hegemónicas, sin reclamar que estaba aún por concluir una tarea previa de carácter fundamental. Es decir, todavía no hemos construido un repertorio de datos, de acontecimientos y personajes vascos, es decir, hechos objetivos no interpretativos, que fueron fundamentales en el devenir histórico mundial. En consecuencia, ni los conocemos, no los damos a conocer, ni los reclamamos. He aquí uno de los principales retos culturales a los que se enfrenta nuestro país, si no es el principal.

Llegados a este punto y estando donde nos hallamos, quiero llamar la atención sobre las aportaciones que en las dos pasadas décadas ha realizado Albaola, asociación que de manera más efectiva está luchando contra el Síndrome de Elcano. Unas aportaciones que generan admiración en todo el mundo y han obtenido el apoyo de algunas de las más prestigiosas instituciones culturales de ámbito internacional, como es el caso del que recientemente le ha concedido la UNESCO a la construcción de la réplica de la nao San Juan. Desgraciadamente, Albaola goza de mucho más reconocimiento fuera de nuestras fronteras y, a pesar de verse afectada por infinidad de rumores, trabas y agresiones, continúa firme construyendo la réplica exacta de la nao vasca que en 1565 se hundió en Red Bay, la embarcación del siglo XVI que mejor se conoce en el mundo. Y continúa proclamando que aquellas naos vascas eran las embarcaciones tecnológicamente más avanzadas de su tiempo y que abrieron a la humanidad las principales rutas de navegación, concluyendo, entre otras, la primera circunnavegación. La construcción de la réplica exacta de la nao San Juan es sin lugar a dudas el principal acontecimiento cultural que desde hace tiempo sucede en el País Vasco. Un acontecimiento al que TODOS deberíamos contribuir para que llegue a constituirse en un verdadero hito en la historia de nuestro pueblo. El camino ya está iniciado y tenemos mucho en juego, nuestro prestigio y reconocimiento internacional nada menos.



## Xabier Alberdi Lonbide - Sarrera Ikasgaia\*

FERNANDO TXUEKA ISASTI

EAEko Adiskide Numerarioa

**“Othoi Çato Etxera”**

(...) *Ithakara itzultzeko bidaian abiatzen zarenean, egizu erregu bidea luze izan dadin, menturez betea, ezagutzez betea. (...)*

Constantin Kavafis

Ene lagun eta adiskide den Xabier Alberdi Lonbide, getariartutako zarauzitarra dela dirudi, zeren gehienetan getariarrekin alderantziz izan ohi da. Xabierrek Baskongadaren sarrera honetako Harrera Hitzak egitea eskatu zidanean, noiztikakoa genuen elkarren ezagutza izan zen aurrena bururatu zitzaidana; bistan denez, bera urteetan zerbait gazteagoa baita eta ez genuen elkarren berri.

Gure harremana 2007. urte inguruan hasi zen Getariako hiribilduaren “mendeurrena” zela-eta. Elkanoren figuraren alde historikoa berrikusiz, hausnartuz, ikertuz... hasi ginen elkarlanean. Horrela joan zaigu denbora, bidaia aberats horretan *egiazko sustraiak* sakontzen istant batean urrundu dira urteak, eta iraganetik beste ikuspegi berri bat emaltzen hasi ginen etorkizunari begira.

Lizundu eta zapuztutako urte umeldu haiek ez dizkiagu ahanzteko Xabier, ez baikaituzte hondartza ertzeko zakarren artean ikusi, udazkeneko ekaitz ostean suntsitutako arbolen enbor zaharrak bezala. Enbatari aurrera egin ahala, ahituta zegoen Elkanoren figuraren unibertsaltasuna handitzen joan da, eta bere V. mendeurrenako proiektu hura, galernaren ondoren *Fenix* hegaziaren antzera errautsetatik biziberrituz aireratu da. Hamarkada horretatik, etenik gabeko lankidetzarekin, ezin ukatu elkarrenganako adiskidetasuna, konfiantza, fideltasuna eta errespetu zientifikoa izan eta zor diogula elkarri.

---

(\*) Harrera Hitzak.

*Itsasoan urak handi dire, murgildu nahi dutenentzat... gure herriko lanak handi dire...* Gure Xabier Lete poeta handiak zioen kantuaren lerroan.

Beraz, zu ere Xabier izan eta, *gure herriko lanak handi dire* eta zure “enkargutxo” hau apaltasun eta umiltasunetik jaso nuen *Harrera Hitz* hauek egiteko. Ohorea izateaz gain, ezin uka harrotasun ttanta batekin ere izan dela. Gaur hautatu eta paratu duzun lekzioak uka ezina da ardura eta zuhurtzia eskatzen dituela. *Elkanoren Sindromea* gai sakon eta berritzailea izateaz gainera, aurrerantzean urratzailea izatea ere espero dugu.

Anglosajoiek dioten *Landmarks* edo mugarriak inguratuko duen ataka irekitzen du zure hausnarketak, eta etorkizunean lan honek *unamak* motxean lotuko dizkie, Elkanorekin egin nahi dugun bezala, gure hainbat euskaldun unibertsal haietaz aurrerantzean egingo diren ikerketei.

Ikerketak ere, itsas munduan ohikoa den bezala, olatu arrisksuetan *koasta* jartzea darama aurrera joateko, beti iparrorratzari begira, ausardiaz, banandua jaso eta bilduz, eta gardentasunarekin jakintzaren argia zabalduz jokatzea eskatzen du. Beraz, aurrera beti. Gure kapitain-pilotu zahar haiek zioten moldean: *Uraunditan Busti egingo gaituk, baina tentuz, ito gabe!*

Lerro hauetan Xabier Alberdiren curriculuma osorik aurkezteak luze joko liguke, eta hala ere motz geldituko ginateke. Euskal Herriaren Historiaz eta bere itsas-kultura zabalaren jakitun eta maisu dugu, Xabier. Umetatik itsas munduari begiratzeak Zarauzko portu-txikiko batelen tostartetik, nola ez bere bizitzako eginkizunak eta ikerketak deiadar horretara ez bideratu! Aro Berriko Euskal Itsas Historian espezializatu zen, hain zuzen, bere doktore tesiarekin: *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII*.

Hainbat artikulua zientifiko, ikerketa eta indusketa arkeologiko eginak ditu, eta lan multzo hauek aurkikuntza adierazgarriak azalarazteko parada eman dio. Euskal Herriko Antzinako Burdin Aro eta erromanizazio garaietako hainbat eta hainbat aztarnategitako indusketa garrantzitsuak zuzendu eta burutu ditu: hiribildu, jauregi, eliza, eliz aurre, eta abarretan, non ez, arkeologia lanak egin ditu eta horretan dihardu. Baita Arrantza eta ibai portuen inguruan ere: *Gipuzkoako Antzinako Portuguneak*, Deustuko Unibertsitateko ikerketa ildoaren baitan. Egun *Elkanoren Munduaren Lehen Itzuliaren V. mendeurrenaren* antolaketa batzordeko lanetan ari da buru-belarri. Era berean, aipatu behar dugu Estatu Batuetako *Ingalaterra Berrian* euskal marinelen aztarnak induskatzen dituen *Basque early presence in New England research project* egitasmoan ari dela. Emaizta harrigarriak espero ditugu hortik, ea Ipar Amerikaren historia aldatzen den!

Letra xumeetan idazten diren gure historia txikiak eta hurbilekoak ere, ordea, maite ditu Xabierrek. Iragan mendetako Itsas Memoriaren ondare etnografikoa jaso eta gordetzeko, betirako euskal itsaso eta lehorreko bizimodu zahar hura gal ez zedin Getarian *Kanpaia Elkartea* sortu genuen elkarlanean, Emeterio Sorazu getariar antropologoa zenaren itzalean, Pello Iribarren irmotasunarekin eta Xabier Alberdiren adorea. Horrela, Getariako soto eta ganbaretan baztertu eta ahaztuta edo galtzeaz zeuden ehunka “traste zahar” jasota ditugu dagokien izen eta erabilerarekin. Egun, ekimen harekin, ziurrenik Euskal Herrian dagoen euskal marinelen tresna tradizionalen bilduma aberats eta osoena dugu.

Portuetan baztertutako zurezko ontzi tradizionalak berreskuratzen ere lan bikaina egiten ari zaigu Xabier. Begi-bistakoa da gure mila urteko itsas ondare material eta immaterialari oroimenezko mira berezia diola Xabierrek, eta testigutza emanez Zarauzko portutxoan prest dauka bere antzinako *batel* zaharberrituari bela zabaldu ondoren itsasoratzeko. Baina bere curriculumaren itsas bidaia sintetizatzen duen beste funtsezko jarduera *Albaola Elkartean* da, bera baita elkarte honetako Ikerketa Saileko zuzendaria eta hainbat ikerlanen arduraduna.

*Albaola* aipatu eta bertan gaude ekitaldi akademiko hau burutzen. San Joanetako solstiziora hurbiltzen ari gara, udako atarikoan gaude, eta eguzkia gailurretara doan bezala, denboraleak gaindituz, San Joan baleontzia ere aurrera doa. Albaola Elkartearen Itsas Faktoria honetan elkartu gara, XVI. mendeko baleontzia berreskuratu ondoren euskal Itsas Memoriaren santutegia gauzatzen eta gure herriaren ondare historiko galdua berreraikitzen ari diren esparruan. Hemen laburbiltzen da, hastapenean Erdi Aroko ilunpetatik hasi eta euskaldunek belaunaldi belaunaldi apika landutako ontzigintzaren teknologia, eta bere eboluzioan itsas-teknologia honen garapena, hemen argitzen zaigu mendeetan euskaldunek itsas eta ozeanoetan garatu zuten nagusitasunaren zergatia.

Ez baita itsasoan ibiltzerik ahal jakinduriarik gabe, baina are gutxiago uretan, orekan, sendo, eta zuzen dabilen ontzirik ez bada! Eta euskaldun haien ekarpena Historiari, jakintza eta ausardiatik, ontzigintzako teknologia eta nabigaziorako gaitasuna eta kemena uztartzen jakitetik heldu zen. Hori aldarrikatzea eta azaleratzea dagokigu, gurea dugulako, gure Euskal Herriaren nortasun eta izaeran itsatsia izan delako.

Ipar Euskal Herriko antzinako elizen edo Zumarragako Antiguako base-lizaren antzera, paregabeko egiturak oroitarazten dizkigu Pasaiako itsas erai-kuntza honek. Ontziaren hezurdurak gure hainbat herritako euskal dorretxe,

etxaburu eta baserritako ganbara, mandio eta aletegitako abe, gapirio eta abarren joskerak ekartzen dizkigu gogora. Ontziola harrigarri honi eta San Joan ontziari so egitean, bada, galderak arrapaladan otutzen zaizkigu: ganbara eta zurezko ganga egiturak eta teknologia hura itsasontzien hezurduretara aplikatu ote zen? Edo alderantziz gertatu zen? Hau da, itsasorako ingeniariartzako teknologia izan zen lehenik garatu zena, eta euskal arkitektura zibilera hedatu zen ondoren? Hor dugu adibidez, diogunaren lekuko izan baitaiteke, XVII. mendean Usurbilgo Aginaga auzoko *Mapil* ontziolako ontzi-maisua, aldi berean *Arrillaga Haundi* baserri ederraren ganbarako joskeren egile eta nagusia izan zena.

Euskal Herriko itsas portutako marinel eta merkatariak Ipar Atlantikora ere begira bizi izan zirela badakigu, historiografian doi-doi jaso izan bada ere. San Joan baleontzi honek ez gaitu Ternua, Labrador, Svalbard, Islandia edo Artikoko ur izoztueta bakarrik eramaten. Harrigarria badirudi ere, ontzi mota berdinak izan ziren, antzinagokoak noski, Erdi Aroko XIII. mendetik Europako atlantiar Iparralde, Andaluzia, Berberia, Afrika eta Kanariar uharteaz gain, Mediterraneoko Alexandria edo Chios uharteraino zebiltzanak garraioan adibidez, baita geroago Amerikaren aurkikuntzan eta ondoren Pazifikoa nabigatzen ibilitakoak ere.

Beraz, honi begira, euskaldunak zorionekoak gara eta esker on zuri Xabier Agote jauna, eta baita gainerako lankide, lagun eta babesle zareten guztiei ere. Miresgarria zuen eginbidea ametsak gauzatzean. Nola ez hunkitu hau ikustean!

Mende luzetan euskaldunen isileko jarduera hura, itsas bidaiak haiek, gaur erromantikotasunez eta epikaz beterikoak diruditen arren, badakigu ez zirela batere gozo eta atseginak izan. Gure itsas historia anonimo haien testuinguru hura gogor eta krudela izan zen, lantuz eta sufrikarioz josia eta herrimenez beterikoa. Honela dio XVII. mendeko euskal marinel anonimoaren *Ternuarako Partida tritea*-n denbora haietako bizimoduaren lekukoak azaltzen digun poeman jaso:

- 9) Itsasoac nau bicitcen  
 harc berac nau ni icitcen  
 bici laburra emanen  
 guero berac eramanen

Eta beraien familiak Euskal Herrian itzuleraren esperoan. Horren lekuko dira aurkeztu berri diren 1757. urteko euskaraz idatzitako 50 esku-titz, Londreseko High Court of Admiralty artxiboetan aurkitutakoak. Aukera izango dugu, bada, garai haietako marinel eta euren familien historia txiki haiek eta testuingurua margotzeko!

Gaur bertan, Alberdi jaunak ikerketa lerro berri bat eskaini digu, beste ataka berri bat zabaldu du bere ikasgaiarekin: euskal historiak dituen zeinu eta gaixotasunak, utzikeriak, ezjakintasun eta akatsak plazaratu ditu, eta muinetik heldu dio gaiari; nola bestela! Azken hamarkadan Euskal Herriaren historiari buruz egindako ekarpenen artean, garrantzitsua da gaurkoa. Ekarpene hau, goi mailako ikerketa ezberdinak gurutzatuz, arrazoi-tuz, ehunduz eta ekinez egina dago. *Elkanoren Sindromea* izendatu ondoren, definitzera eta hitz lauz azaltzera etorri zaigu, eta hau ez da gau sargori batean amestutako elezaharra.

Orokorragoa izanik ere Xabierrek aurkeztutako gaixotasunaren eremua, gaur egun *Sindrome* honen jarraitzailek ere bada gure Euskal Herri txiki honetan. Hara euskaldun unibertsalak diren Loiolako Inazio edo Elkano, bes-teren artean tarteko dituztela, pertsonaia hauen historia eredugarriak erkinduz, gutxiesten saiatzen ari direnak.

Nabarmendu behar da, ordea, euskal itsasgizonek merkataritzako ibil-bideak ez ezik, Erdi Aroan ozeanoa ikertzeko bidaia ezezagunak ere egin zituztela, eta XIV. mendearen hasierarako nabari ziren Ameriketako Ipar Atlantikoan Artikoko balea merkataritza-helburuaz ehizatze bidaia.

*Nabigazioko Artean* aditu zen euskal-pilotu multzoa Mendebaldeko eta Ozeano Bareko itsasoetara sakabanatu zen, nahiz eta arrasto gutxi utzi oro har kronika historikoetan. Baina Migel Laburu jaunak erantzunak aurkitu nahian, galdera hau egin zuen: *Marinel haiek non lortu zuten gaitasuna, eta nondik atera ziren Elkanoren mailako pilotuak edo Juan de la Cosaren pareko ontzi-maisu eta kartografoak?*

Gure iritiz, hura guztia ez zen zorte ona medio edo zoriak halaxe nahi zuelako burutu, Erdi Aroko *Cádizko Euskal Pilotuen eskolatik* jasotako itsas zientzia eta maisutasuna bere eginda zutelako baizik. Erdi Aroan zehar Cádizko hiria giltzarria izan zen Mediterraneoetik Ipar Atlantikorako itsas bidaietan; besteak beste, itsas-merkataritzaren alorrean. Ezinbestekoa zen itsasontzien helmuga eta abiapuntu gisa, eta euskal itsas-maisu eta pilotuen “elkargunea” ere bai, merkataritzako itsas zeharkaldi handietarako norabideak zekizkiten alturako pilotuak aldatzeko.

Erdi Aroko itsas tradizio historikoan, itsasoko beste erakunde antolatu-rik agertzen ez zaigunez gero, Cádizko *Colegio de Pilotos Vizcaínos* edo Pilotu Euskaldunen Elkargoa izan zen nabigazio-artearen ezagutza lortu eta zabaltzeko egon zen bakarra. Kantauri itsasoan mendeetan zehar pilatu-tako itsas nabigazioko jakinduriaren jabe zen. [Ikus orain, Cádizko Euskal

Pilotuen inguruan argitaratu berri dugun lan zehatzagoa hemen: “El Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz. La otra historia marítima de los vascos: del *Mare Nostrum* al Pacífico”, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 8, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2016, 591-645].

Gure herri honek ez du Homero bat izan, (grekoek bezala). Historiografia anglosaxoian ez bezala, ehunka euskal nabigatzaileen itsas ekintza gogoangarriak ez dira nabarmendu eta aitortuak izan. Horregatik, Euskal Herriko historiaren pertsonaia haietaz oroitzerakoan, Isaac Newton zientzialari jakintsuaren hitzak gureganatzen ditugu: *etengabeko aurrerakada egin badugu, erraldoi handi haiek beren sorbalda gainean eraman ginduztelako izan da*. Eta Errenazimenduko munduan Copernico, Galileo, Leonardo da Vinci edo Pico de la Mirandolaren antzeko zientzialari edota pentsalaririk izan ez bazen ere, haiek diseinatu eta burututako unibertsoa eta mundu teoriko hura, zientifikoki Elkanok egiaztatu zuen bere ekintza gogoangarriekin planetari itzulia eman zionean. Eta bai, testuinguru historiko hartan erraldoi horietako bat izan zen.

Bi gertaera garrantzitsu ari dira gure artean bideratzen. Lehenik, San Juan itsasontziaren berreskuratzea, gure historiaren mugari bihurtu da jadanik; bigarren, Elkanok munduari Lehen Itzuliaren Bosgarren Mendeurrena ospatzera goaz 2019-2022an.

Badugu itxaropena edo uste dugu *Elkanoren Sindrome* hau gaindi daitekeela, eta ez dugu horretara heldu arte amore emango, ezin dugu etsi. Gertakizun gogoangarri hau mugarri eta urrats handi bat izan liteke, gure herriak daraman *Elkanoren Sindromea* gainditzten hasteko. Garaian gaude gaitasun kroniko honek dakarren porrota eta nihilismo hori bideratzeko, batik bat errotu ez dadin gure belaunaldi gazteengan.

Orain hilabete aurkeztu dira Getarian Lehendakariaren ahotik, aurkitu berri diren Elkanoren zortzi eskutitz, bere eskutik idatziak. Urrats pozgarria izan da, Euskal Itsas Historiaren ikerketa, ezagutza eta hedapena bultzatzeko, Xabierrek dioen bezala. Bi eskutitz ezagunak genituen, baina aurkikuntza hau garrantzitsua izan da gure historiako gailurretako bat areago ezagutzeko, bere nortasuna eta jakinduria zientifikoki aztertu, osatu eta zabaltzeko aukera eskaintzen digulako.

Galdu ez gaitezen, sendagarria ere behar da, ekintza eta ideien zentzuan, anima kolektiboa eta amankomunean osatutako espiritua lortu behar da denen artean, gure zaharrek *Euskal Gogoa* esaten ziguten hura. Desio eta pentsamenduen benetako sinergiak osatuz, adimen kolektiboa sortuz eta kontzienteki

asmoak jomuga bateratua izan dezaten Elkanoren figura unibertsalaren inguruan. Xede honi grekoek *Egregora* deitzen zioten.

Berrikitan joan zaizkigu Baskongadako Juan Ignacio Uria eta Bixente Zaragueta, jaun eredugarriak, zalduntxo zaharren izaera eta jakinduria jasozten eta transmititzen jakin zutenak. Unibertsoa eta gizakien ikuspegi holistikoa zeukaten haiek. Apika katebegiak urrutirantz luzatzen irakatsi ziguten maisuak itzaltzen ari dira. *Egregora* sortzen zen haien inguruan, beraien hitzetan, beraien gizabidean, beraien herriminean. Ea antzeko egregora sortzen den Euskal Herriko gizartean ere.

Constantin Kavafis poeta alexandriarrak zioen bezala, Joan Sebastián Elkano, gure pertsonai mirezgarria, bere Itaka-ra iritsi da, bere itsasbide luze eta astunaren ondoren, ezinak eta sufrikarioak saihestu eta gaindituz, munduari lehenik itzulia garatu ondoren etxera ekarri dugu bidegilea. Eta Itsas-Errenazimenduko gizakien jakinduriaz hornitua datorkigu bere sorterriko portura, bere mezua entzun nahi ez duten eta itsu direnei bere ikasgaiarekin argitzera:

*Zeure adimenduan izan ezazu Ithaka beti.  
Horrainoko etorrera da zure jomuga.  
Baina ez ezazu presaka zeure bidaia bete.  
Hobe da anitz urte eder dirauela;  
eta behin ia zaharturik uhartera heltzea  
Bidean jasotako guztiarekin aberats,  
Espero gabe Ithakak aberastasunik ematea.  
Ithakak bidaia eder bat eman zizun.  
Bera gabe ez zinatekeen abiatu*

Iparaldeko Izarrari so (marinelen Stella Maris) atsedenek eta lurrik ia ukitu gabe, goizeruetan hegadan bidaiatzen duen itsas hegazti talaiariaren gisa, ene lagun Xabier Alberdi Lonbidek iraganeko urtetan euskaldunen mendetako **uherari** jarraitu dio **zangaren** antzera. Ulises baten moduan, **itsaslaminen aiumak** eta **trabainarru zakarrek** irentsi gabe datorkigu, eta gaur, oroimen galduaren gure itsas-pilotu zahar haien irudira, bere **belaontzian** arin dator uhinen gainean, **poparetik** haizearen ufada lagun duela iritsi zaigu moila muturreko atarira, Baskongadako portu-zaharraren lehorreko **antxirrira**... bere hausnarketa eta indusketen altxorrekin... Ator hadi barrura, jakin-mineko Adiskide eta denboretako jakintza eta aniztasunen gordailu den arragora!

Ongi etorri, Xabier, Euskal Herriaren Adiskideen Elkartera!



# San Salvador de Getaria: un templo gótico muy singular

RAMÓN AYERZA

Arquitecto

Amigo de Número de la Bascongada

## *Resumen:*

*Breve descripción del templo parroquial de Getaria y sus singularidades, con especial atención a cómo inviste los cánones del estilo gótico, las vicisitudes que ha sufrido y cómo ha sobrevivido a ellas. Incluye cronología.*

*Palabras clave: Getaria. Puerto. Templo. Parroquia. Derecho Foral. Juntas. Provincia. Gótico. Desnivel. Triforio. Arbotante. Incendio. Cañonazo. Catrapona. Convención. Ocupación. Franceses. Carlistas. Monumento. Cronología.*

## *Laburpena:*

*Getariako parrokia-tenpluaren eta haren bitxitasunen deskribapen laburra, arreta berezia jarriz estilo gotikoko kanonak egituratzeko moduari, jasandako gorabeherei eta gorabehera horiek gainditzeko moduari. Kronologia ere aipatzen da.*

*Gako-hitzak: Getaria. Portua. Tenplua. Parrokia. Foru Zuzenbidea. Batzarrak. Probintzia. Gotikoa. Desnibela. Triforioa. Ostiko-arkua. Sutea. Kanoikada. Katrapona. Konbentzioa. Okupazioa. Frantsesak. Karlistak. Monumentua. Kronologia.*

*Summary:*

*Brief description of the parochial temple of Getaria and their singularities, paying special attention to the rules of the gothic style, the vicisitudes that has suffered and how it has survived to them. It encloses chronology.*

*Keywords: Getaria. Port. Temple. Prish. Foral law. Assembly. Province. Gothic. Floor level. Triforium. Arc-boutant. Fire. Cannon shot. Catrapona (cannon tunnel). Convention War. Occupation. French people. Carlist people. Monument. Chronology.*

Me gustaría dedicar este texto al Doctor Juan Carlos Morillo, esforzado Médico de Familia y zamorano ilustre. Debo a su tesón, perspicacia y ciencia poder seguir aquí, entre vosotros, disfrutando de vuestra amistad y compañía.

**Sumario**

1. Presentación.
  2. Templos parroquiales precedentes en Getaria.
  3. Getaria en los caminos medievales: el Camino de Santiago.
  4. El templo parroquial de Getaria, hoy.
  5. Peculiaridades de San Salvador de Getaria.
  6. Las obras del siglo XV, hasta 1495.
  7. El desastre de 1495.
  8. Las obras del siglo XVI.
  9. 1597, el incendio.
  10. 1638, primer bombardeo masivo, francés.
  11. El tremendo siglo XIX: franceses y carlistas.
  12. Lamiendo las heridas.
- Anexo: cronología el templo de San Salvador de Getaria.

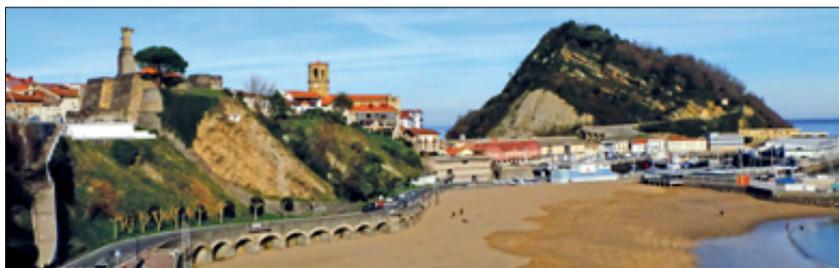


Fig. 1: Getaria tal como se ve viniendo desde Zarauz: El Monumento a Elcano, el templo parroquial y el “Ratón”. La vista arquetípica desde el sureste.

## EL TEMPLO PAROQUIAL DE SAN SALVADOR DE GUETARIA: UNA MIRADA

### 1. Presentación

La costa guipuzcoana no es acogedora. Vista desde el mar, que es por donde mejor se ve, y también de donde vinieron comerciantes, invasores y los más empeñados adversarios, se presenta como una muralla casi continua de enhiestos acantilados que, de cuando en cuando, toleran la insinuación de un río, el sosiego de una playa. En medio de toda esa piedra destaca el enclave de Guetaria, único en osar un escueto pero decidido avance hacia el mar color sardina. Ya desde niños aprendimos a reconocer su marca de identidad, el islote que, humilde y audaz, enfrenta su hociquillo al mar soberbio y poderoso. “*¡Mira, mira: el Ratón!*”, y nosotros, *encantados de reconocerlo, lo señalábamos con el dedo.*



Fig. 2: Vista aérea de Getaria tomada a comienzos del siglo XX desde el norte, en la vertical del islote de San Antón. Impresiona lo esforzado del emplazamiento, ocupando el fondo de la *nava* sobre el espolón rocoso. Obsérvese la exacta colocación del templo, al borde del acantilado, dominando la actividad económica del puerto.

Aquella singularidad no pasó desapercibida a los esforzados pobladores de la costa. Tampoco, por supuesto, a los romanos, grandes observadores y muy

sagaces explotadores, que instalaron en ella una “cetárea”<sup>1</sup> (pronúnciese *queta-rea*) donde elaboraban *garum*<sup>2</sup>, una asquerosidad muy apreciada en las mesas de los *exquisitos* de Roma, a donde era exportado, junto con la plata y el plomo obtenidos en las minas de Arditurri, desde el puerto de Oiasso, hoy Irun. Llegado el momento, los romanos se volvieron a casa, dejando atrás instalaciones, explotaciones, urbanizaciones y recuerdos, pero lo más probable es que el emplazamiento de aquella factoría no volviese a estar ya nunca más deshabitado.

Las excavaciones llevadas a cabo bajo el templo parroquial de Getaria y su entorno inmediato, han permitido alcanzar un estrato muy antiguo, por debajo del ocupado por una necrópolis medieval de tumbas de lajas, donde se han hallado abundantes fragmentos de cerámica *sigillata* y otros restos que señalan una indudable presencia romana.

Tras la caída del Imperio siguió un largo silencio que se prolongó hasta el siglo XI, durante el cual la ocupación de la costa se retrajo hacia las tierras del interior, víctima de riesgos y cautelas. Primero, por las invasiones bárbaras; luego, por las algaras musulmanas y, finalmente, por las reiteradas visitas de las flotas vikingas que las frecuentaban con fines comerciales y recreativos mientras se dirigían hacia tierras mejor provistas<sup>3</sup>. Es posible que en aquellos años Getaria se retirase hasta Askisu. Al término del incierto lapso que fue la Alta Edad Media, lo que Plinio el Viejo denominara el *Saltus Vasconum*, inicialmente nómada y pastoril, adoptó la agricultura, se sedentarizó y se convirtió al Cristianismo —probablemente en ese orden— de modo que el territorio cobró importancia y empezó a concitar codicias dominicales.

---

(1) Mr. Jean François Larralde, director del Musée de Guetháry confirmó esta hipótesis. La bella población de Guetháry se halla sobre la misma costa cantábrica, a pocos kilómetros al nordeste, al otro lado de la frontera francesa; se ha excavado en ella una factoría romana de salazones de las mismas características. Así, al paralelismo de los nombres le correspondería el de las actividades industriales.

(2) El *garum* era un condimento muy apreciado por los romanos, indispensable en las sofisticadas mesas de los elegantes de la capital. Se elaboraba a base de pescado que se salaba y dejaba fermentar. Puede considerarse el precedente histórico de los actuales salazones, en particular los de anchoas. Se consumían en forma de una olorosa pasta que probablemente sería incompatible con los gustos y exigencias higiénicas actuales. Consultado en su día a este respecto, el ilustre cocinero donostiarra Pedro Subijana coincidió con esta sospecha.

(3) CASADO SOTO, José Luis: *El País Vasco y el mar. Desde los orígenes hasta el siglo XVIII*. Incluido en la obra colectiva *El País Vasco y el mar a través de la historia*. Diputación Foral de Gipuzkoa, Depto. de Cultura y Turismo. San Sebastián, 1995, pp. 27-29.

Para comienzos del siglo XII los reyes de las demarcaciones administrativas inmediatas al Saltus, los mejor situados para ejercer alguna autoridad, supieron apreciar el potencial de aquellas tierras y trataron de atraerlas a su *realengo*. El instrumento jurídico idóneo para aquella iniciativa fueron las cartas-puebla, por las que el soberano otorgante fundaba una población, la “villa”, y concedía determinados privilegios jurídicos y económicos, recogidos en un texto legal denominado “Fuero”, a todos aquellos que fuesen a poblarla. De entre aquellos privilegios, merece especial atención (y afecto) la calificación de *hombres libres* que las villas reconocían y otorgaban a los habitantes que residían en ellas durante más de un año y un día.

Las villas *de realengo* fueron, pues, y desde un principio, el elemento colonizador y repoblador de aquellos territorios poco densamente poblados y que por entonces adquirirían interés económico y estratégico para las monarquías promotoras. En la entonces *Tierra de Ipúscoa* (literalmente, *de los Ipu*), las primeras se fundaron en la costa<sup>4</sup>: San Sebastián, antes de 1180 por Sancho el Sabio Navarra y con fuero propio, inspirado en el de Estella; Fuenterrabía, en 1203, Guetaria en 1209, Motrico también en 1209 y Zarauz en 1237; las cuatro por el monarca castellano Alfonso VIII y con el Fuero de San Sebastián. Los motivos para estas fundaciones fueron, por supuesto, siempre políticos y también, con frecuencia, económicos. En San Sebastián, los reyes navarros intentaron apuntalar un dominio —y un puerto— en la costa cantábrica, una *puerta al mar*, pretensión que por cierto no lograron porque los avispados guipuzcoanos dieron muestra de su buen olfato político yéndose con los castellanos, entonces vándulos como ellos y con un futuro presumiblemente más atractivo.

Getaria fue la tercera fundación en la Tierra de Guipúzcoa. Era uno de los pocos puntos de la costa que ofrecía un puerto de buena arribada y amplio calado. Algunos autores conjeturan —pero no fundamentan— que en este mismo emplazamiento estuviera el oppidum *Menosca* del que nos hablara Plinio.

---

(4) Para más detalles a este respecto, consúltense los libros de Beatriz Arizaga Bolumburu: *El nacimiento de las Villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV: Morfología y funciones urbanas*. Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones (C.A.M. hacia “libre”). San Sebastián, 1978 y Urbanística Medieval (Guipúzcoa). Ed. Kriselu, S. Sebastián, 1990.

La villa medieval de Getaria se implantó en un enclave dignificado por el recuerdo de la factoría romana, y lo hacía aprovechando para ello un solar harto comprometido, en una estrecha lengua de roca en forma de nava, con sus bordes más elevados que el centro, como una teja canal que vertiese hacia el norte, al mar y el islote. Las villas de realengo suelen estar planificadas. En el caso de Getaria, los condicionantes del emplazamiento hubiesen justificado un geomorfismo radical y, sin embargo, no fue así en absoluto. La traza adoptada fue la de una retícula marcadamente regular que distribuye las casas de manera aparentemente parigual sobre la losa. La retícula ocupa un rectángulo oblongo en cuyos extremos cortos se sitúan los elementos notables y más representativos. En el sur, más alto y del lado de tierra, la torre militar y las murallas, hoy frontón, donde se hizo la torre para la defensa y se construyó luego la Casa Consistorial; en el norte, frente al mar, dominando el área económica del puerto, el Templo Parroquial. Otro tanto se produce en todos los puertos guipuzcoanos, coincidencia que podría dar pie a que los maliciosos, que siempre los hay, deduzcan que los curas siempre se las hayan ingeniado para arrimar, nunca mejor dicho, “el ascua a su sardina”. Pero no fue así. Aquellos templos eran de promoción —y administración— municipal; eran públicos, pertenecían a sus feligresías, no como ahora.



Fig. 3: Vista de Getaria a comienzos del siglo XX desde el norte, con el puerto en primer término.

## 2. Templos parroquiales precedentes en Getaria

Como a continuación vamos a ver, la ejecutoria del templo parroquial de Getaria ha sido de todo, menos sosegada. Se ha hecho y deshecho,

construido y destruido, sucesivamente, casi sin pausa ni sosiego, de modo que en sus muros pueden hallarse materiales que se remontan hasta el siglo XIII, aunque la obra mayor actualmente en pie provenga de finales del siglo XV, trufada de *pentimentos* e intervenciones disonantes; algunas, muchos años posteriores, construidas como reparación de guerras, incendios y otras calamidades.

Debemos recordar que, a lo largo de toda la Edad Media, los templos parroquiales constituían la únicas dotaciones colectivas de las poblaciones que servían y también, convendrá no olvidarlo, el espejo en el que se miraban sus habitantes y por el que exhibían su prez y honra ante las poblaciones convecinas, es decir rivales. Aquel diabólico mecanismo de presunción, rivalidad y autocomplacencia dictaba un empeño de construcciones y renovaciones en el que los vecinos, empujados por el dicitario del “no ser menos”, muchas veces arteramente sustituido por el de “no parecer menos”, se vieron llevados a invertir caudales más allá de lo razonable. En ese sentido, Getaria ha dado amplias muestras de haberse comportado como una población muy altamente consciente de su notoriedad —el cuidado que puso en la preservación de su Archivo (finalmente perdido) así lo acredita— pero también muy limitada en fondos disponibles para dispendios; desde luego, mucho más de lo que hubiese deseado. Tenía un puerto con un excelente acceso por mar, pero muy mal comunicado por tierra, y era por allí de donde venían las mercaderías, básicamente pacas de lana de la Mesta Castellana, cuyo transporte debía enriquecer a sus comerciantes. Y así, mientras San Sebastián o Deva se permitían el alegre despilfarro de derribar templos góticos aun recientes (la noción de *Patrimonio Histórico* no existía todavía entonces) para adoptar las nuevas modas “romanistas”, Getaria tuvo que conformarse con ampliar su templo, dentro de los estrechos límites impuestos por su emplazamiento intramural, y conservando sus formas góticas para poder así seguir aprovechando sus fábricas.

Caracteriza el mecanismo que hemos denominado *de reconstrucciones y renovaciones* que se llevase a cabo casi siempre sobre los mismos emplazamientos. Los solares sobre los que se edificaban los templos solían ser los mejores de las poblaciones, y el suelo bajo ellos quedaba *consagrado* al mismo tiempo que éstos y no se podían razonablemente desconsagrar, motivo por el que las renovaciones y reconstrucciones se sucedían siempre en los mismos lugares.

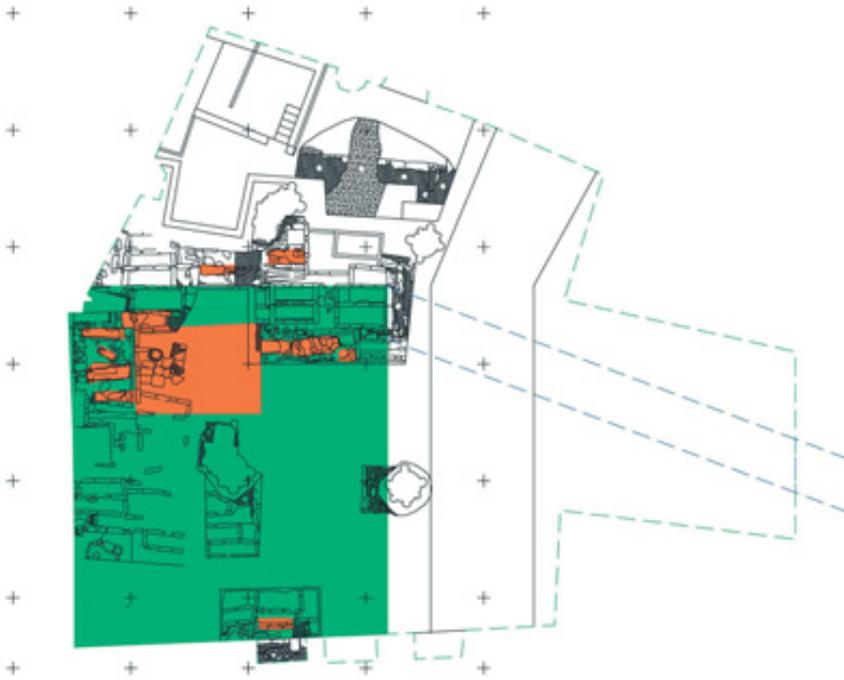


Fig. 4: San Salvador de Getaria. Plano cedido por la Sociedad Arkeolan con la Hipótesis de la evolución de la iglesia, establecido a partir de las excavaciones llevadas a cabo en febrero de 2001.

En NARANJA: Necrópolis de lajas de los siglos XI-XII y localización del templo primitivo.

En VERDE: Hipótesis del templo construido tras la fundación de la Villa en 1209.

Punteado AZUL: Restos de la muralla conservados bajo la cabecera del templo.

Dado que suponemos que el enclave de Getaria haya estado poblado, en mayor o menor medida, desde al menos los tiempos imperiales romanos, no se puede descartar que hubiese allí algún tipo de templo cristiano al menos de principios del siglo XII, traduciendo lo que por entonces y allí correspondiese a una versión del *románico*. Luego, ya desde comienzos del

siglo XIII y a partir de la fecha de fundación de la Villa, tuvo que haber en Getaria un templo parroquial del estilo correspondiente al momento, tardorrománico o inicialmente gótico, probablemente con naves de cubierta leñosa y un coro —estimado en su tiempo *amplio*— del mismo material a sus pies y quizá a sus lados. Sin pruebas objetivas que la avalen, adelantamos la razonable hipótesis de que este templo fuese más pequeño, lo que le permitiría disponer de una planta más regular que el que luego le sucedió. Y en efecto, sería de dimensiones más reducidas porque serviría a una población menor, pero también porque el mecanismo de “renovación” impone la “ampliación” para acreditar la mayor riqueza de los promotores. Sería además más regular porque, al ser más pequeño, podría permitírsele dentro del espacio disponible. Lo más probable sería que su planta formase parte de las previsiones del planeamiento en la traza de la villa, lo que da pie a suponer que su planta fuese relativamente regular; sin duda más que la del actual templo. Observando ésta, es fácil comprobar que la única esquina que presenta un ángulo asimilable al recto es la situada en el extremo sudoeste.

En esa misma zona, en el arranque del muro que parte desde esa esquina hacia el norte para formar la primera mitad de la fachada occidental, es posible ver una serie de arcos de medio punto que apenas afloran de los actuales niveles del pavimento, tanto por fuera como por dentro del templo. Hay quien ha querido ver en estas formas indicios de románico correspondientes al templo anterior. Lo que allí se ve es, desde luego, demasiado poco para embarcarse en conjeturas. El arco de medio punto es, por su parte, una forma muy avalada en la arquitectura no adintelada de todos los tiempos, y lo mismo puede darse en un edificio románico como en uno gótico, con lo que la información suministrada por su existencia allí no resulta concluyente en modo alguno. Otro asunto son ya las molduras que acompañen los arcos, cuyas series se protocolizan de acuerdo con las modas de cada momento. Los arcos interiores carecen de molduras, pero no así los exteriores. Curiosamente, ambos arcos se desaparejan presentando modenaturas dispares, aunque pertenecientes ambas a las maneras comunes en el conjunto del templo, con profundos cavetos ultrasemirculares separados por baquetones apezonados. Estos arcos se presentan sin trabar con las fábricas que los circundan, por lo que es probable que se hayan desmontado de su emplazamiento original y estén aquí reutilizados. El templo medieval hubo de localizarse a partir de esta esquina, cuyo emplazamiento sería mantenido por su sucesor. Nada sabemos de su distribución ni de su forma, pero su longitud no debía superar la alineación de la calle.

### 3. Getaria en los caminos medievales: el Camino de Santiago

A partir de comienzos del siglo XII, la peregrinación a Santiago fue una realidad potente y elocuente durante toda la Edad Media. Cerrado el camino a Tierra Santa por las malandanzas, torpezas y errores militares de los cruzados, no les quedó a los europeos piadosos, si querían repristinar su fe y marchar en pos de la novedad y la aventura, otro recurso que ir a Roma o Compostela, únicos enclaves no sometidos al Islam donde era posible venerar los restos de un apóstol del Señor.

Contradiendo su acreditado nombre, el Camino de Santiago no era propiamente lo que hoy llamaríamos *un camino*, es decir, un itinerario lineal y unívoco, sino un haz de encaminamientos que, como un río con sus afluentes, confluían progresivamente a medida que se acercaban a su destino. Hubo, pues, muchos ramales de aquel Camino. Aun hoy subsiste el sentimiento de que la iniciativa piadosa requiere el compromiso personal del viajar por los medios y fuerzas propios del peregrino, lo que contradice la (relativa) comodidad de la navegación por mar. Por ello, los ramales clásicos del Camino eran y son terrestres. Los más acreditados entraban en la Península por los puertos pirenaicos de Ibañeta y Somport, ya alejados de la Tierra de los Ipu. Puede sorprender este recurso a elevados puertos de montaña, Ibañeta con 1056 metros y Somport con 1631 metros de altitud respectivamente, cuando el paso por el vado de Behobia no presenta en absoluto rigores comparables. Lacarra<sup>5</sup> recoge el comentario de Petit de Meurville según el cual esta facilidad inicial tenía luego muy laboriosa continuación en la intrincada topografía que pliega y repliega Gipuzkoa, mientras que los caminos transpirenaicos resultan cómodos una vez superado el parapeto de la cordillera. Habrá también quien, ilustrado por los excesos verbales del presunto redactor de la *Guía del Peregrino*, Fray Aymeric Picaud, crea más bien que tal opción obedecía a piedad, desdén y prudencia, pues lo más probable es que en aquellas fechas la Tierra de los Ipu apenas estuviese aun cristianizada y no era, desde luego, prudente ni pedagógico hacer cruzar a una peregrinación devota por tierras de infieles.

---

(5) VÁZQUEZ DE PARGA, Luis, José María LACARRA y Juan URÍA RIU: Las peregrinaciones a Santiago de Compostela. Madrid, 1948-1949, t. 2, p. 32, nota.

Además del trazado canónico de los caminos de Santiago, con sendos ramales, entrando uno por Navarra y otro por Aragón a través de los puertos secos ultrapirenaicos para reunirse luego en Puentelarreina, se sabe de la existencia de otros itinerarios, desplazados en el tiempo, probablemente menos frecuentados y, en consecuencia, también menos documentados. No carece de lógica que, por lo menos durante algún tiempo, mientras las algaras musulmanas cruzaban y asolaban la vía principal, tuviesen que recurrir los peregrinos a estos ramales secundarios, de trazado más laborioso, pero también más discreto.

Aunque con alguna demora quizá atribuible al obstinado conservadurismo de sus gentes, la Tierra de los Ipu terminó por adoptar la *religión verdadera*. En relación con los caminos que cruzaban Guipúzcoa, la profesora Elena Barrena<sup>6</sup> nos informa de que fueron dos, ambos partiendo del vado de Behobia sobre el Bidasoa: El que cruza la provincia de nordeste a sur siguiendo el curso del Oria y desembocando en la llanada alavesa a través del túnel de San Adrián y el costero, que bordea el mar Cantábrico, más o menos paralelo a los bordes de los acantilados.

Sería este segundo ramal, el costero, el que enlazaría la aldea y luego villa de Getaria con el hito medieval compostelano. Aunque no haya datos fidedignos del paso de este ramal por la villa, la lógica así lo exige. Este ramal debía apoyarse necesariamente en infraestructuras existentes, y hasta nuestros días ha llegado la calzada costera, que procedente de Zarauz bordea por alto los acantilados hasta alcanzarla. De acuerdo con Lambert<sup>7</sup>, la arquivolta polilobulada de la puerta occidental de San Salvador insinúa su relación con el Camino, y convendrá recordar que es muy posible que esta puerta fuese la principal de San Salvador, en la fachada meridional dando frente a la Calle Mayor, que por cierto prolonga el ramal que descendía desde la antedicha calzada. Una ventanita a punto de disolverse sobre la fachada de la Casa de los Zarauz repite el mismo esquema polilobulado, que se entendería mejor de estar a la vista de una puerta con las mismas características decorativas y alusivas.

---

(6) BARRENA OSORO, Elena (Directora): *Historia de las vías de comunicación en Gipuzkoa*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, 1991.

(7) LAMBERT, Élie: *L'architecture religieuse dans le Pays Basque Français, en Etudes Médiévales. Le sud-ouest français*, vol. 2, Toulouse, 1956.



Fig. 5: Ventanita enmarcada en un polilóbulo —cuya mitad izquierda está torpemente rehecha— en la fachada de la casa de los Zarauz y portada occidental polilobulada del templo.

#### 4. El templo parroquial de Getaria, hoy

La mejor vista del templo de San Salvador se obtiene desde una aproximación por el este, tanto en barco mecido por las aguas como, más prosaicamente, viniendo por la carretera que, siguiendo la costa, viene desde Zarauz, población vecina y rival por ende. Vista desde allí, asomado su volumen al borde del acantilado<sup>8</sup> que lo defiende y abisma, la iglesia aparece como un lacónico volumen pétreo, de formas cúbicas y, sin embargo, esbeltas, prácticamente ciego, con el excepcional hito de la airosa torre que por el sur lo flanquea. Pese a la radical ausencia de pináculos, el esforzado contrapunto de contrafuertes y arbotantes le confiere una imagen muy gótica, sólo contradicha por la casi absoluta ausencia de vanos. Y el gótico nunca ha sido ciego; se recurrió a él precisamente para eliminar la barrera de los muros de fachada y

(8) Hoy esta imagen se ha visto profundamente modificada por la construcción de un flamante y amplio puerto pesquero-deportivo que ha pulverizado la promiscuidad entre templo y agua. Esperemos que sea para bien.

dar paso a los rayos del sol hasta el interior de las construcciones. Así que nos preguntamos, mientras llegamos de nuestro paseo costero, espumados por las olas que rompen a nuestros pies, mecidos por el rumor de ese mar siempre inquieto que extiende su señorío hasta el infinito, ¿ciego o cegado? Porque no es lo mismo. Y vemos entonces las huellas de los arcos formeros, incisas en los paños de las fachadas de cantería arenisca, subsumidos en ellas, apenas manifiestas pero allí presentes, indudables. No, no: Cegado. Eso ya es otra cosa.

El conjunto del templo no parece cumplir con la estricta orientación canónica a este, probablemente constreñido por su encaje en la trama urbana. Y tampoco resulta fácil determinar en cuánto la incumple porque sus fábricas no se alinean obedientes a una orientación precisa. Tomando como referencia la dirección del espinazo de la bóveda central, estimamos que ésta se desvía unos 30° sexagesimales hacia el este-sureste. De todos modos, y para no complicar aun más las cosas, este texto da a muros y fachadas las nomenclaturas que hubiesen tenido si hubiesen estado donde deberían: Muro norte para el del lado del evangelio, muro sur para el de la epístola, muro este para el testero del presbiterio y muro oeste para el de los pies de las naves.



Fig. 6: Interior del templo parroquial de Getaria, hacia el presbiterio. Si nos fijamos, vemos que todo está bastante torcidillo, pero apenas se nota, porque la perfecta articulación de sus pisos altos, con un triforio muy desarrollado y de estilo vertical, y un claristorio cuajado de celosías flamígeras, unifican la estampa del conjunto y atraen de inmediato nuestra atención.

Ya en la Villa, la Calle Mayor recorre el fondo de la *nava* que alberga su casco histórico enlazando la antigua muralla, hoy frontón, con la torre-pórtico que ampara la puerta meridional, principal, del templo parroquial. Es un recorrido ameno y aperitivo, lleno de bares acogedores, restaurantes perfumados por sus parrillas, y tiendas con ofertas igualmente deliciosas. Al cruzar el umbral de la iglesia, el cambio de imagen sorprende. Lo que al exterior fuera severidad, opacidad y angulosidades, se muda al interior en sugerencias y complejas articulaciones, con todos los paramentos cubiertos por una tupida filigrana de encajes y calados. Sólo la oscuridad permanece, manteniendo un nexo de misterio entre el adusto exterior y el verboso interior, multiforme e insinuante, muy propio de la (mejor) tradición gótica.

El templo de San Salvador se nos revela entonces como un edificio prácticamente exento de moderadas dimensiones: 32 m de longitud máxima por 27 m de anchura máxima total, y entre 18 y 20 metros de altura máxima de las bóvedas en la nave central, alturas que se reducen a la mitad en las colaterales, cuyas anchuras, siempre irregulares, andan entre los seis y los siete metros. Realmente poca cosa, sobre todo si se compara con las iglesias parroquiales de su propio entorno. Estrechamente ajustado en el marco urbano que lo acoge, tiene una planta sensiblemente trapezoidal, sin duda resultado de los condicionantes espaciales de su solar en la Villa. Consta de tres naves con tres tramos separados por cuatro pilares. La cabecera es cuadrangular y se posiciona canónicamente en el extremo oriental de la nave central.

La primera impresión general es de absoluto y radical goticismo. Las naves colaterales se cubren con bóvedas cuatripartitas de gran pureza. Las de la nave meridional se nos antojan más tempranas por su estricta obediencia al canon más clásico del estilo; la septentrional, en cambio, se permite alguna fantasía aunque sin rozar, en ningún caso, la extravagancia. Es posible que la nave sur haya sido levantada a finales del siglo XIII; mientras que la norte, más moderna y probablemente de una mano diferente que se distingue por unos expresivos cruces de nervios en los arranques de algunas bóvedas, ya sería del siglo XIV. La nave central se cubre con bóvedas con trazas de ser bastante posteriores por la inclusión de terceletes, bragu-tones y hasta un esquema estrellado en su tramo más occidental, pentagonal, sobre el coro. Esa imagen —y el relato de infortunios que ahora abordaremos— las remite a mediados del siglo XVI.



Fig. 7: Interior del templo parroquial de Getaria, hacia las bóvedas, que parecen surgir del elevado triforio que rodea la nave por sus cuatro lados. A partir del nivel de arranque de esa planta, es perceptible un cambio de intenciones y hasta de color. Sobre el nivel de gótico clásico con sus bóvedas cuatrimpartitas se encarama una construcción aligerada con piedra de toba y calada con bóvedas estrelladas y de terceletes. Eso puede suponer un siglo de evolución en el estilo.

La arquitectura se deja mecer, gustosa, por los ritmos ternarios, como si se entregara al vértigo hipnótico de un vals. En el gótico, esa propensión puede alcanzar niveles obsesivos: Nave central y dos colaterales, un-dos-tres; tres ámbitos, coro, naves y presbiterio, un-dos-tres; tres niveles, nave, triforio y claristorio, un-dos-tres; pilares ternarios bien articulados en basa, fuste y capitel, un-dos-tres; y así hasta el infinito. En el caso del templo parroquial de Getaria, con un interior marcadamente ternario con su plano de nave, triforio y claristorio claramente diferenciados, la sensación de goticismo se ve muy potenciada por la implantación del altísimo y omnipresente triforio que faja su nave central por los cuatro costados. Así lo debió ver Jorge Oteiza cuando

calificó el templo de *Catedral de las iglesias vascas*<sup>9</sup>. ¿Qué le llevaría a hacer, concretamente, aquel comentario? ¿Por qué éste, y no otro, templo guipuzcoano? Son bien conocidos su fino olfato plástico, y la buena puntería de sus dicterios. Quizá percibió la penetrante goticidad del edificio; subrayada por su formidable triforio, realzando la imagen interior que mejor inviste las características del estilo en toda la Provincia.

De hecho, ese triforio es, al mismo tiempo, clásico y único en el Territorio. Clásico porque las formas que lo componen son exactamente las mismas que las de otros triforios próximos, como los de Santa María, hoy *Catedral Vieja*, de Vitoria, así como los de Santiago de Bilbao o, más cercanos, de Santa María de Deva o lo que queda en Villafranca de Ordizia. Pero, al mismo tiempo es único porque ninguno de ellos tiene el descomunal desarrollo del que nos ocupa. Los otros triforios no pasan de ser ajustados ánditos con una anchura de paso de apenas una vara por otras dos de altura, lo estrictamente necesario para permitir el paso, y cruce, de personas no muy altas. El triforio de San Salvador tiene la misma anchura, pero su desarrollo en altura alcanza las cinco varas, con una estatura de 4,54 m, unos once codos<sup>10</sup>, superando en talla algunos triforios catedralicios, como los de Burgos o Chartres. Y eso no es normal, incluso muy raro, porque resulta caro y no aporta ninguna utilidad práctica inmediata que compense el gasto. Además, carece de precedentes en la arquitectura local y no resulta fácil de explicar dentro de la lógica constructiva en un templo del carácter y tamaño del de Getaria.

Así lo ha descrito nuestro querido amigo Edorta Kortadi, en el referido texto editado por Erein (v. nota 9), en términos de una precisión —y de un lirismo— que sólo a él pertenecen: *Este bello templo irregular construido en el siglo XIV es de tres naves, la central más alta y ancha que las laterales, alto presbiterio de traza sacrificial y bello triforio corrido a lo largo de todos los muros, laterales centrales. El triforio está compuesto de sutil y delicada tracería con arquillos foliados así como antepechos calados con cuatrifolios inscritos en círculos.*

---

(9) Observación recogida en el libro de Plazaola, Juan y Cortadi, Edorta (Directores): *Arte vasco*. Gobierno Vasco, Departamento de Cultura. Ed. Erein, San Sebastián, 1982. P. 108.

(10) 1 vara castellana = 2 codos = 3 pies = 0,8359 m.



Fig. 8: San Salvador de Getaria: Paño del triforio correspondiente al paño oriental del presbiterio. Lo habitual es que la balconadura trifoliada sea el doble de alta que el antepecho cuatrifoliado, pero aquí esa altura supera el cuádruple del antepecho. Sobre él, una lámpara de bronce de inspiración gótico-bizantina colocada en la última campaña de restauraciones.

## 5. Peculiaridades de San Salvador de Getaria

Ya hemos insinuado que el templo de San Salvador presenta un gran número de singularidades que lo hacen único en su género. Veamos:

Lo primero, **la traza de su planta**. La gótica es una arquitectura llena de requerimientos geométricos impuestos por la exacta coincidencia de los arcos que condicionan sus plantas, formadas a su vez por la agregación de paños abovedados triangulares que forman los tramos rectangulares. Así, Santa María del Manzano en Fuenterrabía, las Santas Marías las Reales de Deva y Zarauz, San Pedro de Zumaya, la Asuncion de Ntra. Sra. de Lekeitio y, con ellas, todo el conjunto de templos cuyas formas se establecieron en tiempos góticos, tienen unas plantas cuyas naves se inscriben en estrictos diseños de traza rectangular, rematados luego a oriente por cabeceras en ocasiones poligonales, como ocurre en Zumaya o en Lekeitio. Pues bien, nada de eso ocurre en San Salvador que, obligado por las estrecheces de un suelo constreñido, debe renunciar al recurso de los ángulos rectos y se acoge a un esquema de

planta palmiforme, en forma de “pie de oca”, con tan sabrosas resonancias herméticas. Sólo su esquina suroeste, en la parte del templo donde son más evidentes los restos de fábricas más antiguas, se aproxima al ángulo recto, aunque sin cumplir del todo sus severas exigencias.

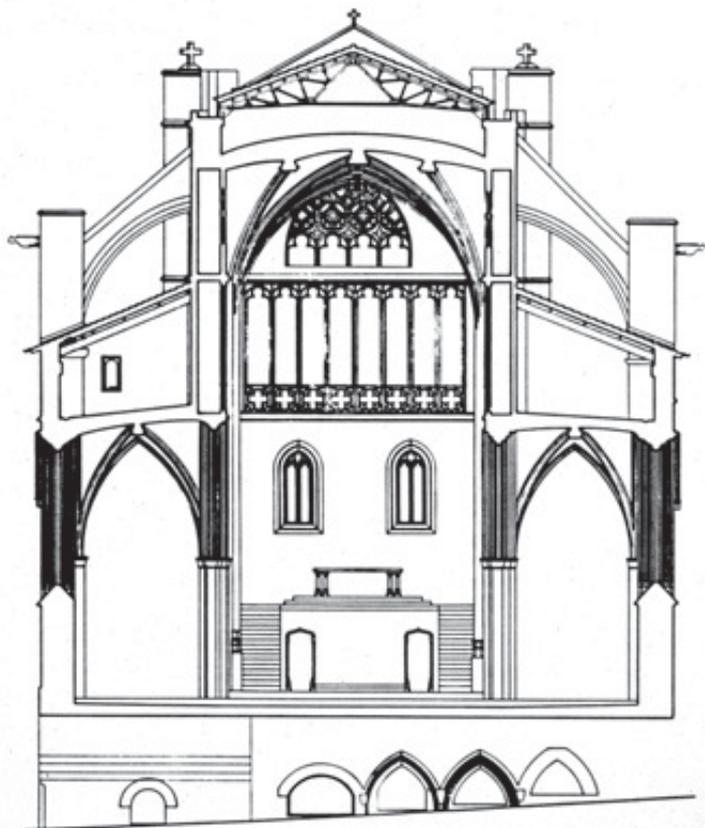


Fig. 9: San Salvador de Getaria, sección transversal por la Catrapona y hacia el presbiterio. Obsérvese el estilizado estiramiento del triforio y la delgadez resultante de los muros que, no lo olvidemos, soportan el peso de la bóveda de la nave central. Dedicemos también una mirada a los arbotantes. Lo normal es que prolonguen, hacia fuera, la curvatura del arco fajón que contrarrestan. No es eso lo que aquí se puede ver. Hay, en cambio, un evidente decalaje —que atribuimos al *capialzado* de la bóveda— y que los arbotantes tratan de rescatar alzando a su vez los niveles de sus extradoses, insólitamente pendientes.

A continuación, nada más cruzar el umbral del templo, sorprende al visitante **la pendiente de su suelo** que, con un valor próximo al 5 %, asciende desde el coro emplazado al oeste de la nave central hasta el umbral de su presbiterio, en la otra punta del templo.

Luego, los **desniveles entre sus puertas**. El templo tiene tres, de cuidada traza: La principal, al sur, prolongando el eje de la Rúa Mayor, con un diseño renacentista que incluye un par de columnas jónicas con fuste salomónico a cada lado y un Salvador o Dios-Padre tallado en madera e inspirado, nada menos, en el Moisés de Miguel Ángel. Los pináculos que rematan el entablamento la ponen en relación con la obra de la torre que la sobremonta. Centrada en su fachada oeste tiene una muy bella portada gótica, muy maltratada por la combinación de catástrofes y meteoros, afligiranada por una erosión salina que se infiltra desde el mar por la calle General Arnao. Hay aun una tercera puerta, orientada a norte, también gótica, la más modesta de todas, que parece conservar el emplazamiento para el que fue destinada. Se les podría añadir una cuarta puerta, en el túnel o *Catrapona*, dúplice e igualmente gótica, aunque de diseño más antiguo y hoy tuerta porque de los dos que tiene, sólo emplea el ojo izquierdo para dar acceso a la capilla de Pia-Pia.



Fig. 10: San Salvador de Getaria: En primer término, “pentimento” de arco en el muro norte del presbiterio. ¿Qué se quiso hacer allí? Y sobre éste, el poderoso triforio. Obsérvese que la imposta que marca su arranque en la nave no se alinea con la correspondiente al presbiterio, lo que coincide en señalar la absorción de cambios sobrevenidos.

Todas estas puertas están labradas con la misma piedra arenisca que la empleada en la construcción del resto del templo. Los sillares de éstas debieran aparejar con los de los muros, dando continuidad a las hiladas. Eso sólo ocurre en la puerta septentrional, de lo que puede deducirse que sea esa la única que permanezca aun en el sitio para el que fue inicialmente prevista. Quizá ello tenga algo que ver con que sea la que menos —quizá nunca— se haya empleado en el uso para el que se destinaba. Las gentes y la Historia a veces gustan de estas paradojas.

En los años ochentas del siglo pasado, la **puerta norte** no daba acceso a la iglesia, ni nadie alcanzaba a recordar que lo hubiese hecho nunca. Se abrió a un local sito bajo el pavimento del templo, entonces destinado a catequesis y otros menesteres de pastoral y enseñanza, que a su vez comunicaba con el cuarto de calderas del templo. Esta situación era anómala. Que en villa de vocación tan marinera como Getaria, el templo, volcado desde siempre sobre el puerto, careciese de acceso directo hacia aquellos horizontes resultaba raro, muy raro. Pero datos accesibles indicaban que no siempre fue así. En su informe fechado en San Sebastián el 5 de abril de 1893 para justificar y promover su clasificación como Monumento Histórico-Artístico, Joaquín Pavía y Bermingham, Marqués de Seoane, decía lo siguiente: “...en la parte inferior de esta fachada tiene su salida la *Catrapona*, tantas veces mencionada, y existe una puerta lateral, también rematada por arco ojivo, que da acceso al templo y de la cual aún se servían los feligreses hace veinte años.” No dice D. Joaquín para qué, pero parece lo más prudente suponer que para acceder al interior del templo.

Interesa observar que las tres puertas Sur, Oeste y de Pia-Pia presentan amplitudes



Fig. 11: San Salvador de Getaria: Portada meridional. Con ella, el templo de San Salvador salda deudas con la moda romanista y se ponía *à la page*.

totales equivalentes, lo cual, unido al hecho constatado de que no se hallan en el emplazamiento para el que se construyeron, posibilita la hipótesis de que en algún momento hayan sido trasladadas; es decir, permutadas. ¿Por qué? ¿Para qué? Veamos: La más imponente, la que *permite presumir más*, hoy la más moderna de todas, es la renacentista orientada hacia la Calle Mayor. En su umbral, de acuerdo con una tradición piadosa que gozó de gran predicamento, está colocada la losa que rememora a Juan Sebastián Elcano<sup>11</sup>. La más ajustada al estilo general del templo es la gótica, hoy situada en la fachada occidental, dando acceso directo al coro. Esa puerta tiene un tímpano hoy vacío y, bajo éste, un arco de acceso de diseño polilobulado. La coherencia del estilo indica que, cuando fue erigida, esta puerta fuese la principal, dando frente a la Calle Mayor y que aquel tímpano contase con una decoración esculpida. ¿Qué pudo haber allí? Cuando limpiamos las bóvedas interiores, figuraba como decoración de la clave del tramo oriental de la nave colateral sur, designada en algunos documentos como *Capilla de Santa María*, una preciosa talla de Virgen sedente, modelo *Theotokos*, de fino estilo francés que aun conservaba restos de policromía. La postura, el gesto, la adecuaban para presidir una Epifanía en el tímpano de aquella puerta, pero no disponemos de datos que nos permitan decir más. La figura se restauró y guardó en la Sacristía, y en la clave se colocó la reproducción que ilustra la figura n.º 12.

En cuanto al arco polilobulado, la casa inmediata al templo parroquia en la Calle Mayor, al sur de la Catrapona, tiene una ventanita que presenta idéntico



Fig. 12: San Salvador de Getaria: Copia de la Virgen procedente de la clave de la Capilla de la Virgen. Su postura insinúa la presencia de un Niño Jesús sentado en sus rodillas que debió perderse, como a veces ocurre con los niños en los tumultos. El gesto puede parecer moderado, pero es capaz de contener la memoria de Isis.

(11) Cenotafio, y no losa tumbal como a veces se oye decir porque, como es bien sabido, Juan Sebastián de Elcano falleció en 1526 en las antípodas, en las Islas Molucas del Océano Pacífico, hoy Indonesia, y allí quedó su cadáver.

diseño. Lo reproduce la figura n.º 4. Parece razonable dar por supuesto que estuviesen la una a la vista de la otra. Así todo encajaría. Y, de ser así y la puerta polilobulada estuviese en la fachada meridional, ¿qué puerta daba anteriormente acceso desde la fachada occidental al coro? Pues muy sencillo: La pareada que hoy está en la Catrapona, abriendo a Pia-Pia, de un estilo gótico más antiguo, con la misma amplitud, y allí tan contraindicada que sólo emplea uno de sus dos ojos.

Lo más sorprendente es que las tres puertas que dan acceso al interior del templo abren sus umbrales a niveles muy diferentes. A título de ejemplo, y tomando como referencia la cota de la puerta principal o meridional que da a la Calle Mayor:

Puerta occidental o alta al coro:	+ 3,26 m.
Puerta meridional o principal:	± 0,00 m.
Puerta septentrional, al puerto:	- 3,15 m.
Puerta de la capilla de Pia-Pia al túnel:	- 5,55 m.

Absorber semejantes desniveles, en un templo en el que ninguna dimensión supera los treinta y pocos metros, no ha debido de ser un asunto baladí.

También la **configuración general** del templo ha sufrido profundas transformaciones. Así lo evidencian los pilares de sus naves. Algunos de ellos presentan sus basas donde deben, sobre el pavimento de tarima, pero otros hunden sus fustes más allá de ésta, hasta profundidades nada evidentes y que no se explican. Por si todo ello fuera poco, las esquinas de su presbiterio tienen unos bordes redondeados que son, en realidad, los fustes cilíndricos de unos pilares que allí siguen, luego parcialmente absorbidos por las fábricas de cantería de las naves colaterales, coincidentes con las de los muros laterales del presbiterio. La presencia de esos fustes, que aparentemente luego se quiso disimular, evidencia que en algún momento hubo allí intención de hacer otra cabecera, sin duda más amplia y probablemente con pilares exentos.

Otra evidente singularidad la constituye el —más extraño que pésimo— estado en que nos ha llegado la **fachada occidental**, observable por cualquiera que pase por la actual calle General Arnao, carcomida por la erosión salina y con huellas evidentes de haber sufrido los efectos de un gran incendio en el que debió perder los remates superiores de sus lienzos.

Quizá, en suma, la más sorprendente de todas las singularidades observables en el templo parroquial de Getaria sea la increíble **esbeltez de los muros que cierran su nave central**, tanto en el nivel del triforio como en el del claristorio, con espesores generales que no superan el palmo, unos veinte

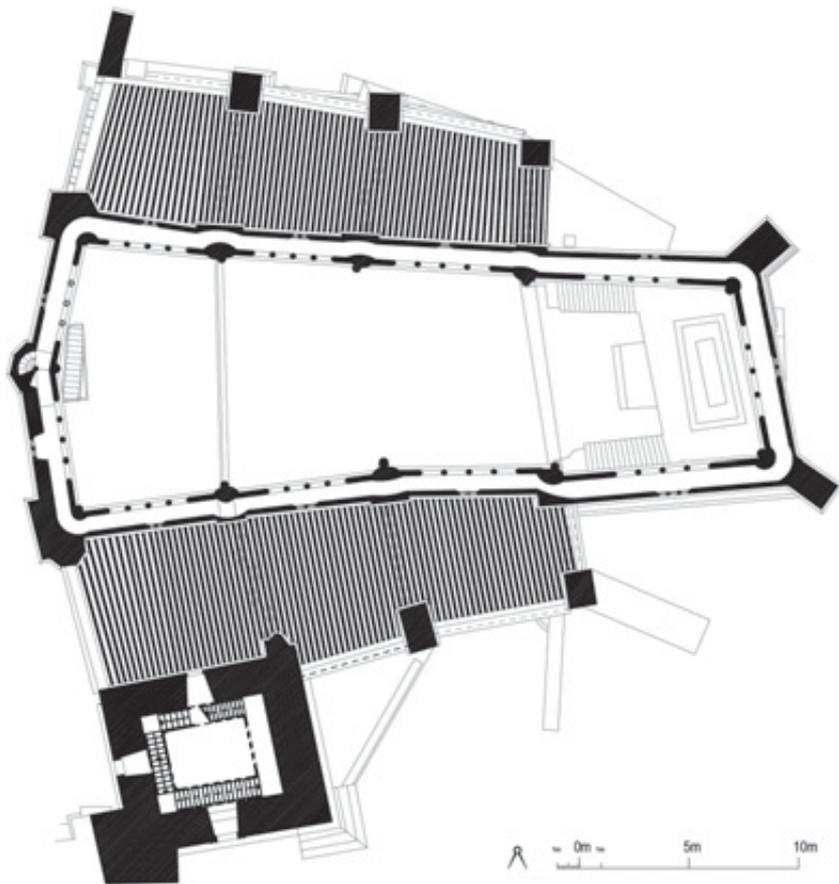


Fig. 13: San Salvador de Getaria: Planta al nivel del claristorio. Dada la extrema esbeltez de los muros, las paredes apenas incorporan material resistente, excepto en la mitad meridional de la fachada occidental, rehecha por los prudentes cuidados de Tiburcio Spanochi.

centímetros en medidas métricas (v. fig. 13). Esta peculiaridad no se evidencia a simple vista, hay que acceder a esos ánditos para apreciarla, pero sorprende (y acongoja) a quienes se percatan de ella. Ciertamente, las fábricas son de excelente roca arenisca, muy resistente y bien aparejada, pero espesores tan reducidos dan esbelteces inconvenientes y hasta arriesgadas, susceptibles de desembocar en problemas de pandeo y ruina.

El templo de San Salvador cumple puntualmente los requerimientos constructivos del estilo, de modo que los arcos fajones de su nave central están exteriormente contrarrestados por los correspondientes arbotantes, tanto a norte como a sur. La contribución de los arbotantes de Getaria a la estabilidad de su templo parroquial resulta dudosa. Durante las obras de los años setentas se desmontaron, sin mayores consecuencias. El diseño de estos arbotantes es muy singular, quizá única en todo el ámbito de lo gótico. Los arbotantes conservados en los templos de la costa vascongada son bastante tardíos y suelen presentar un diseño muy estilizado, como puede verse en Lekeitio, o en el solitario pero muy evidente de San Francisco de Sasiola. Todos ellos tienen un borde superior muy simple, en línea recta y poco pendiente, cuando no se resumen en la línea del extradós de sus dovelas. En ese sentido, los arbotantes de San Salvador presentan una forma extraordinaria. Exhiben un extradós en gradiente que crece y se remonta a partir del diseño habitual; que incluso se quiebra y asciende para alcanzar una cota más alta sobre la fábrica del contrafuerte que flanquea la nave (v. fig. n.º 15).

Tantas singularidades requieren alguna explicación ¿Qué ocurrió en Getaria, se supone que cuando éste se construía, para que su templo parroquial tenga que asumir tantas excepcionalidades? Retomaremos esta línea de reflexiones en el próximo epígrafe n.º 8.

## 6. Las obras del siglo XV, hasta 1495

En julio del año 1397, tuvo lugar en Getaria un acontecimiento decisivo para la historia de Guipúzcoa. Alarmadas ante las exacciones de los *Parientes Mayores*, las Hermandades de los Hombres Libres de la Tierra de Guipúzcoa se reunieron en el coro de San Salvador para acordar las medidas precisas para someterlos, cosa que a continuación hicieron. En aquella misma ocasión aprobaron unos Cuadernos de Leyes que fueron la base de su Derecho Foral y, conscientes de su peculiar estatuto jurídico por no ser Señorío, ni Condado, ni Marca, adoptaron allí y para referirse a sí mismos el viejo término romano de *Provincia*, que no sería generalizado al resto de las circunscripciones administrativas españolas hasta la división territorial de 1833.

José de Vargas Ponce nos informa en su acreditado Fondo<sup>12</sup> que *en 1420 el templo ya estaba terminado*. Si, pero, ¿cuál templo? En 1420 sólo habían transcurrido veintitrés años desde la fecha de celebración de la Junta. Aquella reunión, y las consecuencias que de ella se derivaron, había puesto a Getaria y a la Provincia en la proa de su historia y en una situación jurídica y económica que, entre otras consecuencias, provocó una marea de renovaciones en el parque de sus templos parroquiales. Veintitrés años no son muchos para las obras de cantería, pero celebrar una reunión que se prevé importante en un edificio en obras, lleno de polvo y cascotes, tampoco resulta muy creíble, así que será prudente suponer que las obras a las que hace referencia el marino se desarrollarían entre ambas fechas. Lo que todavía vemos en las naves laterales del templo bien pudiera corresponder a aquellas fechas a caballo entre los siglos XIV y XV. Es probable que también entonces se abovedase la nave central en parecidos términos, con ogivas cuatripartitas, aunque, como ahora vamos a ver, aquellas bóvedas tuvieran que rehacerse en el siglo XVI, momento en el que se incorporarían los terceletes y estrellados que hoy exhibe. Curiosamente, la refacción del siglo XVI no adoptó las formas constructivas entonces de moda, *rampante curvo* y *combados* y conservó recios tanto su espinazo como la traza de sus nervios, asumiendo la conservadora y extemporánea imagen gótica que percibiera Oteiza.

Todo ello nos lleva a preguntarnos si en Getaria estaríamos en presencia de **un caso absolutamente excepcional de fidelidad al estilo gótico**.

El cambio de siglo, del XV al XVI, fue un período de actividad desenfrenada, sin precedentes, en la aun joven Provincia, en la que los engranajes de la Historia aceleraron la marcha al compás del diluvio de novedades que entonces se produjeron. Los acuerdos adoptados en el templo tendrían efectos determinantes en la Historia del Territorio, el primero de los cuales sería la derrota en 1453 de los *Parientes Mayores*. La paz y sacudirse de

---

(12) José de Vargas Ponce nació en Cádiz en 1760, ingresó en la Compañía de Guardamarinas en 1782, llegó a Capitán de Fragata en 1805 y murió en Madrid en 1821. Tras un intenso servicio activo, tuvo que abandonarlo por problemas de salud, pero su profunda formación científica y humanística hizo que el Ministro Valdés le encomendase crear una biblioteca y museo en la Nueva Población de San Carlos y cuyo destino era servir de base para escribir una historia de la Marina Española. A tal fin visitó y estudio muchas poblaciones marineras; entre ellas, Getaria. A su perspicacia y celo debemos los pocos datos anteriores a las Guerras Carlistas que tenemos de ella.

Actualmente, los manuscritos de Vargas Ponce se hallan en el Archivo de la Real Academia de la Historia (Madrid) y en el Museo Naval, también en Madrid, repartidos en sendos Fondos que llevan su nombre.

encima a aquellos abusos eran dos prioridades absolutamente necesarias. Consecuencia de ello, siguió un período de paz y esperanza que se vio potenciado por una notable mejora de la situación económica general. Para entonces las *villas de realengo* de la costa guipuzcoana habían acreditado su eficacia logística transportando la lana de la Mesta tanto a Inglaterra como a los Países Bajos, y armando para ello una flota comercial que, coaligada con las de otras villas costeras del Cantábrico, llegó a imponer su supremacía comercial en el tráfico marítimo atlántico<sup>13</sup>. La victoria militar sobre los Parientes Mayores fue posible por su coincidencia con el momento más pujante de la economía comercial y de la producción ferrona. Por aquellas mismas fechas, se puso a disposición de los habitantes del territorio un nuevo estatuto jurídico, la *hidalgua universal*, que les liberaba de servidumbres medievales y los hacía dueños de sus destinos. Aunque el Estatuto conoció su máxima aplicación en Guipúzcoa, y también Vizcaya, no estará de más recordar que, pese a sus omnicomprendivas pretensiones, no llegó a alcanzar al 50 % de los pobladores de la Provincia<sup>14</sup>. La miel sobre las hojuelas la aportaron los simultáneos descubrimientos transoceánicos, que abrieron horizontes de enriquecimiento y aventura, al tiempo que aumentaban la demanda de hierro para armar naves para el comercio con las Indias.

Había dinero y los hábitos sociales del momento exigían presumir de ello. El desarrollo de los acontecimientos en Getaria permite arrojar una sombra de duda sobre la riqueza colectiva de la Villa, al mismo tiempo que no cabe duda de que la hubo en mayor medida en localidades de su entorno que pudieron entregarse al frenesí de la renovación de sus templos parroquiales. La impresión es que Getaria no pudo mantener el paso y quedó descolgada de aquel gozoso despilfarro. No pudieron hacer un templo de inspiración romanista, como exigía la última moda, así que tuvieron que mantenerse dentro de lo gótico, estilo del que su templo, reconstruido apenas hacía tres cuartos de siglo, estaba muy bien servido. Suponemos que la intención fue agrandarlo con una cabecera más amplia, quizá con girola. Aquello sí que habría marcado un puntazo, porque no había —ni hay— templos con girola en Guipuzcoa. Pero, como ahora veremos, todo se fue a la porra. Los del Patronato de la Parroquia comenzaron, como es natural, por ampliar la zona de intervención ocupando los solares vecinos circundantes. El templo era municipal y el

---

(13) SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya. Un estudio sobre la política marinera de la casa de Trastámara*, C.S.I.C., Escuela de Estudios Medievales, Madrid 1959.

(14) MONTERO GARCÍA, Manuel: *Historia del País Vasco*, Ed. Txertoa, 1995.

Ayuntamiento, su Patrono, así que, convencidos de la rectitud de sus intenciones y amparados por un poder que quizá sobrevaloraban, tiraron decididamente por medio y para adelante. Y ahí pincharon en hueso. El solar vecino, hoy vacío y cerrado por una fachada que exhibe la ventanita polilobulada de la figura 4, pertenecía a la familia Zarauz, con miembros pertenecientes al Consejo Privado de la Reina Isabel de Castilla. Aquella gente era poderosa, más que el Ayuntamiento, y no se mostró dispuesta a ceder ni en su honra ni en sus derechos dominicales.

## 7. El desastre de 1495

El 7 de marzo de 1495 Juan Ortiz de Unceta, en nombre de la Iglesia de San Salvador de Guetaria y el Concejo de la Villa, informaba al Rey quejándose de que Lope Martínez de Zarauz y su hijo Juan López, vecinos de Guetaria, les disputaban la posesión de *“una torre e casas que son en la dicha villa que han por linderos de la una parte la dicha yglesia, e de la otra las casas e torre que fueron de Ochoa Ybannes de Olano, e de las otras partes las calles públicas e çimenterio de la dicha yglesia”*; casas que los Zarauz tenían ocupadas y no querían abandonar a pesar de haber sido requeridos para ello.

Más adelante aclaraba Juan Ortiz los motivos de su reclamación: *“...a cabsa que la población de la dicha villa se acresçienta e la yglesia era muy pequenna para tanta gente los dichos sus partes han comenzado edificar e ensanchar la dicha yglesia e alargarlla, e dis que el dicho edifiçio non se podría faser como va comenzado sin que alguna parte de los çimientos de la dicha yglesia entrasen en la dicha casa e asy mismo algunas gárgolas y cannos del tejado de la dicha yglesia cayesen en el tejado de la dicha casa, la qual dis que está arrimada a la pared de la dicha yglesia vieja, e que si el dicho edefiçio oviese de çesar fasta tanto que fuese determinado a quien pertenescia la dicha casa, los dichos sus partes rescibían mucho danno porque tiene fecha mucha costa para la dicha labor e obra e está grand parte d’ella fecha é toda la otra yglesia descubierta para acabarse el dicho edifiçio nuevo, e que asy mismo el agua que avía de correr por las gárgolas y cannos que salen sobre las dichas casas tornan a dentro sobre las bóvedas e paredes del dicho edifiçio nuevo, e que se espera que se caerá presto...”*.

Dado que las Leyes del Reino establecían que los cementerios ocupasen el derredor de los templos parroquiales en un radio de 30 pasos, solicitaban que la corona ordenase *“que fasta los dichos pasos mandásemos que pueda la dicha yglesia edificarse a verter las aguas de sus cannos e gárgolas aunque entren dentro de las dichas casas”*; y si el derecho amparase a los Zarauz, que

éstos quedasen obligados a aceptar la servidumbre de las aguas y a ceder la parte necesaria de sus casas recibiendo a cambio un justiprecio.

Los Reyes Católicos comisionaron a su Corregidor de Guipúzcoa *para que haya información y probea*<sup>15</sup>. Siguió el correspondiente pleito, que se nos antoja breve para lo habitual entonces (y ahora). En agosto se dio el fallo por sentencia dada por el licenciado Porras, autorizando la colocación del “caño”<sup>16</sup> sobre la casa de los herederos de Juan Lopez de Zarauz, si bien *con el menor daño posible para la finca* y concediendo para ello a los de la iglesia sólo cuatro codos (1,67 m) en lugar de los treinta (12,53 m) que pretendían, y abonando siempre su justiprecio<sup>17</sup>. Para dirigir su colocación la parroquia nombró a Maese Pedro de Legorreta y Maese Sebastián de Irunaga quienes procedieron al cumplimiento y ejecución de la referida sentencia<sup>18</sup>.



Fig. 14: Ruina de la Casa de los Zarauz, de la que sólo quedan los muros perimetrales. En primer término, el “caño”, un tosco y masivo arbotante que resultó de la Sentencia de 1495.

(15) A. G. Simancas; R.G.S.; III-1495; Fol. 332.

(16) Siempre hemos interpretado, y sin más referencias, que este “caño” sea el arbotante que todavía hay en el solar de referencia, en responsión de la esquina sureste del templo. Lo de “caño” le puede venir de que las gárgolas conducían por su extradós las aguas de las cubiertas.

(17) A. Real Academia de la Historia (Madrid); Fondo Vargas Ponce; Apuntes; 9/6077.

(18) Manuscrito Mecanografiado de Bartolo Alcorta. A partir de aquí señalaremos estas referencias con el acrónimo MMBA.

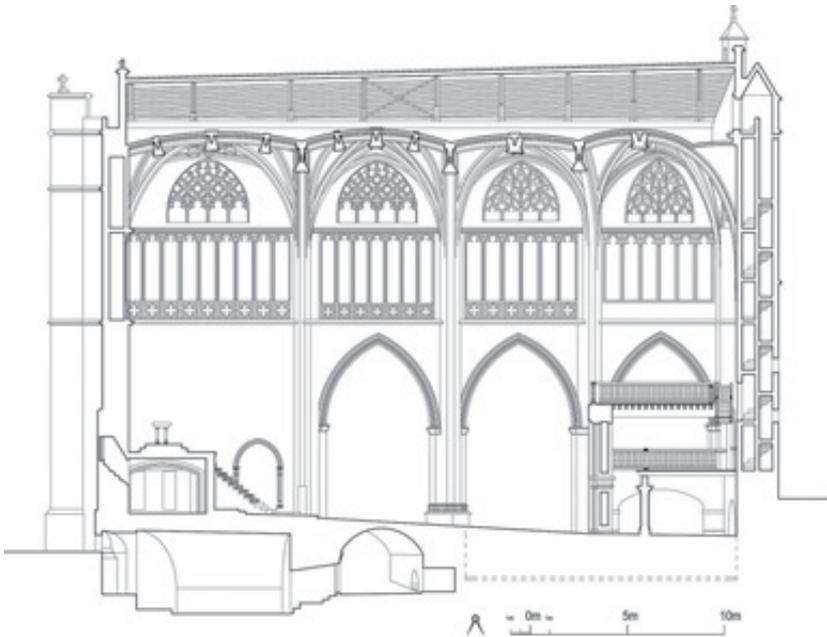


Fig. 15: San Salvador de Getaria: Sección longitudinal del templo. Obsérvese el paso de la calle por el túnel de la Catrapona, así como la pendiente resultante en el suelo del templo; también, el extraordinario desarrollo del triforio y la esbeltez de las fábricas de sillería que lo cierran, con espesores de un palmo (aprox. 20 cm); muy ligero, pero también muy frágil y arriesgado.

Quizá el fallo quiso ser salomónico, pero tuvo efectos demoledores, nunca mejor dicho, para la Villa y sus pretensiones. Lo del *caño* se nos antoja un eufemismo que encubría los planes para ocupar el ámbito del nuevo ábside, en torno al cual se pretendería encaminar la continuidad de la Calle Mayor hasta el Puerto. Aquella sentencia, entre otros extremos, les obligaba a asumir el paso de la Calle Mayor de la Villa **a través** del solar del templo.

Que los de Getaria fuesen capaces de encajar semejante revés sin desmoralizarse ni renunciar a sus objetivos, y que a continuación consiguiesen resolver aquel tremendo embrollo con relativa brillantez y absoluta dignidad dice mucho de ellos y de su entereza. Se podría afirmar incluso que los acreditaba para que fuese uno de ellos, que tuvo que conocer de primera mano todos aquellos acontecimientos, quien primero diese la vuelta al mundo.

## 8. Las obras del siglo XVI

Getaria se hizo por su puerto; en buena medida, todavía es su puerto. La sentencia de 1495 colocaba su templo parroquial cruzado de través sobre la calle que va al puerto, impidiendo precisamente el contacto entre la Villa y su razón de ser, su fuente nutricia. El siglo XV terminaba para los guetarianos cortándoles el acceso directo al puerto y planteándoles un tremendo problema: Cuanto antes, tenían que resolver aquel asunto.

La solución fue dolorosa, pero drástica: La Calle Mayor cruzaría el templo por un túnel en bóveda de cañón construido bajo la tarima de su nave, la *Catrapona*, y para el que se dejaba una altura libre de cuatro varas (3,34 m) entre los pavimentos de templo y túnel.



Fig. 16: San Salvador de Getaria: Sección transversal del templo por la torre. Por eso no se ve ningún arbotante. Las ventanas del claristorio están sin dibujar. El hueco bajo el entarimado del templo indica el nivel del suelo originalmente previsto. Algunos pilares hunden todavía hoy sus basas hasta allí abajo. La altura de ese sótano viene a coincidir con lo que creció el triforio.

Meter aquel artefacto bajo la iglesia que se estaba construyendo entonces, un túnel acodado que la cruzaría de lado a lado, supuso dejar en suspenso, es decir que patas arriba, todos los niveles inicialmente previstos para el templo. Hubo sitios en los que el suelo de la nave hubo de sobreelevarse en la talla de aquellas cuatro varas más el ancho preciso para montar las dovelas de la bóveda. En el lógico afán de mantener el acceso principal en su habitual alineación de la calle Mayor, al tiempo que respetando el espacio imprescindible para el “mechado” del túnel, la planta de San Salvador perdió su normal horizontalidad y adoptó, con más desparpajo que comodidad, la pendiente ascendente de más del cinco por ciento hacia el presbiterio (aproximadamente, un 5,11 %) que aun exhibe como insólita imagen de marca.

Todo indica que en aquellos momentos los de Getaria carecían de los medios económicos necesarios para plantearse una reconstrucción completa de su templo parroquial, así que se vieron obligados a conservar todo lo posible de lo ya construido, decidiendo qué y cuánto mantenían de lo ya hecho, y proyectando una continuación de las obras adaptada a las nuevas circunstancias que permitiese un remate posible y hasta quizá airoso. Es muy dudoso que aquellos infelices

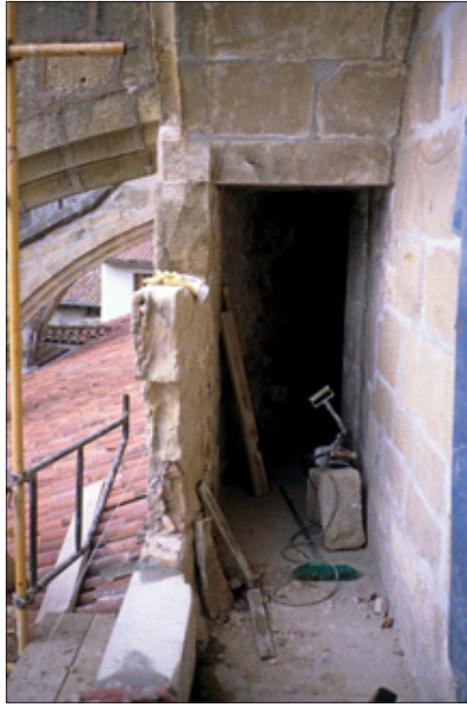


Fig. 16: San Salvador de Getaria: El ámbito perimetral del claristorio. Obsérvese el escaso espesor de los muros, nunca superior a los 20 cm, y cómo los arbotantes (¡menos mal!) vienen a coincidir con el macizado de los pilares. Detalle aun más inquietante: El ámbito interrumpe ese macizado de los pilares, de modo que, como puede verse en la fotografía, los arcos fajones deben conformarse con apoyarse en esas delgadas fábricas y en lo que queda del pilar interior, cuya entidad y dimensiones pueden verificarse en la planta de la figura 13. Milagroso.

Al fondo de la imagen, el último arbotante permite ver el insólito quiebro de su extradós.

pensasen en seguir sacando pecho a costa de su templo parroquial, pero seguro que al menos tendrían la determinada intención de rematarlo sin mayores inconvenientes.

Y entonces se produjo el **Primer Milagro** de los tres que creemos haber reconocido en el templo parroquial gótico de San Salvador de Guetaria. No es lo habitual, pero nadie se atreverá a rechazar la alta conveniencia de los milagros en un templo. Aquel primer milagro fue que, en aquel momento de estupefacción y duda, acertó a pasar por Getaria un Maestro Arquitecto genial que, con unas iniciativas muy osadas y aun más originales, los sacó del apuro. Lamentablemente, desconocemos su nombre. Lo habitual en estos menesteres suele ser citar a las autoridades, a los miembros del clero, incluso a los que ponían los dineros, pero ni media palabra sobre los sacrificados profesionales que tenían que hacer los trabajos. Todavía ocurre y ya estamos acostumbrados. No parece que fuese ninguno de los canteros, Maese Pedro de Legorreta y Maese Sebastián de Irunaga, nombrados por la sentencia de 1495 para dirigir la colocación del *caño*. Si aquel es lo todavía conservado en la casa inmediata, no hay parangón entre la primaria simplicidad de lo allí ejecutado y las filigranas que a continuación se llevaron a cabo en los remates altos del templo. A falta de mejor nombre, hemos dado en llamar a aquel enorme profesional el *Maestro de las Ligerezas*, declarando desde un principio que no sabemos nada de él; ni siquiera si fue uno o varios, que coincidieron o se sucedieron al frente de los trabajos que debieron ocupar buena parte, si no todo, el siglo XVI.

Este (o estos) *Maestro de las Ligerezas* tuvo una idea genial. Como el templo en ampliación perdía esbeltez porque su suelo debía subir lo necesario para dejar sitio para el túnel, y tampoco convenía, por motivos de economía, modificar lo construido, y ya terminado, en las naves colaterales, comprendió que todavía podía mejorar la composición geométrica del templo y compensar las renunciadas asumidas en sus niveles de arranque, subiendo el nivel de la bóveda en la nave central. Y así lo hizo. Para ello, *estiró* el piso del triforio, ya construido para entonces, cuya alzada incrementó en unas tres varas (dos metros y medio) de estatura. Aunque pueda resultar arriesgado por las esbelteces que resultan del procedimiento, es relativamente sencillo aumentar, incorporando más piezas labradas, las celosías interiores de columnillas en el triforio; y lo mismo puede decirse del cierre exterior, añadiendo más hiladas de sillería escuadrada. Los pasos a través de los contrafuertes siguen conservando su altura original de dos varas, pero el triforio que resulta de la operación es una pieza muy pregnante en lo visual, que caracteriza la nave central del templo de Getaria. Al mismo tiempo, el escasísimo espesor de las fábricas se hacía necesario, de nuevo, por motivos de economía y para no incrementar

peligrosamente los pesos de las fábricas. Valga la ligereza a cambio de la solidez. La contrapartida residía en los riesgos inherentes a la fragilidad y el pandeo en fábricas tan esbeltas.



Fig. 17: San Salvador de Getaria, fachada sur: El arbotante que se entrega a la torre, con el extradós *quebrado*. Los arbotantes suelen trabajar como brazos apoyados desde los codos facilitados por los contrafuertes externos, y contrarrestan el empuje de las bóvedas *apoyando los dedos estirados* de la mano. En Getaria, esas manos se apoyan, *con la palma abierta*.

Y ahí se cumplió el **Segundo Milagro** de los tres observados en el templo parroquial de San Salvador de Guetaria: Aquel frágil y ligerísimo dispositivo constructivo aguantó todo lo que luego le vino encima sin ceder, sin pandear, sin derrumbarse, sin rendirse, sin desplomarse ante las (abundantes) agresiones, como con toda lógica podría (y *debía*) haber ocurrido.

Por supuesto, todo esto del *Maestro de las Ligerezas* y de la obra de reparación a él (o a ellos) atribuible, es sólo una hipótesis que sólo se apoya en una razonable interpretación de las circunstancias constructivas allí observadas, y para la que hemos buscado lógica confirmación. Muy recientemente, es posible que hayamos encontrado tal confirmación en el particularísimo —único en nuestro conocimiento— extradós del arbotante medio que flanquea por el

sur la nave. Ese extradós se quiebra a mitad de su desarrollo y empina su gradiente para alcanzar una cota más alta en el contrafuerte, sin tener que desmontar para ello el arco ya construido (v. fig. 17). Una forma económica de llevar hasta una cota más alta la responsión del contrafuerte, y esa *cota más alta* era la que resulta de sobreelevar la altura de las bóvedas de la nave central, iniciativa que en nuestras conjeturas, y para sacar al templo de Getaria del atolladero plástico en el que le había metido la Sentencia de 1495, atribuímos al también hipotético *Maestro de las Ligerezas*.

En aquellas fechas, esbelto sobre su alto triforio, con el claristorio abierto y cuajado de vidrieras multicolores, con sus altares y el elegante coro de nogal tallado para 1562 por Andrés de Araoz, el templo de San Salvador debió de conocer su expresión de más rutilante belleza.

## 9. 1597, el incendio

Pasado un siglo de la fatídica sentencia en el Pleito con los Zarauz, en la noche del 4 al 5 de enero de 1597, Getaria sufrió un tremendo incendio general cuyas causas nunca llegaron a aclararse, pese a las inmediatas diligencias emprendidas por el alcalde. El fuego duró varios días y redujo a humo y escombros dos tercios de la Villa. Las casas más dañadas fueron las situadas en la parte norte-noroeste de la trama urbana. Precisamente en aquellas calles altas estaban las casas de los solares más distinguidos. Por tal motivo, desaparecieron en el siniestro, entre otras menos significadas, las casas nativas de Juan Sebastián Elcano, Beltrán de Unzueta, Antonio de Urquiola y Martín de Eizaga. Todo el mundo conoce al primero; el segundo tomó parte activa en el desarrollo de las Comunidades; el tercero llegó a almirante y vivía allí cuando lo del incendio y el cuarto era, en aquellos momentos, el Alcalde de la Villa.

En San Salvador, el fuego afectó principalmente su fachada occidental, que quedó expuesta a los fuegos más intensos, y que todavía exhibe las huellas resultantes. El templo está construido con roca arenisca extraída de una cantera sita junto al camino, hoy carretera, de Meagas. Esa piedra contiene un dos por mil de óxido de hierro que, al calentarse por encima de los 800°, se tiñe de un tono rojizo púrpureo. Amén de las microfisuraciones y estallidos de los sillares por efecto del calor, ese teñido ha permitido evaluar el alcance del incendio en el templo y comprobar qué paños debieron ser rehechos tras del siniestro.

En este caso conocemos el nombre del arquitecto que se hizo cargo de las reparaciones. En 1580 su muy católica majestad Don Felipe II había enviado

a la Provincia al capacitadísimo ingeniero militar Tiburcio Spanocchi<sup>19</sup> para revisar sus fortificaciones, especialmente las de Fuenterrabía, Pasajes y San Sebastián. Residió y trabajaba en ella cuando sobrevino el desastre, de modo que se hizo cargo de las medidas más inmediatas, no sólo en el templo, sino también en casas y defensas. En San Salvador, tuvo que reconstruir buena parte de la fachada occidental, en particular su mitad más meridional, en las que los paños renovados destacan por su color crema pálido sobre los enrojecidos por efecto del incendio. Está claro que el monje sienés no apreció la esbeltez de las fábricas que allí vio, y lo que reconstruyó sigue siendo esbelto, pero con espesores más adecuados, de unos setenta centímetros.

Coincidiendo con aquellas obras, aprovechando que se trabajaba en la fachada occidental y quizá también para elevar la moral de los vecinos, Domingo de Cardaveraiz terminó en 1605 la portada meridional, renacentista, de la iglesia. Entonces debió de trasladarse a la fachada occidental la puerta gótica polilobulada que hasta entonces allí había oficiado, mientras que la puerta geminada de la fachada occidental partía a su nuevo empleo como entrada de la Capilla-Cripta de Piapia sita bajo el presbiterio del templo y a un nivel ligeramente por debajo del de la Catrapona.

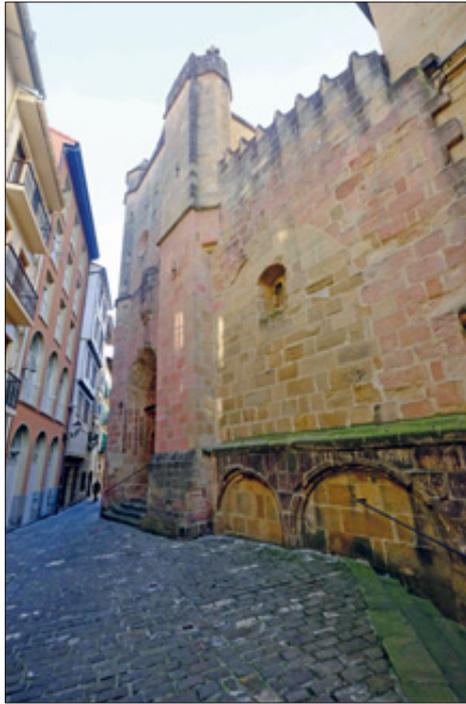


Fig. 18: San Salvador de Getaria, fachada occidental, con la rehabilitación de Tiburcio Spanochi: En rojo, las fábricas que sufrieron el incendio; en crema, las luego renovadas.

(19) Tiburcio Spanocchi fue nombrado en 1580 primer ingeniero militar de Fuenterrabía. En 1581 dio las trazas para las fortificaciones del Estrecho de Magallanes, que no se llevaron a cabo por falta de fondos. Fue cofundador, con Juan de Herrera, de la *Catédra de Matemáticas y Arquitectura Militar*, bajo patrocinio de Felipe II.

## 10. 1638, primer bombardeo masivo francés

La Villa aun se lamía las quemaduras cuando, el 22 de agosto de 1638, persiguiendo la del almirante D. Lope de Hoces, se presentó ante la Villa la escuadra mandada por un colega —y amigo— del Cardenal de Richelieu, Henry d’Escoubleau de Sourdis, arzobispo de Burdeos. Las crónicas locales no dan una imagen muy lisonjera del comportamiento de la escuadra española. El peso de la defensa quedó en manos del tercio de la villa compuesto por 42 hombres y de su artillería, a la sazón dos pedreros grandes y tres falconetes de bronce. Los franceses enviaron sobre Getaria trescientos noventa cañonazos impulsados por cuarenta y seis quintales de pólvora. Más de uno daría en la iglesia, todavía en restauración. Nadie se sorprenda de ver a un arzobispo mandando una armada ni, menos, ordenando *dar candela*<sup>20</sup> a una población cristiana y bombardeando una iglesia. Cuando se produce el enfrentamiento, la religión suele posponer su alta misión y ceder la batuta a los más prosaicos intereses de bandería, es decir, nacionales.

Los muros del templo conservan todavía numerosas huellas de cañonazos, bien repartidas por casi todos sus muros; sólo se libra el occidental, precisamente el más afectado por los incendios. Las andanadas del Sr. Arzobispo fueron enviadas desde los barcos a sus órdenes, por lo que llegaron desde el mar, dando contra las fachadas norte y este. Esto nos permite distinguirlas nítidamente de los cañonazos remitidos por los carlistas dos siglos después, pues estos tenían sus baterías sobre las colinas al sur de la villa, y enviaban sus descargas apuntando al norte, machacando tenazmente la fachada meridional del templo.



Fig. 19: San Salvador de Getaria, fachada meridional y cañonazo carlista.

(20) La expresión no sólo no incurre en vulgarismo, sino que es una de las más adecuadas. La *candela* a la que hace referencia era el dispositivo provisto de una llama con el que se prendía el *cebo* de los cañones.

Por su contumaz presencia en el templo de Getaria, no se puede decir que el asunto de los cañonazos carezca allí de importancia, de modo que nos vamos a detener un momento a considerar sus percutentes efectos. Y decimos bien *percutentes*, porque hasta que a mediados del siglo XIX no se generalizó la munición de obuses, los proyectiles disparados con los cañones no explotaban como se suele ver en las películas. Sometidas como están al imperativo de la espectacularidad, las películas suelen mentir también en eso. Entonces y allí, los cañonazos eran como grandes pedradas que producían reventamientos y erosiones puntuales, no muy profundas, con desconchones semiesféricos de un palmo de diámetro, rodeados de fisuras radiales que convergen en los labios de los impactos. La fachada norte presenta bastantes huellas como esas. Ello sin embargo, no se han podido apreciar señales de esas características en el fino muro de cierre del triforio correspondiente al presbiterio ni en los tapiados exteriores de los arcos en la fachada del claristorio, circunstancia ésta que da fundamento a la hipótesis de que su cierre se produjese con posterioridad a los acontecimientos que narramos.

## 11. El tremendo siglo XIX: franceses y carlistas

Tras de un siglo XVIII brillantísimo en el que inventaron los *Salones Literarios* y “*las Luces*”, los franceses tuvieron la mala ocurrencia de terminarlo con una Revolución (1789) que, lógicamente, se saldó por un baño de sangre. Las cortes europeas vieron con malos ojos la iniciativa y decidieron dar un escarmiento a aquellos atrevidos; así que les declararon la guerra.

Aquella contienda lleva el nombre “*de la Convención*” (1793-1795), por el organismo que entonces dirigía los destinos del País Vecino. Y fue tan apresuradamente e incompetentemente preparada por los españoles que, tras unos indecisos avances que perdieron todo su empuje ante las defensas de Bayona, los revoltosos pudieron recuperar rápidamente todo el terreno perdido, tomar Fuenterrabía en un par de días y ocupar San Sebastián y Getaria sin tirar un solo tiro. Mientras las tropas leales se retiraban en buen orden por Tolosa, unos cuantos Junteros se fueron en barca a Getaria para negociar allí con el enemigo las condiciones de su rendición. Fueron unos acontecimientos poco edificantes que, de suyo, más que al histórico, pertenecen al género de la astracanada. Afortunadamente, no tuvieron particulares consecuencias para el templo, por lo que nos libramos de tener que glosarlos. Mejor.



Fig. 20: San Salvador de Getaria, tramo del claristorio con su tabicado demolido. De pronto, la imagen de lo obvio se impone sobre las convenciones y los hábitos adquiridos. Véase, de paso, cómo el arbotante *se va para arriba*.

Getaria permaneció en manos francesas durante los años 1794 y 1795. A continuación, los ocupantes se fueron para volver el 5 de marzo de 1808, esta vez como aliados, en virtud del Tratado de Fontainebleau (1807). La Villa fue ocupada sin incidentes. Inmediatamente, los recién llegados se aplicaron a consolidar sus defensas. El recinto fue cercado y su muralla, reforzada. De las cuatro puertas que se abrían en el frente de tierra, dos fueron cegadas. Se artillaron las catraponas (pasos cubiertos y fortificados) Goikoa, mirando al puerto; Aundia, junto al matadero; Bekoa, comunicada con la cripta del Templo Parroquial y con acceso al malecón del puerto, y Txikia. El conjunto se completaba con cuatro baterías costeras al este del casco, dominando la ensenada, y con otra cerca levantada por los franceses dentro de la villa. El monte de San Antón tenía en su cima un fuerte al que se añadió parapeto y foso. La falda se protegió con un muro aspillerado y con baterías a barbata en el sector oriental y las Baterías de la Atalaya y del Venerable en el occidental. En los sectores en los que el sistema defensivo estaba aun inacabado, levantaron estacadas. Además, iniciaron

la construcción de un aljibe y un polvorín, dejando Getaria adecuadamente fortificada hasta que la evacuaron en 1813<sup>21</sup>.

Hay que decir que por Getaria y sus defensas habían pasado todos los ingenieros militares de alguna relevancia para la Corona Española: Antonio Gandolfo en 1637, Diego Luis Arias en 1693 y Hércules Torrelli en 1707; pero cuando llegaron los franceses sus fortificaciones seguían presentando un aspecto descuidado, mal municionado e inconcluso. Irónicamente, serían los recién llegados, aliados o enemigos, eso habría que esclarecerlo, quienes pusieron el necesario empeño para mejorar sus medios de defensa hasta dejarlas en condiciones de resistir lo que a continuación le iba a deparar la Historia, de la mano de aliados, amigos, enemigos o nativos, eso también habría que puntualizarlo para cada asalto.

Durante la ocupación, Getaria fue asaltada por tierra y por mar. Por tierra, el 8 de noviembre de 1811, los 1.600 guerrilleros de Gaspar de Jáuregui, El Pastor, lo intentaron sin éxito. Por mar, la Escuadra británica comandada por el Comodoro sir Home Popham ensayó en julio de 1812 una operación combinada con tropas de tierra, entre ellas la División de Iberia, al mando de Francisco Tomás de Longa, y los Batallones de Vizcaya y Guipúzcoa, también sin éxito. No tenemos información precisa sobre los daños que aquellos asaltos produjeron en el templo, pero Getaria y su destacamento francés resistieron todo lo que les vino encima. Quizás, quienes en 1794 estuvieron tentados de pactar con ellos, no anduvieron tan desorientados.

Tras la derrota de la retaguardia del Ejército de Ocupación en Vitoria (1813), los franceses abandonaron Getaria aquel mismo año.

Con fecha del 8 de julio de 1813, evacuada ya la plaza, el capitán José Segundo Izquierdo redactó una Memoria en la que señalaba las obras de mejora necesarias en las fortificaciones abandonadas por los franceses, recomendando la reparación de lo destruido en la apresurada voladura del muro aspillero, y la continuación de las fábricas inacabadas en la cubrición de baterías y comunicaciones, el aljibe y el polvorín, así como el acondicionamiento de la artillería y la edificación de un alojamiento para los 300 hombres estimados necesarios para la defensa de S. Antón. En cambio, no estimaba urgente la restauración del muelle por el escaso movimiento portuario de

---

(21) GÓMEZ PIÑEIRO, y otros: *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa; I. Servicio Geográfico Histórico del Ejército*. Diputación Foral de Gipuzkoa. San Sebastián, 1994. P. 283.

entonces. Terminada la guerra, no sólo no se rehabilitaría lo dañado, sino que en 1814 se demolieron incluso las construcciones de S. Antón y se dejó la plaza sin destacamento alguno<sup>22</sup>.

Veinte años después de estos acontecimientos, de 1833 a 1840, se produjo la Primera Guerra Carlista, en la que a Getaria, villa de realengo con una experiencia de vida liberal con más de cinco siglos de antigüedad, le correspondía estar del lado de los liberales, cosa que hizo. Al mismo tiempo, no convendrá olvidar que la zona rural guipuzcoana, convenientemente instruida y enfervorizada por su clero, fue esencialmente carlista. Al poco de iniciarse las hostilidades, la Villa fue sitiada. Los carlistas tomaron posiciones en el Monte Gárate, que domina la Villa, e instalaron allí tres piezas artilleras de hierro con las que iniciaron un cañoneo sistemático. El 21 de diciembre consiguieron abrir brecha en las defensas. Una semana más tarde el parque artillero sitiador se reforzaba con piezas de batir de grueso calibre y el 30 de diciembre reanudaron los bombardeos, con gran efecto destructivo: Para aquellas fechas ya habían arruinado 115 casas de la Villa.

El 1 de enero de 1836 los carlistas, comandados por el entonces teniente<sup>23</sup> Domingo de Egaña asaltaron con éxito las murallas y penetraron en la villa. Sus defensores huyeron precipitadamente al islote de San Antón e intentaron retrasar el avance de los asaltantes prendiendo fuego a la Iglesia y su Archivo. Aquella desesperada maniobra, sumada a los precedentes bombardeos y el brutal asalto, dejaron a Getaria y su parque inmobiliario para el arrastre, aunque en la estimación del desastre se registran discrepancias. Hay quien dice que se salvaron 16 casas, y una cuenta más detallada estima que, de las 231 casas de la Villa, resultaron destruidas 155 con otras diecisiete que, aunque aun en pie, quedaron inhabitables, de modo que sólo 59 casas resultaron aprovechables. El templo, siempre tan reactivo frente a las llamas<sup>24</sup>, muestra aun en su interior las huellas enrojecidas de aquel fuego. Con aquellos meneos debió de perder, entre otras cosas, las pocas vidrieras que aun le quedaban.

---

(22) GÓMEZ PIÑEIRO, y otros: *Ibidem*. P. 285.

(23) Nacido en Guetaria en 1815, participó en las tres Guerras Carlistas y alcanzó el grado de Mariscal de Campo.

(24) Véase lo dicho al respecto en el epígrafe 8, en relación con el incendio general de 1497.

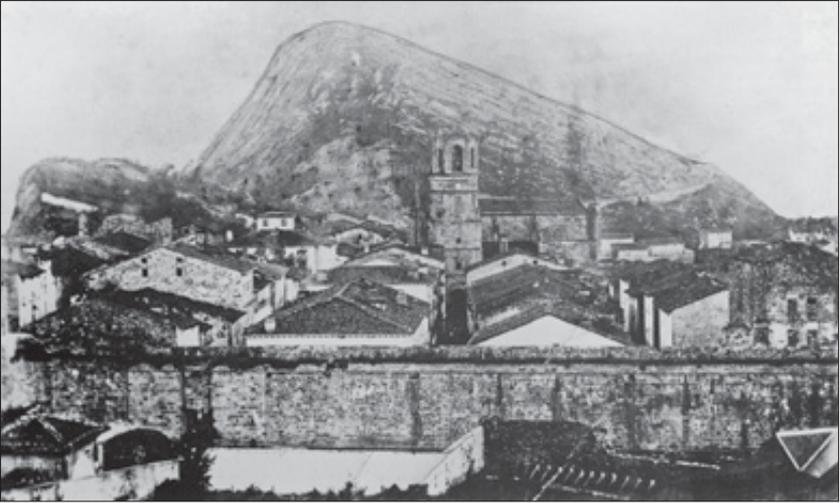


Fig. 21: Getaria y sus murallas a fines del S. XIX. Así las debían ver los carlistas desde sus posiciones en el Monte Gárate. La alineación de las calles de la Villa con la dirección de los tiros incrementaba la eficacia destructiva de éstos. Mala, muy mala suerte.

Tras de la primera guerra civil, tanto la Villa como su templo resultaron destruidos casi por completo. En las Juntas Generales reunidas en Azpeitia en 1839, los de Guetaria manifestaron que la villa casi no existía, que sus casas habían sido quemadas y destruidas, que no tenían iglesia, que debían traer de fuera los Santos Sacramentos cuando los necesitaban, que las pocas familias que habían vuelto debían vivir en barracas o chozas sin ninguna comodidad. Y pedían a la Provincia ayuda para retejar la Iglesia. El siguiente año de 1840 correspondía a Getaria ser sede de Juntas Generales, pero a la vista del estado de cosas, se excusó y solicitó una demora hasta el año 1859.

Durante la Segunda Guerra Carlista, Getaria volvió a alinearse con los liberales, y los carlistas de la villa y entorno repitieron sus posiciones artilleras en el Monte Gárate desde las que batieron sin descanso la Villa. El 13 de mayo de 1875 el ya general Domingo de Egaña, que debía de conservar incólume su *ardor guerracivilero*, volvió a intentar el asalto, contumaz, pero en aquella ocasión ya sin éxito; los años no pasan en balde. Tras dos días de enconado combate fratricida, los asaltantes desistieron y se retiraron. El pueblo había recibido en 20 horas 1.601 bombas y granadas, y volvía a estar en ruina.

Y aquí constatamos el **Tercer Milagro** de los registrados en el templo gótico de Getaria: **La Carlistada no consiguió derrumbarlo**. En toda su ya larga historia, ni franceses ni ingleses, aliados o enemigos, según se quiera, nadie se había ensañado hasta tal punto con la Villa y sus habitantes como sus propios vecinos, también amigos o enemigos, según se quiera. Así de terribles suelen ser las guerras civiles.

## 12. Lamiendo las heridas

En 1893 la Comisión Provincial de Monumentos encargó a los Señores Marqués de Seoane y D. Joaquín Pavía un informe sobre la iglesia de San Salvador, y sus eventuales valores histórico-artísticos. El 1 de julio de 1895 el Ministerio de Fomento aprobaba la iniciativa y publicaba una Real Orden declarándolo **Monumento Histórico Artístico** a nivel **Nacional**. Era el primer bien de interés cultural guipuzcoano objeto de tal reconocimiento.

A partir de aquel momento, todo en el templo parroquial de Getaria fue ruina y restauración, con obras que se han sucedido desde finales del siglo XIX hasta el año 1997, en el que se celebraba el sexto centenario de la constitución del Derecho Foral y la Provincia de Guipúzcoa, acaecidos ambos en su coro. Las campañas han sido varias y han atendido, por su orden, diversos aspectos del edificio: Cubiertas, subsuelo y muros, ventanales de las naves laterales, arbotantes, enca-



Fig. 22: San Salvador de Getaria tal y como estaba a comienzos del S. XX, quemado, hecho cisco, rodeado de escombros y con su puerta norte y todos los ventanales tapiados con mampostería ordinaria. El arquillo claro entre los ventanales es un paso para un ándito de flanco para la Catrapona que debió perderse hacia ya mucho.

denados generales, reposición de celosías, renovación de cubiertas, rehabilitación de fábricas, torre, paños interiores, suelos y niveles, calefacción, iluminación y, por último, investigación arqueológica y excavación del subsuelo para permitir el control y visita de los restos allí conservados. La última campaña de trabajos se remató colocando unos vidrios tintados, el presupuesto no daba para más, y renovando el cierre del gran rosetón occidental sobre la nave colateral sur, en el que se puso una preciosa vidriera de inspiración mariana y colores blancos y azules diseñada por Pablo Palazuelo.

Se podría decir que las labores de recuperación del templo tras sus repetidos asaltos están ya concluidas. No, por supuesto, las de mantenimiento, que serán permanentes. Sin embargo, y en opinión de quien suscribe, todos estos trabajos han dejado una importante cuestión sin resolver: La iluminación natural en el interior del templo. Es bien conocida la relación que todas las religiones tienen con la luz del sol. Basta leer las primeras líneas del Evangelio de San Juan para comprender que otro tanto ocurre con el Cristianismo. Hasta hace muy poco el sol era la única fuente disponible para una iluminación decente, y ha sido preocupación prioritaria de conceptores y diseñadores permitir el acceso de sus rayos hasta el interior de los edificios. Es muy probable que este deseo esté en el origen de las maneras constructivas propias del gótico, que permite la disposición de grandes ventanales en sus planos de fachada. No cabe duda de que el templo gótico de Getaria también los tuvo,

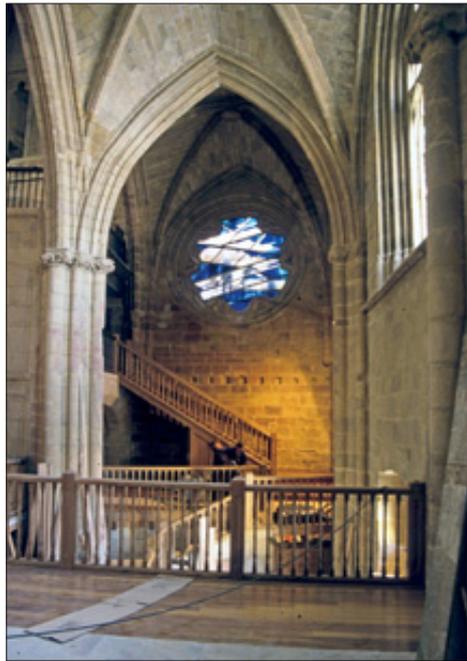


Fig. 23: San Salvador de Getaria, en primer término el acceso por la puerta norte, recuperado en las últimas obras y, al fondo, la vidriera diseñada por Pablo Palazuelo.

con un tercer piso más alto, el *claristorio*, que por todas las direcciones rodea la nave central con una celosía por frente de tramo, y que en su día estuvieron, todas ellas, cuajadas de vidrieras. Y sabemos que hubo aquellas vidrieras porque las celosías originales aun conservadas muestran en sus montantes las acanaladuras en las que se empotraban los vidrios recibidos sobre perfiles de plomo. Las rehechas en las restauraciones del siglo XX ya no las presentan, claro. Con toda evidencia, las primeras víctimas de los cañonazos franceses, ingleses y, sobre todo, carlistas, fueron las vidrieras del templo. Es de suponer que el conjunto del claristorio salió de las contiendas tan maltrecho que sus restauradores estimaron más seguro —y económico— tapiar por fuera los vanos con aquellos tabiques de sillería de un palmo de espesor de cuyo buen comportamiento general daba testimonio el piso inferior, del triforio.

Y así llegó el templo al siglo XX, oscurecido pero en pie y precautoriamente protegido. Durante los trabajos de la última fase de restauraciones esta cuestión fue planteada. En edificio tan frágil e importante, la Diputación procedió con prudencia y nombró una Comisión Asesora de Expertos. La Comisión estimó preferible mantener los tapiados. Sabían sin duda que con ello contradecían el estilo gótico del templo, pero no es menos cierto que respetaban al mismo tiempo la memoria de los acontecimientos históricos vividos en Getaria. Vaya lo uno por lo otro. Pero hoy, al cabo de más de cuatro lustros de adoptadas aquellas decisiones, cabe preguntarse hasta qué punto siguen siendo válidas.

Como en el desarrollo de las obras de rehabilitación fue necesario renovar, es decir, rehacer, aquellos tabicados, hubo momentos privilegiados en los que durante unos pocos días, la nave central del templo recuperaba la imagen lumínica que sin duda pretendieron darle sus conceptores, el *Maestro de las Ligerezas* entre ellos, y el efecto resultaba sencillamente maravilloso. Los que tuvimos la suerte de verlo, no lo olvidaremos.

Tampoco puede caber duda sobre la conveniencia de que población que ha sufrido hasta tal extremo los horrores de las Guerras Civiles, preserve una Memoria que recuerde y prevenga contra tales prácticas. Si esa fuese la decisión final, sea, pero en tal caso recomendaríamos la colocación de sendas losas escritas, una en el interior del templo y la otra fuera, explicando a propios y extraños los motivos de tal decisión y que rememoren aquellos trágicos acontecimientos, las circunstancias que los precedieron y sus terribles consecuencias. En nuestra opinión, ése es y debe ser el remedio de los peores males: La Pedagogía.



Fig. 24: San Salvador de Getaria, vista de las bóvedas desde el umbral de la puerta norte, correspondiente al del suelo inicialmente previsto. Junto al borde superior de la imagen, cruce de nervios característico de las bóvedas de la colateral norte; la sur no los tiene. Es muy posible que esta vista sólo haya sido posible desde finales del siglo XX, cuando se recuperó el empleo y nivel del acceso norte del templo.

P. S. Algunas de las fotografías empleadas para ilustrar este artículo fueron tomadas el 26 de diciembre del pasado año 2018. Para hacerlo, el autor, no sin algún desasosiego, incurrió en la ligereza de dejar su coche aparcado en un estacionamiento limitado a 30 minutos. Luego, entretenido en el asunto, confiesa que excedió el lapso concedido. De vuelta al vehículo, comprobó con alivio que no le habían puesto ninguna multa. ¡Vano consuelo! Ésta le llegó, por correo certificado, a Oyarzun el 22 de enero de 2019, justificada por una “argazki kamara/cámara fotográfica” que por lo visto, automática y traidoramente, se chiva. Así que ojo con el aparcamiento de detrás del frontón. Queden advertidos de ello todos aquellos que tengan la osadía de acercarse por allí para contemplar aquel templo gótico, tan bello como insólito ¡Tengan cuidado!

En Oyarzun, y a 6 de abril de 2019.

## ANEXO

**Cronología del templo de San Salvador de Getaria:**

- 1199 Alfonso VIII de Castilla, rey de Gipuzkoa. La fecha es la del sitio de Vitoria, por el que Sancho VII de Navarra, excomulgado y desacreditado por su alianza con los almohades, perdió sus dominios vascos. Esta incorporación no pudo ser, como hay quien pretende, una conquista armada; la rapidez con que ésta tuvo lugar contradice las condiciones lógicas para una campaña militar. Tampoco se puede hablar de pactos con los territorios, pues éstos aún no tenían una identidad político-administrativa. Los acuerdos, que tuvo que haberlos, debieron ser entre el Rey y los Tenientes<sup>25</sup>.
- 1200 enero. Tras la incorporación de Alava y Gipuzkoa a su reino, y el reconocimiento de su soberanía hasta la orilla del Bidasoa, Alfonso VIII regresa a Burgos. Fue preocupación prioritaria de este monarca la marina de Castilla y el dominio de la costa, desde Deva hasta Fuenterrabía con vistas a su desarrollo comercial.
- 1201 20 de enero, Alfonso VIII otorga en Burgos un privilegio concediendo a Getaria, que aún no era villa de realengo, el goce de aguas, montes, pastos y dehesas. Primera cita escrita de Getaria y documento de la mayor importancia para la villa, que celosamente lo atesoró y para cuyas sucesivas confirmaciones por parte de los sucesores de aquel monarca veló. No cabe duda de que un asentamiento altomedieval existía allí por lo menos en tiempos en que la amenaza costera de los normandos dejó de ser una permanente pesadilla.
- 1204 Alfonso VIII casa con Leonor Plantagenet, hija de Enrique II de Inglaterra y de la famosa Alienor de Aquitania<sup>26</sup>. Acompaña a la reina su séquito aquitano. Como consecuencia de esta circunstancia y en apoyo de los planes repobladores del rey castellano para la costa del norte, se produjo entonces una importante inmigración de gascones, principalmente hacia San Sebastián, y también a Fuenterrabía.
- 1209 1 de septiembre, Alfonso VIII otorga al lugar de Getaria Carta Puebla, con el Fuero de San Sebastián. Getaria se convertía así en la tercera villa fundada en

---

(25) Gipuzkoa tenía dos *Tenencias*, la de San Sebastián y la de Aitzorroztz. Según Martínez Díez, Gonzalo, S.I.: *Guipúzcoa en los albores de su historia (Siglos X-XII)*. Imprenta de la Exma Diputación Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián, 1975, (pp. 153-154) serían fuerzas vivas determinantes en el cambio de soberanía, además de los Tenientes, los alcaides de las fortalezas, los notables del país y los gascones de San Sebastián y Fuenterrabía, que entregaron también sus plazas a Alfonso VIII.

(26) PERNOUD, Régine: *Aliènor d'Aquitaine*. Livre de Poche. (Lectura muy recomendable).

- Gipuzkoa, después de San Sebastián (antes de 1180) y Fuenterrabía (1203). Aquel mismo año, Alfonso VIII de Castilla *reedificó* los muros de la villa<sup>27</sup>.
- 1025 Donación del Monasterio de S. Salvador de Olazabal al de Leyre<sup>28</sup>. Las citas medievales de Gipuzkoa son muy escasas; y de las altomedievales<sup>29</sup>, la primera que puede acreditarse auténtica es ésta, ya muy tardía.
- 1248 mayo: Participación de naves de Getaria, junto con otras de Santander, Castro Urdiales y Pasajes en la armada de Ramón Bonifaz para completar el bloqueo naval de Sevilla, que se rindió a Fernando III el 23 de noviembre del mismo año. Este acontecimiento dio réditos a la villa en forma de privilegios comerciales en el puerto de aquella ciudad.
- 1270 Alfonso X concede a los de Guetaria la facultad para cortar en toda Guipúzcoa la madera que les fuese menester para la construcción de barcos.
- 1290 14 de mayo, Castro Urdiales: Fundación de la Hermandad de Mareantes del Cantábrico. Perteneían a ella las ciudades de Bermeo, Castro Urdiales, Fueterrabía, Getaria, Laredo, Orduña, San Sebastián, Santander y Vitoria<sup>30</sup>. Esta asociación, que se subdividía naturalmente en tres grupos, cántabros, vizcaínos y guipuzcoanos, tuvo enorme poder e importancia y ostentó la hegemonía en el comercio marítimo atlántico durante el siglo XV y hasta la crisis de mediados del siglo XVI.
- 1332 Dando forma jurídica a la subdivisión que les afectaba dentro del encuadre general de la Hermandad de Mareantes del Cantábrico, las villas de Getaria, Mutriku y San Sebastián constituyeron la primera Hermandad marítima guipuzcoana, llamada de *las Marismas*.
- 1365 Privilegio Real de Pedro I acreditando la intervención de gentes de Getaria en la Batalla de las Navas de Tolosa.
- 1397 6 de julio. Reinando Don Enrique III de Castilla el Doliente y presidida por el corregidor D. Gonzalo Moro, reunión en el coro de San Salvador de las

---

(27) GOROSTIDI, A.: «El destruido archivo de Guetaria». *Euskal Erria*, LXXIV, 1916, p. 494 y LXXV, 1916, pp. 8-9. Queda claro no sólo que la población medieval de Getaria existía ya antes de disponer de Carta Puebla, sino que estaba también murada.

(28) MARTÍNEZ DÍEZ, Gonzalo, S.I.: *Guipúzcoa en los albores de su historia (Siglos X-XII)*. Imprenta de la Exma Diputación Provincial de Guipúzcoa, San Sebastián, 1975.

(29) Para los reinos peninsulares, alta y baja edad media se separan en el año 1033, fecha de la muerte de Sancho el Mayor de Navarra.

(30) SUÁREZ FERNÁNDEZ, Luis, en *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, sitúa esta fundación en el año 1282 y estima que esta Hermandad tuvo una importancia comparable a la de la Liga Hanseática, con la que se enfrentó por el dominio del comercio atlántico. Gorostidi, A. en «El destruido archivo de Guetaria». *Euskal Erria*, LXXIV, 1916, p. 492, la da en 1296.

Hernandades de las villas de realengo y municipalidades de Guipúzcoa, treinta en total, para aprobar las bases de su Derecho Foral en un cuaderno que contenía sesenta ordenanzas, que seguidamente juraron guardar y hacer guardar. La intención era elaborar las normas jurídicas oportunas para poner coto a los excesos y tropelías de los Parientes Mayores. Fue aquel el primer código fundamental de la hasta entonces Tierra de Guipúzcoa que, no siendo ni reino, ni marca ni señorío, a partir de aquel acto y fecha, adoptó la denominación romana de *Provincia*.

Representaron en ella a Guetaria Juan Ibáñez de Picamendi, Juan Yáñez de Azquizu y Pero Pérez de Verástegui. Figuraba en la representación del Concejo de Fuenterrabía un Elcano, Esteban de Elcano.

- 1401 Una peste asola Guetaria.
- 1420 Vargas Ponce afirma que en esta fecha el templo estaba terminado. ¿Cuál? Es posible que el dado por terminado en aquella fecha figure fragmentariamente en las partes bajas del presente.
- 1494-95 Pleito entre la villa y Lope Martínez de Zarauz y su hijo Juan López, sobre hacer un pilar, caño o gárgola sobre su casa, inmediata a la Iglesia.
- 1495 7 de marzo, dentro del *Pleito del Caño*, Juan Ortiz de Unceta, en nombre de la Iglesia de San Salvador de Guetaria y el Concejo de la Villa, informa al Rey de que Lope Martínez de Zarauz y su hijo Juan López, vecinos de Guetaria, les disputan la posesión de unas casas anejas al templo parroquial.
- 1495 17 de marzo, en relación con el *Pleito del Caño*: Juan Ortiz de Unceta, en nombre de la iglesia de S. Salvador de Guetaria, informa a los reyes de que muchas personas debían dinero, “fierro”, ropa, fletes de naos y otras cosas a la iglesia y no querían pagar así como no querían pagar al “cay y molle que la villa hacia” en la “ysla de Sant Antono”, y pide remedio.
- 1495 18 de marzo, continúa el Pleito del Caño: Comisión al corregidor de Guipúzcoa, a petición de la iglesia de Guetaria, para que se hagan una gárgola, caño y los cimientos de la iglesia que trata de ensancharse, a pesar de las protestas de Lope Martínez de Zarauz, y de su hijo, que dice se perjudica su casa porque tales cimientos necesitan entrar en esta, y la gárgola y caño han de ir sobre la misma<sup>31</sup>.
- 1495 23 de junio, más sobre el Pleito del Caño: Lope Martínez de Zarauz, vecino de Guetaria informa a los reyes que posee en la Villa, pacíficamente y por justos títulos, una casa-torre y que recela que algunos quieren despojarle de ella.

---

(31) A.G.S.; R.G.S.; Vol. XII; Fol. 340; N. Catálogo 1351.

- Los Reyes Católicos mandaron a las autoridades de Guipúzcoa le amparasen en su posesión<sup>32</sup>.
- 1495 7 de agosto, sigue el Pleito del Caño: Escritura de Martín Pérez de Iraola de la sentencia en favor de la Parroquia autorizando la colocación del caño sobre la casa de los herederos de Juan López de Zarauz, pero haciendo el menor daño posible. También autoriza que dicha Iglesia pueda extender la capilla de Nuestra Señora 4 codos en la casa de los susodichos, pagando el justiprecio<sup>33</sup>. Para dirigir su colocación la parroquia nombró a Maese Pedro de Legorreta y Maese Sebastián de Irunaga quienes procedieron al cumplimiento y ejecución de la referida sentencia<sup>34</sup>
- 1495 7 de agosto, resolución del *Pleito del Caño*: Fallo por sentencia dada por el licenciado Porras autorizando la colocación del caño, pero obligando a que los del templo resuelvan el paso de la Calle Mayor por el solar de éste. Nace así la *Catrapona*.
- 1523 Juan Sebastián Elcano viene a Getaria y permanece en ella algún tiempo y ausentándose para ir a la Coruña a embarcar en la armada que se aprestaba al mando de Loayso y en la que ejercía el cargo de segundo.(MMBA)
- 1526 Proyecto de la Torre Nueva, por Pedro de Alzaga, al sur del templo y hoy única en pie. Las obras se contrataron al año siguiente entre Domingo de Elcano, coadjutor de la parroquia y Domingo de Bustinobiaga, que se comprometió a hacerla en siete años. (MMBA)
- 1529 Apenas comenzada la construcción de la Torre Nueva, murió Bustinobiaga y se suspendieron las obras hasta que Martin de Armentia las reanudara años después. (MMBA)
- 1562 30 de diciembre. Andrés de Araoz cobra 1.402 ducados con 299 maravedíes por la construcción del Coro del templo<sup>35</sup>, con «veintitrés sillas sobre las que estaba el Apostolado con el Salvador en medio, algunos santos de buen relieve y adornados de animales, ángeles y sirenas correspondientes por su traza a la plenitud del arte plateresco. Destruído el 1 de enero de 1836.
- 1585 Fallece Martin de Armentia, segundo Maestro de la Torre Nueva. Nueva suspensión de las obras hasta que Victor Zahube se hizo cargo de ellas. (MMBA)

(32) A.G.S.; R.G.S.; VI-1495; Fol. 44.

(33) A. Real Academia de la Historia (Madrid); Fondo Vargas Ponce; Apuntes; 9/6077.

(34) Manuscrito Mecanografiado de Bartolo Alcorta. Estas referencias son muy abundantes, y las señalaremos con el acrónimo MMBA.

(35) Primer Libro de Cuentas de la Villa, del que se conserva una copia en la Academia de la Historia.

- 1587 Construcción del altar de San José, que doró Juan de Eleizalde por la cantidad de 150 ducados
- 1592 marzo. Por orden del diocesano de Pamplona, el clérigo Martin Elcano (sobrino del navegante) beneficiado de la iglesia parroquial gira una visita al hospital de la villa y establece un inventario de los censos. (MMBA)
- 1597 noche del 4 al 5 de enero: Incendio general, de origen desconocido. Duró varios días, volatilizándose con él dos tercios de la villa. La parte que más sufrió fue la situada en el NNO, en la que dos calles completas se perdieron para siempre, quedando sólo el vestigio de restos de una de ellas en la parte del pueblo que da a Gasteatepe. No se pudo saber su origen, pese a las inmediatas diligencias practicadas por Martin de Eizaga, alcalde de la villa<sup>36</sup>. La iglesia parroquial padeció mucho por causa de este incendio, tardándose en su restauración varios años del siglo siguiente. El año del incendio el templo se encontraba en obras, enfrascado en lo que sería laboriosa construcción de su torre meridional. El siniestro daría al traste con buena parte de lo ejecutado, con todos los andamios de madera aún abrazando y apeando los trabajos, y contribuyó al calamitoso futuro desarrollo de éstos, obligando a la refacción de lo avanzado. En él desapareció igualmente el altar mayor.
- 1597 3 de septiembre. Real Cédula contestando la petición de la Villa, trasladando el asunto al Corregidor y enviando al ingeniero italiano al servicio de España, Tiburcio Spanochi, para que emitiese informe. Informada del incendio, la Provincia acuerda una rebaja de foguera por diez años.
- 1597 Fallece Zahube, tercer Maestro de la Torre Nueva. Se cubrió lo construido, y así quedó la obra por un tiempo. (MMBA)
- 1598 Llegada de Spanochi a la Villa. El ingeniero real, que a la sazón se hallaba revisando y perfeccionando las defensas de las plazas fuertes de Fuenterrabía y San Sebastián, acudió comisionado para efectuar las reparaciones más necesarias tras del incendio. El templo parroquial debió de perder en él la coronación de su fachada occidental que Spanochi reconstruyó con su piñón, husillo y remate de ándito superior.
- 1600 El Obispo Diocesano da licencia para construir un retablo nuevo, enviando para ello al artífice navarro Juan de Gasteluzar. La Villa entendió que vulneraba con ello sus derechos de patronato sobre la iglesia y le planteó un pleito, que fue fallado en 1603. (MMBA)

---

(36) CEREZO HIJANO, Francisco: *Gueteria: Lo que es...* S.S. Publicaciones de la Caja de Ahorros Municipal de Sn. Sn. Izarra. 1970, p. 22.

- 1603 Fallo a favor de la Villa de su pleito contra el Obispo. El retablo se encargó a Gerónimo de Larrea y a Lope de Larrea vecinos respectivamente de Salvatierra y de Tolosa. Constaba aquel retablo de tres cuerpos y lo coronaban las estatuas de los cuatro evangelistas y las de San Pedro y San Pablo.
- 1603 Domingo de Cardaveraiz construye la portada de la iglesia, que terminó para 1605. La coronaba un San Cristóbal de grandes proporciones, tallado por Nicolás de Brevilla, vecino de Zumaya, que cobró por él 500 reales. (MMBA)
- 1609 Martín de Basave hace el retablo de la llamada capilla mayor así como el cancel de la puerta. Simultáneamente Domingo de Geroa, vecino de Asteasu, montaba los de San Juan y San Esteban y Santo Domingo (v. fecha de 1655).
- 1627 19 de Octubre. En reunión de Concejo convocado a campana tañida, se determinó dorar el retablo labrado por los Larrea, encargándose el trabajo a Juan Clavel quien lo realizó poco antes de su muerte ocurrida en 1629.
- 1628 7 de junio. Carta de pago y finiquito otorgado por Diego de Ugarte Belsu vecino de Bermeo y heredero del cantero Maese Ugarte Belsu, de todos sus presuntos derechos por la construcción del pasadizo del muelle de esta Villa (¿la Catrapona del templo, o la segunda Catrapona, al puerto?) contra el pago de 500 reales. Levanta Acta Juan Fernández de Echenagusía Escribano Real y del número de la Villa. (MMBA)
- 1638 22 de agosto: Una escuadra francesa al mando de Henry d'Escoubleau de Sourdis, arzobispo de Burdeos, se presenta ante la rada de la Villa, en persecución de la de D. Lope de Hocés y bombardea, indistintamente, Escuadra y Villa.
- 1655 Luis Espinosa dora los retablos de San Juan y San Esteban y Santo Domingo por la cantidad de 3.196 reales
- 1765: Un rayo cae en la torre, dañándola. (Según Gorosabel, en 1760). La noticia no señala cuál torre fue la afectada.
- 1766: Primera Matxinada en Gipuzkoa, sin mayores consecuencias para Getaria.
- 1794: *Guerra de la Convención*. Getaria se entregó a los franceses sin disparar un solo tiro. A continuación, algunos Junteros iniciaron allí negociaciones de capitulación con representantes de la República Francesa que no condujeron a ningún resultado. Al anochecer, el representante francés arresta a los españoles y los lleva detenidos y por mar a Bayona, donde no saben qué hacer con ellos y los devuelven seguidamente, en la misma barca, de nuevo a Getaria.
- 1794/95 A resultas de la *Guerra de la Convención*, Getaria permanece bajo dominio francés.

- 1808 5 de marzo. Getaria recibe a las tropas francesas, sin incidentes y como aliadas. Inmediatamente, los recién llegados comienzan a reforzarla militarmente, sobre todo el islote de S. Antón.
- 1811 8 de noviembre. El comandante guerrillero Gaspar de Jáuregui, El Pastor, ataca infructuosamente Guetaria. Dada su proximidad a la frontera y el abrigo naval que ofrecía su Concha y puerto, considerándola más apropiada que La Coruña para establecer el almacén invernal de armas y auxilios militares, sir Home Popham, comodoro de la Escuadra británica, se empeñó en controlar esta villa, relegando incluso Castro y Santoña.
- 1812 julio: Primera expedición marítima organizada por sir Home Popham. Sus 400 hombres no pudieron hacerse con la plaza, custodiada por un millar de soldados franceses. Tras retirarse, después de haber bombardeado S. Antón, proyectó un nuevo ataque combinado con tropas españolas, que tampoco tuvo éxito.
- 1813 21 de junio. Derrota de José I en Vitoria, que marca el epílogo de la presencia francesa en España.
- 1813 1 de julio, la guarnición francesa evacúa Getaria. No pudiendo trasladar todas las municiones, mina parte de las fortificaciones de S. Antón, resultando afectados el fuerte, las Ermitas de S. Antón y S. Pedro de Ugarte, el puerto y el paso a la villa.
- 1813 8 de julio. Memoria de José Segundo Izquierdo, acompañada de un croquis, hoy en la Colección Manuel Rico y Sinobas, en el que se describe la situación de la villa a poco de volver a la Administración Española.
- 1833/40 Primera Guerra Carlista. La villa de Getaria estuvo con los liberales.
- 1834 La ocupación por los carlistas del monte Gárate fuerza a los liberales a fortificar la Villa y S. Antón.
- 1835 19 de diciembre: Entre otras iniciativas de hostigamiento, tres piezas artilleras de hierro inician el cañoneo sobre Guetaria.
- 1835 21 de diciembre las baterías sitiadoras, emplazadas en el monte Gárate, abren brecha en las defensas.
- 1835 28 de diciembre: El parque artillero sitiador se refuerza con piezas de batir de grueso calibre.  
El Ayuntamiento decide incendiar Herrerieta, barrio extramural contiguo.
- 1835 30 de diciembre: Se reanudan los bombardeos. Da una medida de la intensidad del cañoneo que para esta fecha estaban ya arruinadas 115 casas de la Villa.
- 1836 1 de enero. Asalto carlista por la muralla de tierra. Tras tres horas de lucha, abren una brecha y entran a sangre y fuego. Los dan fuego a la iglesia, coro y

- archivo tratando de retrasar el avance de los asaltantes y se repliegan al islote de San Antón, donde se atrincheran tras de volar el muro del muelle.
- 1837 21 de octubre. Los cristianos permanecen en el peñón cuando la escuadra recupera la villa. Ello no obstante, el bloqueo no se levantó hasta el 31 de agosto de 1839, fecha del Convenio de Vergara.
- 1837 Octubre. Los carlistas abandonan la villa y los liberales reparan la muralla, justo a tiempo para soportar el hostigamiento carlista desde el monte Gárate hasta 1838.
- 1839 Desmantelamiento de las fortificaciones de S. Antón, no así del casco, que aguantaría el asedio y bombardeo carlistas de 1874-75
- 1839 Juntas Generales de la Provincia en Azpeitia: La representación de Guetaria manifiesta que la villa casi no existe.
- 1840 Correspondía ese año celebrar Juntas Generales en Getaria, pero a la vista del estado generalizado de ruina, se pasaron, a petición de la Villa, al año 1859. Las Juntas Generales, se reúnen entonces en Azpeitia, acuerdan a instancias del entonces alcalde de la Villa, Félix de Gorostidi, ayudar a reparar los daños causados por la Guerra Civil en la iglesia. Se retejaron parte de las naves laterales a razón de 150 rs. el millar de tejas. También se arreglaron los altares.
- 1841 25 de abril: Expediente que comprende las cuentas de la inversión de las cantidades señaladas por la Provincia a la Iglesia Parroquial de Guetaria, para la reparación de los daños sufridos durante la Guerra Civil<sup>37</sup>.
- 1841 3 de mayo: Escritura de convenio entre el Alcalde y D. Martín de Echeverría para la ejecución de obras de construcción de las cubiertas sobre las naves laterales de la Iglesia<sup>38</sup>.
- 1841 Segura: Entre las solicitudes de particulares en las Juntas Generales celebradas en Segura se encuentra una de las villas de Urnieta y Guetaria. Esta última solicita que se le concedan 7.000 reales de vellón, 4.000 para reparaciones en su Iglesia Parroquial y los 3.000 restantes para necesidades municipales. Se acuerda darles 1.500 reales.
- 1841 Se coloca en la torre el reloj fabricado por Juan Ugalde, vecino de Mondragón.
- 1844 20 de marzo: Las Actas Municipales recogen un oficio del Vicario Cristobal de Aizpuru, que denuncia el desplome de un sillar de la bóveda de la Iglesia y solicita el examen del edificio por perito acreditado para realizar los reparos

---

(37) A.G.G. (Tolosa); Sección 4ª; Negociado 3; Legajo 98.

(38) A.G.G. (Tolosa); Actas de las Juntas Generales; Año 1841; Impresas 11, 4; P. 72.

- necesarios. El Ayuntamiento no cree que la piedra desprendida forme parte de la bóveda<sup>39</sup>.
- 1844 31 de mayo: Sobre las dos de la tarde se desploma el contrafuerte y cubo del puerto, denominado *catrapona chiquia*, obstruyendo el paso al muelle. La Diputación contribuye inmediatamente a su reparación.
- 1845 22 de febrero: El Alcalde denuncia el lamentable estado y declara los arreglos que se han realizado en ella:
- Cerrar las ventanas innecesarias.
  - Cerrar las grietas por donde penetraba el aire.
  - Colocar 35 cristales en 11 bastidores<sup>40</sup>.
- Se puede suponer que en estas obras se terminaron de tapiar todos los vanos del claristorio.
- 1845 Juntas Generales celebradas en Villafranca. Se acuerda un Plan de Caminos para la Provincia. En él se prevé la construcción de un ramal que enlace en Urteaga el camino de Iraeta a Lasarte para llegar desde allí a Getaria. Se encarga de su construcción a D. Manuel Peironcey y a D. Antonio Cortázar.
- 1845 Guetaria aún no conseguía recuperar el nivel económico de 1830. Casi todos los caseríos se habían reconstruido, pero sólo 54 casas intramurales lo habían sido, y con inferior calidad por la falta de recursos.
- 1846 Obras en San Salvador: Coro, galerías y pavimento<sup>41</sup>.
- 1846/49 Segunda Guerra Carlista. La villa de Getaria volvió a estar con los liberales.
- 1848 10 de enero: El Ayuntamiento reconoce el deplorable estado en el que se encuentra la Iglesia, y la necesidad de realizar los siguientes arreglos: Retarimado de la Iglesia, formando sepulturas. La obra saldría a remate público<sup>42</sup>.
- 1848 18 de abril: Escritura por la que Jacinto Azpiazu se obliga a entablar por 2.718 reales el pavimento de la Iglesia Parroquial.
- 1848 1 de julio. Presupuesto de restauración redactado por Mariano José de Lascaráin, maestro de obras de Vergara, para reparar en lo fundamental las consecuencias del bombardeo y asalto carlista<sup>43</sup>.

(39) A. M. Getaria; Actas Municipales; Libro 1.º (1838-1851); Fols. 80 rto-vto.

(40) A. M. Getaria; Actas Municipales; Libro 1.º (1838-1851); Fols. 107 rto-vto.

(41) A. Diocesano (Pamplona); Caja 348; n.º 5.

(42) A. M. Getaria; Actas Municipales, Libro 1.º (1838-1851); Fol. 157 rto.

(43) A. Diocesano (Pamplona); Caja 348; n.º 5.

- 1848 14 o 31 de noviembre: Escritura entre el patronato de la Iglesia de Getaria y Martín Alcorta para la ejecución de algunas obras en la Parroquia. Las condiciones de las obras son fijadas por el arquitecto Mariano José de Lazcurain<sup>44</sup>.
- 1849 1 de junio: Escritura de convenio entre el patronato de la Iglesia de Getaria y Domingo de Garmendia para la ejecución de las obras en la Torre Vieja. Dijeron que la Iglesia Parroquial tenía pegante en uno de sus lados la torre vieja llamada “Campan Torre Zarra que en el día se halla con solas sus cuatro paredes, sin techo ni otra cosa”.
- 1849 22 de diciembre: Reconocimiento y medición de las obras ejecutadas por Martín Alcorta en la Iglesia Parroquial de San Salvador<sup>45</sup>.
- 1850 9 de septiembre: El Ayuntamiento de la villa se dirige a la Diputación para informarle que los gastos del retejo, blanqueo, pintura general y otras obras varias realizadas en la Iglesia y su torre, durante los meses de julio y agosto pasados, ascienden a 3448 reales<sup>46</sup>.
- 1852 4 de febrero: José María González se obliga a dorar el Altar de Nuestra Señora del Carmen de la referida Iglesia.
- 1852 Con la ayuda de la Diputación, la Nación y S.M. Isabel II, se construyó la nueva Casa Consistorial según los planos del arquitecto D. Juan P. Belaunzarán.
- 1853 22 de julio: Escritura en la que José María González, vecino de Tolosa se obliga a dorar y pintar por 4.300 reales los altares de San José y San Juan de dicha Iglesia. Los materiales serán a cuenta del dicho González<sup>47</sup>.
- 1854 Por R.O. se ordena el derribo de las murallas a costa del Ayuntamiento. Recurrió éste alegando la necesidad de las murallas para defensa militar, para protección contra los temporales del noroeste y por la falta de medios económicos. La orden (afortunadamente) se dejó en suspenso.
- 1855 Epidemia del cólera morbo que en 1844 había hecho estragos en Levante. En Getaria se cobró 108 vidas en breves días. La epidemia terminó el 11 de diciembre.
- 1856 12 de enero: El Gobernador de la Provincia, D. Eustasio de Amilibia se personó en la Villa, celebrándose una reunión extraordinaria a la que concurrió el Ayuntamiento, Gremio de Mareantes y primeros contribuyentes, acordando crear una plaza del médico titular (carencia que la epidemia de cólera

---

(44) A.H.P.G. (Oñate); Getaria; Leg. 3695; Fols. 54 rto-59 vto.

(45) A.H.P.G. (Oñate); Getaria; Leg. 3696; Fols. 84 rto-vto.

(46) A. M. Getaria; Actas Municipales; Libro 1.º (1838-1851); Fol. 179 rto.

(47) A.H.P.G. (Oñate); Getaria; Leg. 3700; Fols. 42 rto-vto.

- había puesto muy en evidencia), comprometiéndose entre todos a subvenir los gastos.
- 1856 1.º de marzo: Se contrató por 1.700 reales a José María González, vecino de Tolosa, para que construyese un monumento de ánimas. Este monumento desapareció en la Segunda Guerra Civil.
- 1858 21 de agosto: El Ayuntamiento nombra comisionado a D. Isaac Andreano para asistir a una reunión de ayuntamientos convocada en Vergara para el día 27 a fin de tratar del trazado del Ferrocarril del Norte y la conveniencia de que se aproximase a las orillas del Urola o del Deva.
- 1859 Juntas Generales celebradas en Getaria (a cambio de las de 1840). Se acordó, en relación con Getaria, lo siguiente: Construir tres campanas y un ornamento para la iglesia, instruir un expediente para hacer un camino hasta Zarauz por la orilla del mar y erigir una segunda estatua a Juan Sebastián Elcano. La Diputación encargó la estatua al Sr. Palao, de Zaragoza, que hizo la actual en bronce, inaugurándose el monumento el 28 de mayo de 1861.
- 1860 El arrabal de Herrerieta inicia de su reedificación.
- 1862 La Provincia acordó la construcción del camino que debía unir Getaria y Zarauz por la línea de la costa. Se construyó bajo la dirección de D. Antonio Cortázar, con un total de 3.800 metros de trazado.
- 1864 El camino de herradura a Zarauz se sustituye por una carretera rodada. Getaria vive de la agricultura y de la pesca. En el primer sector destacan los viñedos —con producción de chacolí, el más reputado de Guipúzcoa— y los manzanales —con abundante cosecha, vendida sobre todo en S. Sebastián y Pasajes para la obtención de sidra—. La cosecha de maíz y trigo tiene menos importancia. En cambio, la pesca ocupa una posición relevante en la economía local, que carece de actividades industriales, y para cuyo desarrollo se gestionaba desde 1859 una ampliación del puerto que aun tardó en llegar<sup>48</sup>.
- 1865 Agosto. Doña Isabel II, a la sazón veraneante en Zarauz, inaugura la carretera de Zarauz a Getaria por la costa.
- 1873-76 Segunda Guerra Carlista. Durante ella, Getaria volvió a tomar partido por los liberales y sufrió nuevo sitio desde posiciones carlistas atrincheradas en el monte Gárate.
- 1874 El templo parroquial de San Salvador tiene adscrito un personal que incluye un vicario, trece beneficiados, un sacristán, dos seroras (sacristanas) para la iglesia y otras para cada una de las ermitas.

---

(48) GÓMEZ PIÑEIRO, y otros: *Ibidem*. P. 111.

- 1875 13 de mayo: A las tres menos cuarto de la madrugada los sitiadores carlistas vuelan el portillo tapiado sito en la desembocadura de la calle de San Roque. El asalto es de nuevo dirigido por el general Egaña, el mismo que tuvo éxito en el ataque de 1836, pero en esta ocasión, y tras dos días de lucha encarnizada, es rechazado. El pueblo ha recibido en 20 horas 1.601 bombas y granadas. Hay muchas bajas, hasta el punto de que el hospital<sup>49</sup> ha resultado insuficiente y se han tenido que habilitar otras casas y el túnel bajo la iglesia parroquial.
- 1875 13 de junio: Se reanudan los bombardeos desde el arenal de Zarauz.
- 1876 enero. Terminan finalmente los bombardeos, que se ha mantenido ininterrumpidamente desde junio. Entre noviembre y diciembre han caído 326 bombas y no menos de 3.709 granadas sobre la Villa.
- En 1872 había en Getaria 976 habitantes. Después de la guerra quedaban sólo 186. El total de bajas contabilizadas es de 21 militares y 23 civiles. El resto ha abandonado la Villa.
- 1883: Comienza la construcción de la carretera de Getaria a Zumaya, bajo la dirección de D. Antonio Cortázar.
- 1885 Derribo de las murallas de la Villa.
- 1891 6 de septiembre: Artículo del periódico El Pueblo Vasco describiendo las obras de restauración del templo de San Salvador dirigidas por el arquitecto D. Francisco Urcola. Incluye una descripción de las excavaciones arqueológicas practicadas<sup>50</sup>.
- 1893 Por encargo de la Comisión Provincial de Monumentos, el Marqués de Seoane y D. Joaquín Pavía redactan un informe sobre la iglesia de San Salvador de Getaria, en orden a su declaración como Monumento Histórico Artístico.
- 1895 1 de julio. Real Orden del Ministerio de Fomento declarando a San Salvador Monumento Nacional.
- 18 ... A finales del siglo XIX, el Arquitecto Provincial Sr. Echave redacta un proyecto que a continuación se extravía durante su preceptiva remisión a la Academia de Bellas Artes de San Fernando. La Diputación envía entonces la copia de la que disponía, que también se pierde. Nada se ha podido encontrar de todo ello.
- 1921 Restauración del templo parroquial por el arquitecto Francisco de Urcola. Se conoce la anécdota de que, en el transcurso de la Primera Guerra Mundial,

---

(49) El hospital militar se hallaba sito en el n.º 26 de la calle de Elcano.

(50) AGG-GAO, Tolosa, SS/27.

los costos de construcción subieron tan desafortadamente que el presupuesto consignado apenas alcanzó para cubrir la mitad de la obra prevista. Se renovaron los ventanales de las naves colaterales septentrional y meridional.

- 1969 Finalizan las obras de restauración encargadas por la Dirección General de Patrimonio al arquitecto D. Fernando Chueca Goitia. Se ha intervenido en los arbotantes, elementos del triforio, atirantado el claristorio con barras de acero y rehecho algunas celosías rotas.
- 1978 Propuesta de obras por D. Juan Manuel Encío Cortázar, Amigo de Número de la R.S.B.A.A.P.P.
- 1979 Obras de restauración por D. Fernando Chueca Goitia en las que se rehabilitan los coros y la cubierta.
- 1990/96 Oras de restauración y rehabilitación por Ramón Ayerza Elizarain.

# Iglesia de San Salvador de Guetaria: las claves de las bóvedas

MERCEDES AMEZTOY OLASAGASTI  
Historiadora del arte

## *Resumen:*

*Este estudio pretende fijar la atención en las claves de las bóvedas de esta iglesia de San Salvador, en su valor artístico e iconográfico.*

*Palabras clave: Clave de bóveda. Escultura en bajorrelieve. Iconografía y Simbología.*

## *Laburpena:*

*Azterlan honen helburua da San Salbadorreko elizaren gangen giltzarrietan arreta jartzea, hau da, horien balio artistikoan eta ikonografikoan.*

*Gako-hitzak: Ganga-giltzarria. Behe-erliebeko eskultura. Ikonografia. Sinbologia.*

## *Summary:*

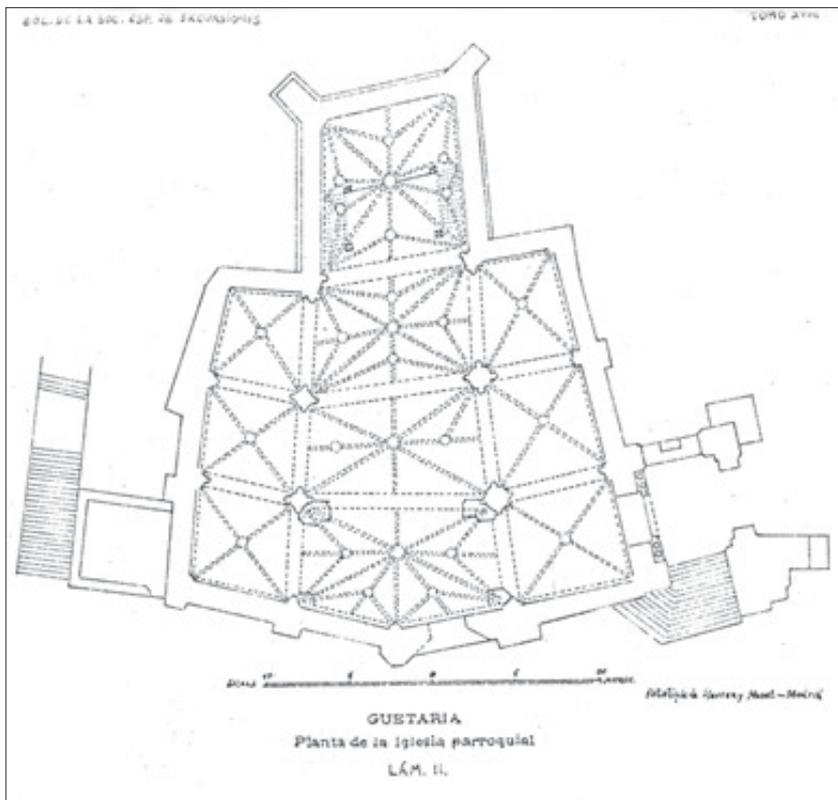
*This study focusses on the keystones in the Church of San Salvador, particularly their artistic value and iconography.*

*Keywords: Keystone. Bas-relief sculpture. Iconography. Symbology.*

Siguiendo la tradición medieval, el templo es un microcosmos en cuyas bóvedas se representa el cielo, es decir, la bóveda celeste. Curiosamente en el País Vasco a las bóvedas se les llama popularmente “zeru”, sobre todo a la bóveda del presbiterio. Es en las claves de estas bóvedas donde el maestro escultor va a desarrollar toda una iconografía, además de su arte, en forma de bajorrelieves, para mostrar al creyente ese mundo celestial donde viven los elegidos que, al mismo tiempo, son sus protectores. Las claves, técnicamente hablando, sirven para disimular o tapar el encuentro de los nervios de las bóvedas, pero las imágenes eran también necesarias, tanto en el exterior del templo como en su interior, para unos creyentes que en su inmensa mayoría no sabían leer. Por desgracia, hoy en día, las claves son a veces difíciles de apreciar, debido al cierre de los vanos superiores, que cuando se crearon gozaban de una iluminación natural a través de sus vidrieras.

Centrándonos en la iglesia de Guetaria, lo primero que hay que plantearse es su advocación: San Salvador. Y vemos que las representaciones de las claves giran en torno a este tema de la salvación, representado a través de símbolos de Jesucristo y de la Virgen María, imágenes de los apóstoles que difundieron la fe a través de los evangelios y de sus mártires y también de santos muy populares en la Edad Media como San Miguel y Santa Catalina de Alejandría. Tampoco faltan imágenes del mismo Cielo representado a través de sus estrellas. El número de imágenes va en relación a la complejidad de las bóvedas, de manera que cuanto más complejas son éstas más proliferan aquellas. Igualmente se sitúan en medio de los arcos perpiños, transversales al eje de la nave y que ciñen las bóvedas y separan los tramos. En Guetaria, nada tienen que ver la sencillez de las bóvedas laterales, de crucería simple, con la riqueza de las bóvedas de la nave central, de crucería estrellada, de diferente complejidad, que ofrecen al maestro escultor la oportunidad de plasmar tantas imágenes como claves han sido necesarias.

La planta de esta iglesia es, por otra parte, totalmente irregular, por tenerse que acomodar al enclave urbano y al terreno irregular sobre el que se asienta la villa. Se compone de tres naves, de tres tramos cada una, convergentes hacia la cabecera, que en realidad es un tramo más, el cuarto, de la nave central. Y es, curiosamente, en este tramo, el más importante, el presbiterio, donde las claves están exentas de bajorrelieves. En el centro de esta bóveda debería haber estado representada la imagen de El Salvador. Ocurrió que la iglesia se estaba ampliando en el último tercio del siglo XV queriendo prolongar sus naves laterales hacia el este y creando una nueva cabecera, pero se encontró con la resistencia de la familia de Lope de Zarauz, cuya torre y otros edificios colindantes, que el municipio reclamaba como propios, se



Planta de la Iglesia.

verían afectados. Esta poderosa familia ganó el pleito ante la Chancillería de Valladolid, en 1495, y se creó esta cabecera que no era la prevista y como se ve, no hubo tiempo ni para esculpir sus claves. Algo así debió de pasar en la iglesia de San Vicente de San Sebastián.

Para la mejor comprensión de las imágenes, sobre todo en la iconografía del periodo del arte gótico, son fundamentales los escritos de un fraile, dominico y genovés, llamado Santiago de la Vorágine, que hacia 1264 escribió en latín La Leyenda Dorada que recopila la vida de los santos y evangelios apócrifos, y que sirvió como guía para la ilustración de imágenes.

Sobre el esquema de tres naves, de tres tramos cada una, haremos el análisis de las claves, empezando por la nave lateral, para terminar en la nave central, mucho más rica, por su complejidad.

La nave del Evangelio está situada a la izquierda. En el primer tramo está la figura de San Pedro (1), piedra angular y fundador de la Iglesia. Aparece sentado, flanqueado por dos leones como reposabrazos y, vestido con una túnica que le cae en pliegues bastante esquemáticos. Está en actitud de bendecir, su mano derecha en alto, con los dedos índice y corazón unidos. En la mano izquierda sujeta las dos llaves, tradicionales símbolos del apóstol. Su rostro es de expresión serena, un tanto hierática, arcaizante casi, y lleva una barba corta y el pelo recortado todo alrededor a la moda medieval. Es



Fig. 1: San Pedro en Cátedra.

la imagen de San Pedro ocupando la cátedra magisterial, como jefe absoluto de la Iglesia. Era el príncipe de los apóstoles, el principal. Las llaves del Cielo le confieren además el poder de decidir quien entra en él o no.

En el segundo tramo, donde el relieve está muy desgastado, aparece una figura, ligeramente curvada, con túnica y que sujeta un cuchillo con su mano izquierda. Es sin duda la representación de Abraham (2), que sacrifica a su hijo Isaac y que supone una premonición del sacrificio del hijo de Dios, el Salvador como víctima. Por último, en el tercer tramo, encontramos la representación de San Juan Bautista: El cordero con el nimbo y el estandarte, como precursor que anuncia la llegada de El Salvador. La víctima, el cordero. El estandarte, el triunfo de la Iglesia. Estas tres claves, que se interrelacionan en su mensaje, evidencian un estilo un tanto arcaizante, pertenecientes a una nave lateral que, a caballo entre los siglos XIV y XV es, más de cien años anterior a la culminación de la nave central.



Fig. 2: Abraham.

La nave de la Epístola, en el lado sur, está dedicada a la Virgen, figura esencial en el programa de salvación. La primera capilla aparece mencionada en los documentos como “capilla de nuestra señora” y es la protagonista en el pleito entablado entre la parroquia municipal y la familia de Lope de Zarauz. Al final, esta capilla, como se puede ver desde el exterior, se incrusta e invade la casa torre de los Zarauz. En su clave, como era de esperar, tenía que haber una imagen de la Virgen. En última restauración de la Iglesia, llevada a cabo por el arquitecto Ramón Ayerza (años 1996-1997), apareció una escultura de piedra, con restos de policromía, de la Virgen con el Niño. Malamente engarzada a la bóveda y aún estando muy deteriorada, se apreciaba una calidad de talla muy buena, de tradición gótica francesa. Lleva velo y corona y está sentada. Falta el Niño, y solo conserva el antebrazo derecho. Parece una Virgen Trono, con el Niño sentado en el centro, de tradición románica, pero menos arcaizante que la que aparece en la portada de la iglesia de Deva. Debió sin duda pertenecer al tímpano de la actual portada oeste.

Se guardó en la sacristía la imagen original y se hizo una réplica (4), que se colocó en la clave. A día de hoy, no está la réplica en la clave y nadie sabe nada sobre la pieza original. En el segundo tramo de esta nave lateral nos encontramos con una clave nueva de la flor de lys procedente de alguna restauración anterior y que es el símbolo de la pureza de la Virgen. El tercer tramo carece de clave.



Fig. 4: Virgen.

En la nave central, nos encontramos con un presbiterio sin claves, tal como se ha señalado en este mismo estudio. En el centro del arco toral, que da paso a la nave central, un lugar por lo demás privilegiado, encontramos la imagen de San Bartolomé (7), como santo favorito. Quizás tenga que ver con la familia Lope de Zarauz de nuevo. Hay un documento fechado en 1458<sup>1</sup> según el cual el Concejo de la villa dona a Lope Martínez de Zarauz una sepultura en la iglesia “teniéndose al pilar e altar del señor san bartolome” El apóstol aparece con su símbolo de martirio, el cuchillo con el que fue desollado en su mano derecha y en la izquierda, el Libro Sagrado. Fue de los primeros apóstoles en divulgar la fe y según la tradición oral sus restos llegaron a Liparis, una isla próxima a Sicilia, donde se veneran. Es patrono de carniceros y curtidores.

---

(1) Archivo Berroeta Aldamar (Madrid) Legajo 1, N.º 4.



Fig. 7: San Bartolomé.

El realismo en la ejecución de los detalles del cabello, barba y rostro; la expresión personalizada, nos situaría en una etapa posterior a las claves de las naves laterales, por lo menos en el primer tercio del siglo XVI. La clave se remata con una rosca de entrelazado y cuatro hermosas cardinas o simulación de las hojas de cardo, de tradición gótica, que se utilizaban en multitud de elementos arquitectónicos, como portadas, capiteles corridos, etc.

En el primer tramo de bóveda, la figura central es Santa Catalina de Alejandría (8). Aparece esta santa multitud de veces representada en los edificios medievales; por citar lugares próximos, la encontramos en la portada de Santa María de Lekeitio y en la catedral vieja de Vitoria, en la portada principal.



Fig. 8: Santa Catalina de Alejandría.

En la iconografía del siglo XV y principios del XVI se la representa con gran corona y abundante cabello ondulado que le cae a los lados. Flanqueada por las ruedas del martirio, lleva en su mano derecha la espada con la que fue finalmente decapitada y, en la mano izquierda el libro abierto de los textos sagrados. Subyugado a sus pies, el rey que la mandó matar (según qué versiones, el emperador romano Majencio), con su corona y su cetro.

La Leyenda Dorada de Jacobo de VoráGINE<sup>2</sup> nos cuenta como Santa Catalina era hija de rey y, además de poseer unos conocimientos muy extensos de todas las ciencias del momento, era muy bella. El emperador Majencio, en una visita a Alejandría, quiere llevarla consigo al palacio; ella no consigue convencerle de que se convierta al cristianismo, pero si convence a la emperatriz y a casi toda la corte y sabios. Enfurecido, el rey, prepara un artificio a base de cuatro ruedas con pinchos para martirizarla y que milagrosamente se hace añicos. Finalmente es decapitada. Sus restos reposan en el monte Sinaí. Durante la Edad Media, sus reliquias se conservaban en numerosos lugares de la cristiandad. Ha sido quizás la santa más representada a lo largo de la Edad Media. El relieve es de muy buena calidad, la figura muy bien proporcionada.

En este mismo tramo de bóveda, la imagen de Santa Catalina está rodeada por un grupo de apóstoles, a saber: Santiago el Mayor, San Andrés, San Pablo y San Pedro.

Santiago el Mayor (9) de peregrino, con su sombrero, el bastón en su mano



Fig. 9: Santiago el Mayor.

(2) Archivo Berroeta Aldamar (Madrid) Legajo 1, N.º 4.

derecha y el libro abierto de la divulgación de la fe, en la izquierda. La imagen está enmarcada por una rosca y unas cardinas. Se le representa con pelo y barba largos. Fue el primer mártir entre los apóstoles. Fue decapitado en Judea y sus restos trasladados a Galicia, según los textos apócrifos. Se abrió así, en la España invadida por los musulmanes, una era de peregrinaciones que perdura hasta nuestros días.

La devoción al santo sirvió igualmente para la creación de un camino principal y varios secundarios que de alguna manera cohesionaban el mundo cristiano. En la costa vemos a menudo la imagen de Santiago Peregrino y la concha de los peregrinos en sus iglesias, como es el caso de Guetaria. Bilbao le dedica su catedral, por ejemplo. Otras veces Santiago aparece a caballo, blandiendo su espada, con los enemigos de la cristiandad a sus pies. Es Santiago Matamoros.

San Andrés (10) lleva como símbolo de martirio la cruz en aspa. Con cabello y barba largos, un cordón le ciñe la cintura. La clave se remata igualmente con cardinas.

San Pablo (11) con la espada con la que fue decapitado en la mano izquierda y el libro en la derecha. Junto con San Pedro es figura cabeza del apostolado ya que si San Pedro sentó cátedra, San



Fig. 10: San Andrés.



Fig. 11: San Pablo.

Pablo, con sus epístolas fue el gran divulgador del cristianismo. Las dos figuras se asocian por su importancia en el rango eclesiástico. De rasgos menos toscos que San Pedro, la frente despejada y un cierto aire de sabio, hacen pensar en un intento claro, por parte del artista escultor, de crear rasgos distintivos en cada santo. Esta humanización de la escultura es más propia del siglo XVI.

San Pedro (12) que esta vez aparece como apóstol, no sentado en la cátedra, sostiene en su mano derecha una gran llave y en la izquierda el libro sagrado divulgador de la fe. Fue obispo fundador de la iglesia en la Roma de Nerón donde fue crucificado. Su rostro personalizado, con su barba tupida pero no larga y su pelo al modo fraile, lo destacan de los demás. La clave va enmarcada en una rosca adornada con motivos vegetales y cuatro cardinas. Este conjunto de claves, junto con la de San Bartolomé que preside el arco toral, parecen obra del mismo taller. Hay algo que las define con claridad, y es la ejecución de las manos, que presentan una homogeneidad clara, en contraste con los rostros personalizados.



Fig. 12: San Pedro.

El segundo tramo de esta nave central, nos ofrece unas representaciones más idealizadas, más en la tradición de la escultura gótica.

En el arco peripiaño que divide los tramos de las bóvedas, se encuentra San Mateo, uno de los Evangelistas, representado como un ángel con el libro sagrado entre las manos. Esta clave es quizás la más bella de toda la iglesia. Las alas se ciñen al marco redondo en perfecta armonía. El gran libro es sujetado por esbeltas manos que igualmente siguen la curvatura obligada. La cabeza, un tanto ladeada, le quita rigidez.

En la clave central, está la figura de San Miguel Arcángel, vestido de guerrero, con su armadura, su escudo y matando con su lanza al demonio que está rendido a sus pies. Es un demonio alado representando al ángel caído. Aquí, el rostro está igualmente idealizado, como en San Mateo y ambos llevan el mismo tipo de peinado, melena rizada a los lados. Sus alas también se ciñen al marco. Esta representación de San Miguel es clásica de todo el siglo XV y principios del XVI, a caballo entre lo medieval y renacentista, que da tanta singularidad a la propia iglesia de Guetaria.

A derecha e izquierda de San Miguel están las imágenes de los evangelistas San Lucas y San Marcos. San Lucas está representado como un toro alado que muy esquemáticamente figurado, se ajusta como puede al marco de la clave. Otro tanto ocurre con la representación de San Marcos en forma de león alado. En Guetaria, el tetramorfos está incompleto. Falta San Juan que suele representarse por el águila. Los cuatro evangelistas suelen rodear la figura de El Salvador,



San Mateo.



San Miguel.

en este iglesia representado más por símbolos. No hay que olvidar que, en esta iglesia faltan las claves del presbiterio, lugar preferencial. Según San Jerónimo, a Mateo se le asocia con un ángel porque su evangelio se centra en la vida de Jesús. A San Lucas con el toro porque el animal que se sacrifica. A San Marcos con el león porque en su evangelio hace énfasis en la dignidad real de Cristo. A San Juan con el águila porque viene del cielo y ve más que los demás.

Pasando al último tramo de esta nave central y sobre el arco peripiaño que la precede está una clave singular, que pareciendo un escudo, es la representación de la crucifixión: los tres clavos, la lanza y la esponja. Otra manera y muy difundida en la Edad Media, de representar al Salvador. A continuación, la bóveda, que se encuentra sobre el coro, y que es la más compleja del templo ya que, debido a que el muro de imafrente se divide en dos lienzos, sus nervios forman una verdadera estrella. Sus claves representan estrellas y una concha de peregrinos. Entre las estrellas encontramos la estrella de David, el pentáculo o estrella de cinco puntas y la stella maris, que tanto contenido esotérico y de diversa interpretación contienen. La estrella de David, además de sus connotaciones bíblicas, representa lo que en los tiempos antiguos y el medioevo se consideraba el número perfecto

El pentáculo aunque es una de las figuras de la geometría sagrada, en la Edad Media se usó como representación de las cinco llagas de Cristo y se usaba como talismán contra las enfermedades. La estrella de ocho puntas, también llamada en la geometría sagrada el octonario, tan común en el arte musulmán, se utiliza en el cristianismo como símbolo de la Virgen que orienta a los navegantes y les protege de los naufragios.

Este estudio sobre las claves de las bóvedas de la iglesia de San Salvador de Guetaria intenta completar los estudios que se han hecho sobre la misma y que han soslayado el tema de las claves, con todo su contenido artístico e ideológico. Los problemas que ha padecido el templo, a través de los tiempos, hace que el programa iconográfico resulte incompleto a veces, pero lo que se mantiene de él le pertenece.

# REAL SOCIEDAD BASCONGADA DE LOS AMIGOS DEL PAÍS COMISIÓN DE ÁLAVA – MEMORIA 2018

## Índice

- 1.º Composición de la Junta
- 2.º Del Gobierno de la Sociedad:
  - Reuniones de la Junta Rectora de la Comisión de Álava y Asamblea
  - Participación en las Juntas de Gobierno y Asamblea General
- 3.º Actividades realizadas

## Introducción

La Comisión de Álava de la RSBAP presenta la Memoria que recoge de forma muy breve sus actividades durante 2018.

En el ejercicio que nos ocupa esta Comisión ha realizado, además de las actividades públicas que se van a mencionar, una importante labor de organización de la biblioteca y fondos documentales.

## 1. Composición de la Junta Rectora

<b>Presidenta</b>	Amelia Baldeón
<b>Vicepresidente</b>	Juan Antonio Zárata
<b>Secretaria</b>	M.ª Amparo Basterra
<b>Vicesecretaria</b>	M.ª Carmen Veja-Murguía
<b>Tesorero</b>	Carlos Hernáez

<b>Vocal Ex-Director</b>	Fernando Salazar
<b>Vocal</b>	Cristina Fructuoso
<b>Vocal</b>	Cesar González
<b>Vocal</b>	José Ramón Pecaña
<b>Vocal</b>	Sabin Salaberri
<b>Vocal</b>	Luis Felipe Fernández de Trocóniz

## 2. Reuniones de la Junta Rectora

La Junta Rectora de la Comisión de Álava se ha reunido en sus locales de la sede, c/ Pedro Anitua, n.º 2: -14 de febrero; 28 de mayo; 28 de junio; 18 de septiembre; 28 de noviembre y 12 de diciembre.

Los representantes de la Comisión de Álava que según el art. 39 de los Estatutos tienen representación en la **Junta de Gobierno** han acudido a Azkoitia: el 17 de marzo y 24 de noviembre.

A estas Juntas asisten, de acuerdo con los Estatutos, la Presidenta y la Secretaria de la Comisión, así como los miembros que han sido Directores de la Sociedad.

- **La Asamblea Anual del Territorio Histórico de Álava** se reunió el 7 de marzo en un aula cedida por la UNED.

La Presidenta hizo una breve exposición de las actividades del año y presentó sus proyectos, recordando que seguían vigentes los convenios de colaboración con la Fundación Catedral de Santa María y con la UNED.

La Secretaria expuso a través del power point la Memoria del año 2017.

El Tesorero dio cuenta de la situación financiera: ingresos y gastos.

- **Asamblea General Ordinaria en Azkoitia** el 14 de abril de 2018

En dicha Asamblea la Comisión de Álava presentó la Memoria del año anterior y los proyectos para el 2018.

## 3. Actividades de la Comisión de Álava

- Dentro del ciclo “Cultura y desarrollo de Europa. Kultura eta Europako oinarriak”**, organizadas junto con la Fundación Catedral de Santa María y la Facultad de Teología que se celebran en el palacio Europa:

- **17-01-2018.** Conferencia de **Antonio Altarriba**, catedrático de Literatura francesa de la UPV; Premio Euskadi de Literatura; Premio Nacional del Comic de Cataluña; Premio Nacional del Comic del Gobierno de España; Gran premio de la Crítica Francesa. Título “*De cuadros y viñetas. La narrativa visual en la cultura europea*”. *De cuadros y viñetas. La narrativa visual en la cultura europea*”.
- **21-02-2018.** Conferencia de **Javier González de Durana Isusi** sobre “*El largo y sinuoso camino: Museos y exposiciones de arte. Bide luze eta bihurria: Museoak eta arteerakusketak*”.  
El profesor González de Durana ha sido: Director de la Sala Recalde de Bilbao; Del museo ARTIUM de Álava; del museo Tenerife Espacio de las Artes y del Museo De Balenciaga de Getaria.
- **21-03-2018.** Conferencia de **Melchor Sánchez de Toca**, Subsecretario Pontificio Consejo de la Cultura.  
Título: “*El hecho religioso y las patologías de la memoria en Europa hoy: memoria, conciencia y proyectos*”.
- **23-05-2018.** Conferencia de **Juan Carlos Prieto**, Director de la Fundación Santa María la Real. Con el título “*Patrimonio e identidad. La Fundación Santa María la Real del Patrimonio Histórico*”.
- **27-09-2018.** Conferencia de **Juan Ramón Montejo Garai**, catedrático de la Escuela Politécnica de Madrid, investigador destacado e importante responsable de proyectos espaciales.
- **12-11-2018.** Conferencia de **Ramón Ibeas**, Secretario General de Cáritas Diocesanas de Vitoria-Gasteiz. Título “*El derecho a entrar: ciudadanos, inmigrantes y refugiados*”.

**B) Conferencias organizadas por la Comisión de Álava, cuyos ponentes son Socios de la RSBAP:**

- **28-02-2018.** Conferencia de **Gabriel Chinchetru** sobre “*El vino de Rioja: Uno y trino*”.
- **18-04-2108.** Conferencia de **Salvador Velilla** sobre “*Toloño y Cantabria: dos sierras, dos nombres*”.
- **30-5-2018.** En colaboración con **la UNED de Vitoria-Gasteiz**, se organizó en el Aula Magna de dicha universidad, una mesa

redonda para debatir sobre “*Mitos y realidades de las pensiones. Propuestas de futuro*”.

Intervinieron: **Juan Gimeno**, catedrático de Economía Aplicada y Hacienda Pública y Ex-Rector de la UNED; **Carlos Hernáez**, economista, ha sido Director de Fomento y profesor Economía de la UPV/EHU; Ignacio **Zubiri**, catedrático de Hacienda Pública en la UPV. Actuó como moderador **Juan Antonio Zárate**.

- **10-06-2018**. La **RSBAP** fue invitada a realizar el pregón con motivo de la celebración del “*200 aniversario del fallecimiento de Manuel Quintano*”, gran innovador del proceso de elaboración del vino de Rioja. Los pregoneros fueron Juan Bautista Mendizabal y Amelia Baldeón, Presidentes de las Comisiones de Gipuzkoa y Álava. Les acompañaron varios miembros de la Comisión de Álava.

En nuestra voluntad de representar a la Bascongada en la provincia, la Presidenta, el Vicepresidente y la Secretaria acudieron, entre otros actos, invitados por el Diputado General de Álava a las vísperas de la fiesta de San Prudencio (Patrón de Álava). También acudieron a la presentación del libro “*El Medoc alavés*”, acto organizado por las Bodegas de Telmo Rodríguez en Lanciego, en el que estuvieron presentes autoridades locales, provinciales y del Gobierno Vasco.

- **30-11-2018**. Conferencia sobre el futuro de Europa y los posibles problemas ante el Brexit: “*El Brexit y el relanzamiento del proyecto europeo: El caso de la política europea de defensa*”. estuvo a cargo de **Gabino Regalado de los Cobos**, doctor en Ciencias Políticas, Diplomado de Estado Mayor y Delegado de Defensa en el País Vasco y **Patxi Aldecoa Luzurraga**, catedrático de Relaciones Internacionales en la Complutense de Madrid y Presidente del Movimiento Europeo en España.
- **12-12-2018**. Conferencia sobre **Federico Baraibar** en el Centenario de su fallecimiento, a cargo de la profesora de Historia Contemporánea **Virginia López de Maturana** y la filóloga **Elena Martínez de Madina**.

Título: “*Federico Baraibar: el hombre, el político y el lingüista*”.

- **19-12-2018.** Conferencia fin de año en el Círculo Vitoriano, a cargo del Socio de Número **Federico Verástegui Cobian** sobre el tema “*El final de la Bascongada. Un misterio por resolver*”. El acto terminó con el tradicional “*Vino caliente*” con el que la RSBAP acostumbra a despedir el año entre sus socios.



# **REAL SOCIEDAD BASCONGADA DE LOS AMIGOS DEL PAÍS COMISIÓN DE BIZKAIA – MEMORIA 2018**

## **1. Composición de la Junta Rectora**

La Junta Rectora de la Comisión de Bizkaia en 2018 ha estado compuesta por los siguientes miembros:

<b>Presidente</b>	D. Lorenzo Goikoetxea Oleaga
<b>Adjunta al Presidente</b>	Dña. Estibaliz Apellaniz Ingunza
<b>Vicepresidenta</b>	Dña. Itziar Monasterio Aspiri
<b>Secretario</b>	D. Joseba Sobrino Aranzabe
<b>Tesorero</b>	D. Joseba Jauregizar Bilbao
<b>Vocales</b>	D. Abel Muniategi Elorza D. José Manuel Barandiaran García Dña. Begoña Cava Mesa D. Ricardo Franco Vicario D. Juan Andrés Legarreta Fernández D. Jesús Moya Mangas D. José Luis Neyro Bilbao D. Xabier Orue-Etxebarria Urkitza Dña. Inés Pellón González Dña. Ana Rallo Gruss (suplente) D. Miguel Unzueta Uzcanga

La Comisión de Bizkaia ha invitado a todas sus reuniones de Junta Rectora al Director de la RSBAP, D. Mikel Badiola González.

## **2. Consocios y amigos**

### **2.1. Fallecimientos**

Durante el año hemos lamentado el fallecimiento de varios de nuestros queridos y muy recordados Amigos, por cuya pérdida dejamos constancia de nuestra profunda condolencia en la presente Memoria:

- D. Rafael Barbier Iturmendi
- Dña. M.<sup>a</sup> Dolores Churruca Zubiria

### **2.2. Nuevos asociados**

- a) Como Amigos Supernumerarios
  - D. Alberto Astorqui Ariztimuño
  - D. Carlos Ayala Sánchez
  - D. Enrique Hilario Rodríguez
  - D. Román Basurto Larrañaga
  - Dña. Marta Macho Stadler
  - Dña. Begoña Villanueva García
- b) Como Amigos de Número:
  - D. Antonio Fernández Casado
  - D. Kepa Lizarraga Sainz
  - Dña. Marta Saloña Bordas
- c) Como Amigas Alumnas
  - Dña. Leire Barrutia Urrutia
  - Dña. Naia Ouro Artegui

Desde estas líneas agradecemos su ingreso en esta institución y les animamos a colaborar activamente para seguir haciendo realidad los fines de la Sociedad.

## **3. Asambleas generales y juntas**

### **3.1. Comisión de Bizkaia**

#### **3.1.1. Junta General Ordinaria**

La Asamblea General de la Comisión de Bizkaia se celebró el 10 de abril en la sala de conferencias de Juntas Generales de Bizkaia (Hurtado Amézaga,

6. Bilbao). A lo largo de la misma y de acuerdo al orden del día, se presentaron: la Memoria de 2017, las cuentas del ejercicio 2017, la liquidación del presupuesto de 2017, el balance a cierre de ejercicio, así como el presupuesto de 2018, todos ellos correspondientes a esta Comisión. También se expuso el programa de actividades previsto para 2018.

A continuación, se hizo la entrega de diplomas a los nuevos Socios Supernumerarios/as: D. Carlos Ayala Sánchez y D. César Gallastegui Aranzabal (disculpó su asistencia) y D. Enrique Hilario Rodríguez.

### 3.1.2. Otras Juntas

Las reuniones de la Junta Rectora de la Comisión de Bizkaia se han producido en las siguientes fechas: 23 de enero; 27 de febrero; 14 de marzo; 3 de mayo; 10, 29 y 30 de mayo (actividades); 21 de junio, 18 julio (especial), 17 de octubre, 20 de noviembre (especial) y 11 de diciembre (especial). Esta Junta, a través de sus miembros, ha acudido y participado activamente en todos aquellos actos y reuniones estatutarias organizados por el Director, D. Mikel Badiola.

a) *Juntas de Gobierno (JG)*, celebradas en el Palacio de Insausti (Azkoitia):

- JG-17 de marzo: Puntos tratados: Fallecimiento Conde de Peñaforida, Modificación sistema de cuotas, Memorias y Cuentas 2017, Presupuesto y actividades para 2018, Asamblea General, Subvención Gobierno Vasco, Proyecto de Ley de Patrimonio Cultural Vasco, Congreso Jaén, Reclamación Gobierno Vasco, Inscripción de nuevas Juntas en Registro de Asociaciones, Ley de Protección de Datos, Compliance en relación a la RSBAP, Información de la Dirección, Comisiones/Delegación, Incorporaciones y promociones, Fecha próxima reunión, Ruegos y preguntas.
- JG-24 de noviembre: Se trataron los siguientes temas: Registro de Asociaciones y Ley de Asociaciones; Congreso de Jaén y próximo Congreso; Reflexión sobre la RSBAP; Protección de datos; Usurpación de libros; Distinción de sitio histórico de la ciencia a la villa de Bergara; Adhesión en favor del Euskera batua; Grabación de disco; Compliance en relación a la RSBAP: mapa de riesgos; Subvención Ministerio de Cultura; Situación económica; Incorporaciones/promociones de Amigos; Seguimiento de acuerdos;

Informaciones varias; Visita del Director a la Comisiones; Fecha próxima reunión, Ruegos y preguntas.

b) Se ha asistido también a:

- 70.º Aniversario de la Asamblea Anual de socios de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País bajo el título “Los Huesos de Lope” (12/05/2018, Castillo de Muñatones, Muskiz).
- Cita con el Director General de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia D. Andoni Iturbe (17/05/2018, 17:30h. Bilbao).
- I Congreso de Sociedades Económicas de Amigos del País (31 de mayo al 2 de junio de 2018, Jaén).
- Visita del Presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País, de La Habana-Cuba, Dr. Fidel Vascós González, al Palacio de Insausti (12/06/2018).
- Acto de clausura del curso académico 2017/18 de la Academia de Ciencias Médicas de Bilbao (14/06/2018, Biblioteca de Bidebarrieta. Bilbao)
- Cita con la Presidenta de Juntas Generales de Bizkaia, Dña. Ana Otadui (28/06/2018, Juntas Generales de Bizkaia, Bilbao).
- Cita con la Dña. Gotzone Sagardui, Concejala Delegada del Área de Alcaldía, Contratación y Recursos Humanos. del Ayuntamiento de Bilbao (03/07/2018, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao).
- Recepción a las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País por parte del Rey Felipe VI, con asistencia del Director de la RSBAP (25/07/2018, Palacio de la Zarzuela, Madrid).
- Euskararen Eguna (30/11/2018, Ayuntamiento de Bilbao, Bilbao).
- Diversas reuniones convocadas por el Patronato del Museo de Historia de la Medicina José Luis Goti (UPV/EHU, Leioa).
- Diversas conferencias de los Viernes de la Cámara de Comercio de Bilbao (Cámara de Comercio. Bilbao).
- Diversas conferencias-debate de Forum Europa (Hotel Ercilla. Bilbao).

### ***3.2. La sociedad***

#### **3.2.1. Asamblea General Ordinaria**

Esta Asamblea se celebró el 14 de abril de 2018 en el Palacio de Insausti. El acto se inició con la misa habitual en la ermita del Espíritu Santo en

memoria de los fundadores y Amigos fallecidos. Después los asistentes se trasladaron a la planta noble del edificio para dar inicio a la Asamblea.

El Director D. Mikel Badiola González dio la bienvenida al nutrido grupo de asistentes y comenzó el acto según el orden del día. Primero se leyó y aprobó: el acta anterior, las liquidaciones del año 2017, la modificación parcial del sistema de cuotas, el presupuesto 2018, la memoria de 2017 y el plan de actividades de 2018.

Terminada la Asamblea, los asistentes acudieron a la tradicional comida de hermandad.

## **4. Actividad cultural**

### **4.1. Jornadas / seminarios / conferencias / homenajes**

#### **4.1.1. Conferencia. *Una invención histórica curiosa: la Navarra Pre-Arista (716-840). Según Garibay***

El 10 de abril se celebró la conferencia *Una invención histórica curiosa: la Navarra Pre-Arista (716-840). Según Garibay* de la mano de D. Jesús Moya Mangas, estudioso de la Historia y de la Cultura, así como Amigo de Número de la RSBAP. El acto comenzó con unas palabras de salutación a los asistentes, pasando a continuación la palabra al Amigo Moya.

El resumen de su intervención fue el siguiente: Frente al Islam, la Reconquista de España iniciada por D. Pelayo en Covadonga necesitó su contrapunto simétrico en el Pirineo. Un buen pretexto para jugar con el reloj del tiempo, adelantando en un siglo los orígenes de Aragón-Navarra como reinos.

Finalizada la exposición se pasó a responder las preguntas del público.

#### **4.1.2. Conferencia-Lección de ingreso *Cuatro Décadas de Derechos Históricos***

El 24 de mayo tuvo lugar en Juntas Generales de Bizkaia la lección de ingreso de D. Enrique Lucas Murillo de la Cueva, Catedrático acreditado de Derecho Constitucional y abogado. Vocal del Consejo General del Poder Judicial.

El título de su trabajo de ingreso fue *Cuatro Décadas de Derechos Históricos*, siendo recibido por el Amigo de Número, D. Ricardo Franco Vicario, Profesor de la UPV/EHU y Jefe Clínico del Servicio de Medicina Interna del Hospital Universitario Basurto.

La mesa estuvo compuesta además, por el Presidente de la Comisión de Bizkaia, D. Lorenzo Goikoetxea y por el Secretario de la misma, D. Joseba Sobrino.

Un resumen de su intervención es el siguiente: Un balance de lo que supuso en su momento la constitucionalización y actualización estatutaria de los derechos históricos, su posterior concreción institucional y competencial en su vertiente externa (con respecto al Estado y la Unión Europea) e interna (en el seno de la Comunidad Autónoma) y, finalmente, su proyección futura a la vista de la última jurisprudencia constitucional. Todo ello tomando como referencia fundamental el Concierto Económico.

Entro los numerosos asistentes a la cita cabe destacar la presencia de D. Bingen Zupiria, Consejero de Cultura y Política Lingüística del Gobierno Vasco, Así como de D. Peru Bazako Atutxa, Viceconsejero de Relaciones Institucionales del Departamento de Gobernanza Pública y Autogobierno del Gobierno Vasco.

#### **4.1.3. Conferencia-Lección de ingreso *Tauromaquia bilbaína y sus principales protagonistas***

Se celebró el 18 de octubre de 2018 en el Salón de actos de Juntas Generales de Bizkaia. El acto comenzó con la salutación del Presidente de la Comisión de Bizkaia, D. Lorenzo Goikoetxea. A continuación, intervino el Secretario D. Joseba Sobrino, quien cedió la palabra a D. Antonio Fernández Casado, Presidente del Club Cocherito, empresario y fundador/editor de la editorial La Cátedra Taurina, para que expusiera su trabajo de ingreso como Amigo de Número con el título *Tauromaquia bilbaína y sus principales protagonistas*. Siendo recibido por la Amiga de Número Dra. Doña Begoña Cava.

La presentación analizó la historia de la lidia de reses bravas en la Villa de Bilbao a lo largo de los últimos cinco siglos, junto a las implicaciones que al *arte de Cuchares* ha tenido en aspectos de la vida sociocultural en Bilbao.

Comenzó su lección con un resumen de las distintas plazas de toros que ha contado la capital vizcaína. En segundo término, se pasó revista a la relación de artistas pintores bilbaínos que, a lo largo de casi dos siglos, han pintado meritorias obras que sirvieron para anunciar los festejos taurinos de la Villa. Se ofreció también una amplia muestra de los escritores, periodistas y críticos especializados en literatura tauromáquica, en la que se incluyeron los reporteros gráficos.

Y como conclusión, se procedió a hacer una sucinta biografía y trayectoria de algunos de los veinticuatro matadores de toros vizcaínos que a lo largo del tiempo alcanzaron el doctorado en la Tauromaquia, sin olvido de los criadores de reses bravas de origen vizcaíno. Finalizada su intervención, tomó la palabra la Amiga de Número Dña. Begoña Cava, Historiadora y Profesora de la Universidad de Deusto, con objeto de recibir al nuevo Amigo de Número. Durante su intervención relató los rasgos más meritorios y destacables de la vida profesional del nuevo Amigo de Número y su entusiasmo por la Historia y crónicas de la Tauromaquia bilbaína. A continuación, y según el protocolo de la RSBAP, se incluyó la lectura de las célebres palabras del Conde de Peñaflores para dicho acto y se le hizo entrega de la medalla y de la patente al nuevo Amigo de Número, D. Antonio Fernández Casado.

#### **4.1.4. Congreso de Reales Sociedades de Amigos del País**

El 1 y 2 de junio de 2018 se celebró en Jaén un Congreso Internacional de Sociedades Económicas de Amigos del País, a la que acudieron dieciocho sociedades españolas además de La Habana y la de Chiavari (Italia).

La Comisión de Bizkaia de la RSBAP estuvo representada por su Presidente Lorenzo Goikoetxea. La RSBAP, en su condición de Decana de todas ellas —fue la primera de las Sociedades Económicas de Amigos del País—, suele presidir las mesas que se constituyen en este tipo de encuentros y así se produjo también en esta ocasión con la participación del Amigo Director Mikel Badiola.

Es de destacar y justo el agradecer el trato personalizado y familiar y las atenciones que los miembros de la Económica de Jaén —organizadora del evento— tuvieron con las más de un centenar de personas que acudieron finalmente al mismo.

El encuentro resultó muy fructífero en cuanto al intercambio de informaciones, ideas y reflexiones sobre el futuro de este tipo de sociedades y el papel que han de desempeñar en el siglo XXI.

El programa fue el siguiente:

##### **Jueves 31 de mayo**

- 19:00 a 19:30: Recepción de congresistas.  
(Sede de la RSEAPI, C/ Bernabé Soriano, 25)
- 20:00: Audiencia del Alcalde de la ciudad en el Salón Mudéjar.

- 20:30: Actuación de la Coral Polifónica de la Real Sociedad Económica de Amigos del País de Jaén en el Salón Mudéjar.
- 21:00: Cóctel de bienvenida en el Salón Mudéjar.

### **Viernes 1 de junio**

- 9:30-10:00: Apertura del Congreso por las Autoridades.
- 10:00-11:00: Conferencia inaugural.  
*“Presente y perspectivas de la economía española y de la Unión Europea”*.  
Juan Ramón Cuadrado Roura, Catedrático de Economía de la Universidad de Alcalá y Doctor Honoris Causa de la Universidad de Jaén.
- 11:00-11:30: Ponencia (20 minutos).  
*“Las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País: origen, finalidad y actividades a lo largo de su historia”*.  
Domingo Buesa Conde, Presidente de la Real Academia de Nobles y Bellas Artes de San Luis y Conservador de la Real Sociedad Económica Aragonesa de Amigos del País
- 11:30-12:00: Pausa - café.
- 12:00-13:30: Comunicaciones de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País.
- 13:30-15:00: Audiencia del Presidente de la Diputación Provincial de Jaén y visita guiada a los Baños Árabes.
- 15:00-16:30: Cóctel-almuerzo en el Hospital de San Juan de Dios.

### **Viernes 1 de junio**

- 17:00-18:00: Conferencia  
*“El Big Data y sus aplicaciones a la biología y a la medicina”*.  
Juan Luis Fernández Martínez, Catedrático de la Universidad de Oviedo.
- 18:00-18:30: Ponencia (20 minutos).  
*“La presencia en Italia de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País: el caso de Chiavari”*.  
Roberto Napolitano, Presidente de la Società Economica di Chiavari
- 18:30-20:00: Comunicaciones de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País.
- 20:00-21:00: Visita guiada al Museo de Arte Íbero de Jaén.
- 22:00: Cena en el Parador Nacional Santa Catalina de Jaén.

### Sábado 2 de junio

- 9:30-10:30: Conferencia.  
“*Los jóvenes en el mundo actual*”.  
Luis Alvarado Martínez, Presidente del European Youth Forum’s
- 10:30-11:00: Ponencia (20 minutos).  
“*La mujer en las Sociedades Económicas de Amigos del País: historia y futuro*”.  
Begoña Cava Mesa, Historiadora. Profesora Emérita de la Facultad de Ciencias Sociales y Humanas de la Universidad de Deusto. Bilbao.
- 11:00-11:30: Pausa - café.
- 11:30-13:00: Comunicaciones de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País.
- 13:00-13:30: Conclusiones del Congreso.
- 13:30-15:00: Visita guiada a la Catedral de Jaén.
- 15:00: Almuerzo en la Peña Flamenca de Jaén.

Las Ponencias de dicho Congreso han sido recogidas en edición monográfica, en la obra de 332 páginas: “Las Sociedades Económicas de Amigos del País en el siglo XXI. Un encuentro internacional”. Edición Coordinada por A. Martín y L. Garrido. Jaén, 2018.

#### 4.1.5. Colegio de las Vizcaínas

Este año se ha realizado el proyecto de difusión sociocultural de la conmemoración del 250 aniversario del *Real Colegio San Ignacio de Loyola —Las Vizcaínas de México—* a instancias de la Dirección General de Cultura de la Diputación Foral de Bizkaia.

Gracias a este proyecto encargado a la RSBAP, en el verano de 2018 se han elaborado y publicado tres artículos monográficos en *Deia* cuyo objetivo principal ha sido el de difundir y poner en valor la fértil historia del *Real Colegio de San Ignacio de Loyola “Las Vizcaínas”*, a través de textos elaborados por los siguientes autores y expertos: Dña. Begoña Cava Mesa (Historiadora y Profesora de la Universidad de Deusto y Amiga de Número de la RSBAP), D. Eneko Belausteguigoitia (Empresario mexicano y Amigo de la RSBAP-México) y Dña. Ana Rita Valero (Directora del Archivo Histórico Vizcaínas-México).

Se detallan los títulos:

- Entrevista realizada a D. Eneko Belausteguigoitia. Publicado el 30 de junio de 2018 en *Deia* “Las Vizcaínas es el único colegio que ha trabajado ininterrumpidamente desde hace 250 años”.

- “Las Vizcaínas: 250 años de historia y de vínculo vasco-mexicano” por Dña. Begoña Cava Mesa. Publicado el 7 de julio de 2018 en *Deia*.
- “Real Colegio de San Ignacio de Loyola (siglos XVIII-XX)” por Dña. Ana Rita Valero. Publicado el 14 de julio de 2018 en *Deia*.

Agradecemos a la Diputación Foral de Bizkaia y expresamente a la Dirección General de Cultura la confianza depositada en esta Comisión de Bizkaia de la Sociedad Bascongada para llevar a cabo esta labor de difusión cultural rigurosa, así como nuestro agradecimiento al periódico *Deia* y a su Dirección por la calidad de edición y la supervisión realizada. Nuestra gratitud igualmente a D. Iñaki Azua por su colaboración.

#### **4.1.6. Jornadas Las Mujeres en Bizkaia: Luces y Sombras**

La Comisión de Bizkaia tenía organizada y planificada llevar a cabo el mes de noviembre de 2018 la celebración de las Jornadas “Las Mujeres en Bizkaia. Luces y sombras”, a celebrar en colaboración con las Juntas Generales de Bizkaia.

Tras valorar las posibilidades de alcanzar un mayor impacto, nuestra Junta Rectora acordó aceptar la propuesta que se nos realizó desde Juntas Generales para trasladar su celebración al mes de febrero de 2019.

#### **4.1.7. Reflexión Estratégica**

La Comisión de Bizkaia está inmersa en un proceso de reflexión Estratégica y posterior elaboración de un plan estratégico.

Reflexión que comenzamos en el seno de Junta Rectora con la celebración de juntas especiales, a las que se han ido incorporando Amigos y Amigas que han enriqueciendo el debate y planteando iniciativas e ideas muy interesantes.

Para seguir fortaleciendo el proceso de reflexión estratégica, estamos ampliando el número de Amigos y Amigas consultados con el objetivo de que, finalmente, todos aquellos que se animen a participar lo puedan hacer.

El 2018 se celebraron 3 reuniones especiales y se prepararon varios borradores. Tal y como se señala en uno de ellos, nos planteamos una nueva etapa para la Bascongada que, compartiendo una Visión, una Misión y unos Valores, pueda crear ilusión y generar y cumplir expectativas en torno al desarrollo de procesos, actividades y proyectos que aporten mayor valor social.

## 4.2. Premio Juan Churruca

La Comisión de Bizkaia de la RSBAP continúa con su colaboración con la Facultad de Derecho de la Universidad de Deusto en lo que respecta al Premio Juan de Churruca, distinguido investigador y jurista y que participó de forma muy activa en las actividades de nuestra Comisión como Amigo de Número de la RSBAP.

Este Premio tiene como objetivo premiar el mejor Trabajo de Fin de Grado, entre los trabajos más brillantes que durante esa edición hayan conseguido la nota de Matrícula de Honor.

De esta forma apoyamos a incentivar y premiar la investigación jurídica, en una de las áreas más relevantes en la historia de nuestra Comisión, como es la del Derecho y, a la vez, nos permite acercarnos y promocionar a los jóvenes al comienzo de sus carreras profesionales.

La RSBAP participa en el jurado que otorga el premio y aparece mencionada en la acreditación que se entrega a los premiados.

La entrega de los premios se realiza en un marco incomparable, como es el paraninfo de la Universidad de Deusto, al final del acto solemne de investidura de alumnos de grado.

Los trabajos premiados se publican en la Revista de Estudios de Deusto, de la que Juan Churruca fue Director.

En esta edición 2018, una vez reunido el jurado de la II Edición del premio Juan de Churruca para Trabajos fin de Grado en Derecho, se acordó otorgar dicho premio ex aequo a:

– **Dña. María Goriño Mantas**

“El intercambio internacional de información tributaria”

– **Dña. Sophie Rocío San Emeterio**

“El arbitraje de inversiones entre la Unión Europea y Singapur: Del arbitraje de diferencias Estado-inversor a un sistema de Tribunales de Inversiones”

## 4.3. Proyecto “Buenas prácticas de gobernanza”

La sección ha continuado con sus trabajos en línea con lo establecido en su misión. De acuerdo con la Presidencia de la Comisión de Bizkaia, ha venido presentando sus conclusiones ante los medios de comunicación.

Como resultado de estos intercambios, el periódico El Correo de Bilbao ha publicado los siguientes artículos de opinión redactados desde la Sección:

### **25 mayo 2018. La Independencia del Poder Judicial**

Se refleja el sentir de los jueces en el sentido de que el nombramiento de los 12 representantes de la judicatura en el Consejo General del Poder Judicial mediante el reparto de cuotas entre los partidos produce una contaminación de toda la cúpula del Poder Judicial, lo que produce un cúmulo de disfunciones en cadena: nombramiento de jueces y su promoción a puestos superiores sin evaluar competencia y mérito, desprotección de los jueces, mala gestión de la Administración de Justicia, etc.

### **29 agosto 2018. Cargos de Confianza**

Se recoge el dato facilitado por el diario El País de que 1.304 cargos que desempeñan los puestos más altos dentro de la Administración Central y nombrados por el partido saliente, están en proceso de despido y se desencadena otro proceso para realizar otros tantos nombramientos políticos por parte del partido entrante.

Se señala que estos nombramientos por afinidad ideológica, sin evaluar competencia y mérito, conllevan un cúmulo de efectos negativos. Como primer efecto, la selección por afinidad y no por competencia y mérito conlleva una mala gestión del sector público. Un segundo efecto es que se sustrae al resto de los ciudadanos de la oportunidad de optar a estos puestos altamente remunerados. Finalmente, esta endogamia genera un clientelismo que fatalmente conduce a la corrupción.

De hecho, la mayoría de los casos de corrupción son protagonizados por los políticos electos o por estas personas designadas libremente por los políticos electos.

La ciudadanía debe aspirar a que la clase política cese en esta práctica de manejar la totalidad de los fondos públicos directamente o por mediación de sus afines. Para ello todos los puestos de gestión en el Sector Público deberían cubrirse mediante oferta pública y en base exclusiva a competencia y mérito.

**25 de noviembre de 2018. Politización de la Justicia**

El Barón de Montesquieu, en su “Espíritu de las Leyes”, dijo: “Cuando en la misma persona o en el mismo cuerpo de magistratura, la potestad legislativa y la potestad ejecutiva están reunidas, no puede haber libertad. De nuevo no hay libertad si la potestad de juzgar no está separada de la potestad legislativa y de la ejecutiva”.

Es difícil encontrar una confrontación más directa contra este principio que la práctica instaurada en España por la cual los partidos políticos se reparten mediante cuotas los puestos a cubrir en el Consejo General del Poder Judicial, órgano supremo de gobierno de los jueces. Aunque un buen número de los 6.000 jueces en ejercicio han mostrado su independencia en numerosas ocasiones, procesando y condenando a un buen número de políticos, hay áreas que superan su capacidad de actuación individual.

Un ejemplo concreto es la asignación de casos. En la encuesta realizada a un total de 11.712 jueces europeos por el European Network of Councils for the Judiciary y publicada en diciembre de 2018, un 18 % de los 750 jueces españoles que participaron contestó de manera afirmativa a la pregunta de si “se han asignado casos a jueces diferentes a los que correspondería en aplicación de las reglas o procedimientos establecidos con el fin de influir en el resultado”. Ello nos sitúa en el puesto 25, es decir el último entre los 25 países participantes.

En la encuesta del EU Justice Scoreboard al gran público, a la pregunta de si “considera independiente a su sistema judicial”, el 39 % opina que sí, lo que nos coloca en el puesto 23 entre 28 países consultados. Dinamarca obtiene una puntuación del 87 % y Austria y Finlandia 82 %. Peor que España se sitúan Eslovenia, Italia, Bulgaria, Eslovaquia y Croacia.

Finalmente, el Group of Countries Against Corruption, dependiente del Consejo de Europa, señala que España ha incumplido la totalidad de las 11 recomendaciones formuladas por él en 2014 y reiteradas en 2016, por lo que califica el nivel de cumplimiento como “insatisfactorio”. En una nueva revisión en 2017 señala que se han iniciado acciones en cinco, sin completarse ninguna.

La Comisión Europea señala que “sólo puede haber buena justicia con un Poder Judicial independiente”.

## 5. Información económica

No se incluye en esta Memoria la información económica que completa el recorrido por el año 2018, ya que es objeto de documentación a parte. Además, tal documentación está en la Secretaría de la Comisión de Bizkaia a disposición de los Amigos interesados.

## 6. Agradecimientos

La Comisión de Bizkaia de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País desea mostrar su sincero agradecimiento y reconocimiento a todas aquellas personas, tanto internas como externas de la propia Sociedad Bascongada, que han contribuido con su tiempo y esfuerzo de forma altruista y desinteresada. La unión de todas estas ayudas han posibilitado que esta Comisión de Bizkaia presente con ilusión y orgullo, el actual programa repleto de actividades, que constituyen el indicador de la continuidad de esta Asociación Cultural sin ánimo de lucro.

También, queremos agradecer públicamente los ingresos recibidos en concepto de subvenciones o complementos desde las diferentes Instituciones:

- Diputación Foral de Bizkaia (Departamento de Cultura) con una mención especial a la misma por ceder a la Sociedad el uso de las nuevas instalaciones en la calle Egaña, 18-1.º Izq. de Bilbao.
- Gobierno Vasco (Departamento de Cultura).
- Fundación BBK.

Igualmente se desea expresar nuestra gratitud a los medios de comunicación y a las Juntas Generales de Bizkaia, por facilitar el uso de su sala de conferencias para el desarrollo de muchas de estas actividades.

En Bilbao, a 8 de febrero de 2019

## **REAL SOCIEDAD BASCONGADA DE LOS AMIGOS DEL PAÍS COMISIÓN DE GIPUZKOA – MEMORIA 2018**

En esta Memoria se recogen las numerosas actividades desarrolladas por la Comisión de Gipuzkoa durante el año 2018.

- Este año se cumple el 70 aniversario de la creación de EGAN (Suplemento en euskera del Boletín de la Bascongada). Destacamos la excelente presentación en la Diputación Foral de Gipuzkoa. La participación también fue muy nutrida. Se agradece expresamente a la Amiga Koro Seguro por el trabajo desarrollado, y al Amigo Ander Letamendía por su aportación musical con txistu. El próximo número 2018 1/2 se dedicará a publicar un índice de artículos realizados desde el anterior índice. La portada del nuevo EGAN es del Amigo Xabier Obeso. EGAN se convierte desde ahora en una revista científica. Se ha creado un comité evaluador de los artículos que se publiquen.
- La Comisión de Gipuzkoa de la Bascongada organizó una jornada con visita a Markina-Xemein. El objeto era rendir homenaje a nuestro fundador, conde de Peñaforida. Ante su tumba se efectuó una ofrenda floral y se rezó un responso. El Amigo Sebas Agirretxe explicó con detalle la obra arquitectónica de la iglesia en donde está la tumba. Se agradece vivamente su colaboración.
- Señalamos las lecciones de ingresos de varios AMIGOS de NÚMERO de la Bascongada. Los temas desarrollados han sido de interés:
  - Iñaki Olaizola Eizagirre: “La muerte digna”.
  - Pedro Berriochoa Azkarate: “Lo agrario en la Bascongada”.
  - Jesús Alberdi: “Crecimiento económico integrador y cohesión social”.
  - Esteban Anchustegui: “Identidad, ciudadanía y multiculturalidad”.

***Amigos de honor:***

- Antton Valverde
- Antonio Oteiza

***Amiga colectiva:***

- Asociación Cultural “ERAGIN”.
- La Bascongada ha formalizado un acuerdo con el Museo San Telmo, para publicar los textos de los conferenciantes sobre Juan Sebastián Elcano en el Boletín especial 2018.
- Hemos participado en el 750 aniversario de la fundación de la villa de Bergara. La iglesia del Seminario, renovada, se ha convertido en centro cultural. Aquí se representó el “Borracho Burlado” por última vez en esta última temporada.
- La villa de Bergara ha sido nombrada “Sitio histórico de la Ciencia” por la Sociedad Europea de Física - European Physical Society. Con esto se reconoce el trabajo de los hermanos Elhuyar, Juan José y Fausto, que aislaron el wolframio en Bergara en 1783 por primera vez en la historia. El trabajo se llevó a cabo en el Laboratorium de Bergara, impulsado por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País
- A lo largo del año se han seguido organizando tertulias, siguiendo la tradición de la Bascongada.
- *Reforzar la ciudadanía.* Este documento es fruto de larga reflexión y debate entre Amigos de la Bascongada de la Comisión de Gipuzkoa. El objeto de las reuniones ha sido realizar una observación sobre la sociedad guipuzcoana incidiendo en los temas que por su repercusión en diferentes ámbitos sociales merecen una opinión y una aportación desde nuestra Sociedad a sus posibles soluciones.
- El documento es, a su vez, expresión de una decidida voluntad de situar a la Bascongada donde siempre debe estar, por razón de su naturaleza y de la calidad de los miembros que la componen; en los asuntos que interesan a la sociedad en la que se integra, observarlos, analizarlos y proponer ideas que contribuyan bien a su solución o bien a su impulso. Pero también quiere ser un reto interno para, mediante las propuestas y el debate transparente, proporcionar la oportunidad de extraer y comunicar el rico acervo de conocimientos y reflexiones que encierran los Amigos de la Bascongada, en servicio de nuestra sociedad. Es decir,

dar voz al pensamiento, opiniones e iniciativa intelectual con la que servir a su País, de todos aquellos Amigos que se acercaron con la ilusión de encontrar un lugar de ilustración compartida, contraste sereno de ideas y expresión libre y creativa.

- Se ha publicado el libro “Boletín 2017” y los “Nuevos Extractos 2018”.
- Hemos podido celebrar la presentación pública del Piano “Broadwood” ya restaurado. El Palacio de Intsausti acoge este tesoro único, para próximas veladas musicales.
- Agradecemos a las Instituciones que nos apoyan y a los Amigos que han participado desinteresadamente en los actos programados por la Bascongada:  
Eusko Jaurlaritza-Gobierno Vasco; Gipuzkoako Foru Aldundia-Diputación Foral de Gipuzkoa; Azkoitia (Udala-Ayuntamiento); Andra Mari Abesbatza; Unión Artesana; Bergara-Seminarixoa; San Telmo Museoa-Elcano Zikloa; Eragin; Aquarium; Fundación Antonio Oteiza-Fundazioa; Ehugune; Arakil Fundazioa; Umberto Debiaggi (Costruzione-Restauro-Accordatura).

## 1. Composición de la Junta

### *Junta Rectora*

<b>Presidente:</b>	Juan Bautista Mendizabal
<b>Vicepresidenta:</b>	Asun Urzainki
<b>Secretario:</b>	Julián Serrano
<b>Tesorera:</b>	Harbil Etxaniz
<b>Vocales:</b>	Sebastián Agirretxe Botja Aguinagalde José Ramón Aramendi Jorge Askasibar María Rosa Ayerbe Jose Antonio Azpiazu Luis Elicegui Ander Letamendía Enrique Samaniego Koro Seguro Xabier Obeso

## **2. Fallecimientos - Hildakoak**

- Alvaro de Mendizabal Arana - Conde de Peñaforida
- José Luis Munoa Ruiz
- Imanol Olaizola Etxeberria
- Ricardo Requejo Retegi

## **3. Nuevos Amigos**

### **Numerarios**

- Josu Chueca Intxusa
- Miguel Angel Elkoroberecibar
- Pedro Berriochoa Azcarate
- Jesús Alberdi Areizaga
- Iñigo Lamarca Iturbe
- Esteban Antxustegi Igartua
- Xabier Martiarena Lasa
- María José Azurmendi Ayerbe
- Lola Valverde Lamsfus

### **Supernumerarios**

- Elixabete Garmendia Lasa
- Enkarni Genua Espinosa
- Julia Elena Otxoa
- José Antonio Ukizu Altuna
- Ángel González Uranga
- Javier Olascoaga Urtaza
- Arantxa Aldalur Azpillaga
- M.<sup>a</sup> Elena Basagoitia Kildal
- Juan Ignacio Ugartemendia Eceizabarrena
- Iago Irixoa Cortés
- Ignacio Javier Larrañaga Urain

### **Amigos de Honor**

- Antton Valverde Lamsfus
- Antonio Oteiza Embil

### **Amigo Colectivo**

- Asociación Cultural “Eragin” - Donostia-San Sebastián

## **4. Reuniones de la Junta**

Esta Junta Rectora celebró reuniones los días 26 de enero, 25 de mayo, 10 de julio, 25 de octubre y 19 de diciembre y Asamblea General el 16 de febrero.

Asistió a las Juntas de Gobierno los días 26 de enero, 10 de Marzo y 24 de noviembre, asistiendo a la Asamblea General el día 1 de abril.

### ***4.1. Asamblea General Ordinaria de la Comisión de Gipuzkoa***

El día 16 de febrero se celebró la Asamblea General Ordinaria de la Comisión de Gipuzkoa de la Bascongada en la Sede de la calle Peña y Goñi, donde se aprobaron el Balance de Situación, Cuenta de Resultados y Memoria del año 2017 y el Plan de Actividades y Presupuesto para el año 2018.

### ***4.2. Asamblea General Ordinaria de la Bascongada***

La Asamblea se celebró en el Palacio de Intsausti con fecha 14 de abril, precedida de una Misa en memoria de los Amigos fallecidos.

Se revisaron y aprobaron la Liquidación de cuentas del año 2017 y los Planes de actividades y Presupuesto para el año 2018.

## **5. Actividad cultural**

### ***5.1 Concierto de la Coral Andra Mari***

La Coral Andra Mari de Rentería, Amiga Colectiva de la Bascongada, inició un ciclo dedicado a la Ilustración con un primer concierto que se celebró en el Palacio de Intsausti de Azkoitia el día 27 de enero. Título del concierto: Barkora, mariñelak! Hitzaldi musikala.

Las canciones se intercalaban con una narración de una historia de marineros en el tiempo de la Ilustración.

### **5.2. Exposición “Gurs Experiences” 2018.01.25 - 2018.02.06**

Esta exposición surge con la intención y el propósito de apoyar la memoria histórica, personal y cultural en honor a todas las personas que padecieron los horrores de la Guerra Civil Española y la segunda guerra Mundial.

Miles de personas del País Vasco, no solo fueron condenadas al destierro sino también al olvido. Estando a día de hoy aún pendientes del reconocimiento que merece. La historia del campo de GURS, bien puede representar todos estos acontecimientos. Un campo por el que pasaron más de 60.000 personas. Un cruce de caminos que truncó el futuro de muchas de ellas.

Plantea el abordaje de la historia del campo de Gurs reflejando el gran movimiento cultural que floreció entre las alambradas, muchas veces único testigo de su padecimiento. El arte en Gurs es elevado al grado de denuncia que se acabaría convirtiendo en un símbolo a la libertad y a los derechos humanos.

### **5.3. Euskaltzaleen Biltzarra**

Los componentes de la Junta Rectora de esta Asociación con la que tenemos vínculos permanentes a través de EGAN fueron recibidos en Loyola el día 23 de febrero, por Gillermo Etxeberria y Juan Bautista Mendizabal, quien les ofreció una visita guiada del Santuario. Después se trasladaron a Azkoitia, donde compartieron comida en el restaurante Joseba.

Anunciaron también otra visita al Palacio de Intsausti y Azkoitia, abierta a todos los miembros de la Asociación para el día 18 de julio. Serán atendidos por el presidente Juan Bautista Mendizabal.

### **5.4. Fallecimiento de D. Álvaro Mendizabal, Conde de Peñaflovida - 2018.03.01**

El día primero de marzo falleció en Madrid D. Álvaro Mendizabal, Conde de Peñaflovida. El día 10 de marzo su familia trasladó sus restos al cementerio de Polloe de San Sebastián, donde se celebró una Misa de funeral. Al día siguiente, toda la familia se trasladó a Azkoitia para visitar el Palacio de Intsausti y participar en una visita guiada organizada por nuestro presidente Juan Bautista Mendizabal.

### **5.5. “Mozkorra Parregarri”**

Última representación de la ópera “Mozkorra parregarri” del Conde de Peñaflovida. 2018-03-03

En el 750 aniversario de la fundación de la villa de Bergara y en el auditorio recién estrenado en lo que fue la iglesia del Seminario, se ha representado el último pase de la obra “Mozkorra parregarri”. Los protagonistas quisieron agradecer a todos los que han estado siempre dispuestos a colaborar, incluyendo a la Bascongada.

La última representación fue en el “Seminarixoa” donde el autor de la obra fue su primer director.

### **5.6. Lección de ingreso - Amigo numerario**

#### **Iñaki Olaizola Eizagirre**

Doctor en Ingeniería Naval por la Universidad Complutense de Madrid, Master Business Administration (MBA) por la Universidad de Deusto, y Doctor en Antropología por la UPV/EHU.

A lo largo de su carrera profesional, ha desarrollado puestos de dirección tanto en sectores vinculados con la Ingeniería Naval, como en empresas de prestación de servicios y del sector bancario.

En el ámbito público, ha sido Presidente de la Ikastola Jakintza; Director General de Pesca del Consejo General Vasco (1979/1980); Viceconsejero de Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritza (1980/1981); Presidente de la Cámara de Comercio Industria y Navegación de Gipuzkoa (1982/1990), de la cual sigue siendo Vocal del Pleno; Presidente del Consejo Económico y Social de Euskadi (1984/1990).

Su incorporación al mundo de la Antropología es reciente (2005), y en ese ámbito se ha especializado en el estudio de los diferentes Modelos del Proceso de Morir. Es miembro de la Asociación para el Derecho a Morir Dignamente/ Duintasunez hiltzeko eskubidea (DMD/DHE) y es Socio super-numerario de Euskalerrriaren Adiskideen Elkarte /Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

A lo largo de estos últimos años ha publicado diversas obras, tanto en relación con el Proceso de Morir, como en relación con el sector marítimo y los Métodos de Construcción de Barcos en el Siglo XVI. Actualmente imparte numerosas conferencias en relación de esos dos temas de su predilección.

*Lección de ingreso:* “Muerte Social: Construcción de una categoría postergada”.

Coro de la Basílica de Santa María del Coro de Donostia - 2018.03.03.

*Palabras de recepción:* María Rosa Ayerbe Iribar, Amiga de Número de la Bascongada.

*Intervención musical:*

Esteban Elizondo —organista— Amigo de Número	
Entrada .....	Aita Donostia (1886-1956)
Adagio .....	Nemesio Otaño S.J. (1880-1956)
Plegaria .....	Juan Urteaga (1914-1990)

### **5.7. Mecenazgo y cultura donostiarra**

Ciclo de Conferencias y Conciertos organizados por la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, con el patrocinio de la Sociedad Casino Gran Kursaal con motivo de su 40 aniversario.

*Programa:*

Conferencia de Don Javier Sada: “Los Casinos donostiarra”.

Concierto del Trío de violines by Jairom Black:

1. Primavera, Vivaldi (movimiento lento).
2. Canon, Pachebel.
3. Por una cabeza, Gardel.

### **5.8. Ciclo de conferencias del Museo San Telmo sobre Elkano**

El Museo San Telmo ha puesto en marcha un ciclo de conferencias mensuales sobre la Primera Vuelta al Mundo, para profundizar en el conocimiento de este acontecimiento histórico y de sus consecuencias y en la difusión de la figura de Juan Sebastián Elcano.

La Bascongada ha formalizado un acuerdo con el Museo San Telmo, para publicar los textos de las conferencias en el Boletín 2018, que con carácter especial estará dedicado a este tema.

### **5.9. 2018-05-19. Acto Académico de ingreso como Amigo Colectivo de la Asociación Cultural ERAGIN**

Eragin, cuyo lema es “Conocer es comprender”, lleva trabajando durante 52 años.

Eragin es una institución cuya meta, cuyo objetivo, es fomentar la formación cultural actual y personal de sus socios y por extensión de la sociedad donostiarra y guipuzcoana.

Eragin es una asociación abierta tanto a hombres como a mujeres, aunque la mayoría, un 98 %, son mujeres.

Actualmente, una de las satisfacciones de Eragin, es escuchar los comentarios de las socias muy veteranas sobre los mucho que han aprendido a lo largo de estos 52 años gracias a las charlas y a las actividades paralelas, como visitas culturas, visitas al tejido industrial, centros de investigación, etc.

El esfuerzo de Eragin por irradiar y fomentar la cultura en las personas y en la sociedad cristalizado hoy, por el gran honor de recibir la gran medalla como Amigo Colectivo de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

Esta medalla, no hubiera sido posible sin la colaboración, en muchos casos desinteresada, de ilustres conferenciantes, científicos, investigadores, asociaciones humanitarias, juristas, magistrados, médicos de diversas especialidades, musicólogos, cineastas, políticos, teólogos, historiadores, escritores, economistas, grafólogas, y hasta la ertzantza, que les ha enseñado lo que deben y sobre todo lo que no deben hacer.

*Ceremonia de ingreso:* Palacio de Intsausti - Azkoitia.

*Palabras de recepción:* Asun Urzainki - Sebastián Agirretxe, Amigos de Número de la Bascongada.

### ***5.10. Donación de obras pictóricas - Antonio Oteiza***

El pintor y escultor Antonio Oteiza Embil ha donado a la Sociedad una serie de obras pictóricas realizadas específicamente para reflejar diversos momentos de la creación de la Bascongada.

La Fundación Antonio Oteiza, difusora de sus obras, tiene su sede y exposición permanente en la planta baja del Palacio de Intsausti. La Junta Rectora de la Bascongada hizo constar su agradecimiento y acordó nombrarle Amigo de Honor.

### ***5.11. Actos académicos de ingreso conjuntos***

#### **5.11.1. Pedro Berriochoa Azkarate**

Urretxu, 1958. Es doctor en Historia por la EHU-UPV, licenciado en Geografía e Historia por la Universidad de Deusto, licenciado en Antropología

por la EHU-UPV e ingeniero técnico agrícola por la Universidad Pública de Navarra. Es Experto en Estudios Vascos por la UNED.

Su vida ha estado ligada a la docencia. Ha sido profesor de la EHU-UPV en la facultad de Filosofía dentro del Grado de Antropología Social (2012-2015), y profesor de Secundaria desde 1984 hasta su jubilación.

Es autor de cinco libros: El sector agrario guipuzcoano y las políticas provinciales durante la Restauración (2009), “Como un jardín”. El caserío guipuzcoano entre los siglos XIX y XX (2013), La Escuela de Agricultura de Oñati (1851-1867) y su época (2015), Aiete: caseríos, casas y familias (2016) y Prácticas agrarias y relaciones sociales. La Casa-modelo de Yurreamendi, 1856-1867 (2016). Ha tomado parte en varios libros colectivos, ha participado en varios congresos y es autor de una veintena larga de artículos en revistas indexadas.

Es miembro de Eusko Ikaskuntza y del Instituto de Historia social Valentín de Foronda, y partícipe de su grupo de investigación universitario. En la Bascongada, ha estado ligado al Boletín. En este, en 2007, publicó su primer artículo de investigación, y en el de 2017 se incluyó su séptimo trabajo.

*Lección de ingreso: La Bascongada y el mundo agrario*”.  
Palacio de Intsausti - Azkoitia - 2018-05-26

*Palabras de recepción: María Rosa Ayerbe Iribar. Amiga de Número de la Bascongada.*

### **5.11.2. Antton Valverde Lamsfus**

Amigo de Honor de la Bascongada.

Donostia 1943. Licenciado en Ciencias Empresariales por los EUTG, trabajó en Artes Gráficas.

En su faceta musical, ha trabajado con muchos artistas vascos, especialmente con el grupo Oskarbi y Xabier Lete. Últimamente colabora con Anjel Lertxundi.

En sus comienzos (años 70 y 80) se acompañaba de guitarra, pero desde hace muchos años utiliza el piano en sus conciertos.

Además de la carrera de piano completó los estudios de armonía y composición con el maestro Escudero.

Ha recorrido todo el País Vasco y muchas ciudades europeas.

*Discografía:*

1970, 1971, 1972, tres discos de 45 revoluciones.

1973, LP titulado “Antton Valverde”.

1974, LP doble “Bertso eta koplak zaharrak” con Xabier Lete y Julen Lekuona”.

1975, LP doble “Txirritaren bertsoak” con Xabier Lete.

1978, LP “Lauaxeta”.

1987, LP “Urte aroak ene begian”, Lizardi.

1997, CD “Larogeitamazazpi”.

2007, CD “Hamabi amodio kanta”.

2013, DVD, “3L” (Lauaxeta, Lete, Lizardi) con Anjel Lertxundi.

*Palabras de agradecimiento e intervención musical:*

“Lo kanta bat ama batentzat”. Tere Irastorza - Antton Valverde.

“Neguko gaba”. Lauaxeta. Antton Valverde.

“Gazte gaztetandikan”. - Iparragirre.

*Palabras de recepción:* José Antonio Echenique Echeverría, Amigo de Número de la Bascongada.

Palacio de Intsausti - Azkoitia - 2018-05-26.

**5.12. Presentación en Donostia del libro:** “La 2.<sup>a</sup> Guerra carlista en Gipuzkoa (1872-1876) Tolosa y San Sebastián: Dos modelos contrapuestos”.

*Autor:* José Antonio Recondo Bravo, Amigo de Número de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País.

*Presentadores:*

Juan Bautista Mendizabal - Presidente de la Bascongada en Gipuzkoa.

Francisco Etxeberria - Director del Dpto. de Antropología de Aranzadi.

Emilio Latorre - Presidente de Andia Kultur Elkarte.

El autor ofrece una disertación con abundante uso de grabados, fotografías y planos antiguos sobre el tema:

“La vida en San Sebastián durante la amenaza carlista (1873-1876)”.

29 de mayo de 2018 - 19:30h. - Salón de Actos del Museo de San Telmo.

**5.13. Visita en Markina-Xemein a la tumba del Conde de Peñaflorida - 2018.06.02**

Se efectuó una ofrenda floral en la tumba del Conde de Peñaflorida que se halla en la iglesia Santa María de la Asunción en Markina-Xemein. El

Amigo Sebas Agirretxe explicó con detalle la obra arquitectónica de la iglesia en donde está la tumba. Se agradece vivamente su colaboración.

#### **5.14. Centenario “Quintano-Labastida”**

El día 10 de junio, el presidente de la Bascongada de Gipuzkoa Juan Bautista Mendizabal fue pregonero del evento “Bodegas a Pie de Calle, dentro de los actos de conmemoración del Centenario “Quintano-Labastida”, atendiendo a la invitación del ayuntamiento de Labastida

#### **5.15. Presentación del nuevo “Egan”. 2018.06.15**

Este año se cumple el 70 aniversario de la creación de EGAN (Suplemento en euskera del Boletín de la Bascongada). Destacamos la excelente presentación en la Diputación Foral de Gipuzkoa. La participación también fue muy nutrida. Se agradece expresamente a la Amiga Koro Seguro por el trabajo desarrollado y al Amigo Ander Letamendía por su aportación musical con txistu. El próximo número 2018 1/2 se dedicará a publicar un índice de artículos realizados desde el anterior índice. La portada del nuevo EGAN es del Amigo Xabier Obeso. EGAN se convierte desde ahora en una revista científica. Se ha creado un comité evaluador de los artículos que se publiquen.

#### **5.16. Cursos de Verano de la Universidad del País Vasco - Palacio Intsausti-Azkoitia**

“Migración y movilidad en la Comunidad Vasca en el exterior: La construcción de conocimiento para definir prioridades de actuación”.

El objetivo de este curso es sentar el debate para acciones futuras en la Comunidad Vasca en el exterior. Es decir, iniciar una aproximación analítica (con vocación de continuidad en próximas ediciones del curso) sobre la presencia vasca en el exterior en el siglo XXI. Este debate debe proporcionar unas conclusiones claras para desarrollar luego políticas públicas.

Para ello se va a reunir a especialistas del ámbito de las colectividades vascas en el exterior, la migración y la movilidad y mediante ello:

- Establecer un foro periódico de intercambio de ideas sobre las potencialidades de la presencia vasca en el exterior y cómo ésta puede contribuir a una Euskadi más próspera y competitiva en una Europa y un Mundo globalizados.

- Perfilar una política para la presencia vasca en el exterior en el siglo XXI: Qué prácticas hay que desarrollar a partir de ahora y qué compromisos hay que tejer con la comunidad vasca que vive en el exterior.

### **Presentación del curso**

- Javier M.<sup>a</sup> Zubizarreta - Alcalde de Azkoitia.
- Juan Bautista Mendizabal - Presidente de la Bascongada de Gipuzkoa.
- Fernando Tapia - Cursos de Verano.
- Gorka Álvarez - Director para la Comunidad Vasca en el exterior.

### **Ponencias día 12 de julio**

- Oscar Álvarez Gila. Universidad del País Vasco. Profesor titular de Historia de América en el Departamento de Historia Medieval, Moderna y de América de la Facultad de Filología y Geografía e Historia de Vitoria-Gasteiz.  
“Antes de la diáspora: los vascos del exterior, entre cofradías, frontones y euskal etxeak”.
- Xosé Manoel Núñez Seixas. Universidades de Santiago de Compostela - Catedrático de Historia Contemporánea.  
“Nuevas y viejas diásporas gallegas.: De la ‘Galicia de alén mar’ a la Galicia global”.
- Imanol Galdos Irazabal. Donostia Kultura.  
“Los tres pilares en el análisis del nuevo paradigma de las presencias (diásporas) vascas en el siglo XXI: Emotividad, realismo y efectividad”.
- Catalina Uzcanga. Universidad de Deusto. Socióloga. Especialista en Migraciones y Diásporas.  
“Movilidad vasca en el exterior: de la visibilidad de su ausencia a la invisibilidad de su presencia y a la copresencia digital”.

Mesa redonda y conclusiones del día:

- Oscar Álvarez Gila.
- Xose Manoel Núñez.
- Imanol Galdos Irazabal.
- Catalina Uzcanga.

Moderador: Gorka Álvarez Aranburu

18:00 h en adelante: La Azkoitia de la Ilustración (Itinerario guiado).

### **Ponencias día 13 de julio**

- Carmen González Enríquez: Investigadora principal del Real Instituto Elcano.  
“La nueva emigración desde Europa del Sur”.
- Marcos Muro Nájera: Viceconsejero de Empleo y Juventud del Gobierno Vasco.  
“Juventud vasca en el exterior”.

Coloquio, preguntas y reflexiones.

Clausura del curso:

- María Ángeles Elorza Zubiria, Secretaria General de Acción Exterior del Gobierno Vasco.

### **5.17. Euskaltzaleen Biltzarra**

Recepción en el Palacio de Intsausti, el día 19 de julio a componentes de la institución Euskaltzaleen Biltzarra de Iparralde, por parte de Juan Bautista Mendizabal y Guillermo Etxeberria. Al término de la visita compartieron comida en el restaurante Joseba

### **5.18. Día de la Diáspora Vasca**

El día 8 de septiembre asistimos invitados a la primera celebración del Día de la Diáspora Vasca en Lehendakaritza de Vitoria-Gasteiz con amplia representación de jóvenes de distintas Euskal-Etxeas del mundo. Asistieron Julián Serrano y Harbil Etxaniz, por ausencia del presidente Juan Bautista Mendizabal.

### **5.19. Lección de ingreso - Amigo Numerario**

#### **Jesús Alberdi Areizaga**

Azkoitia, 1948. Su vida profesional ha estado ligada al campo económico y empresarial. Licenciado en Ciencias Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto - Campus de la ESTE de Donostia.

Comenzó su carrera profesional en Patricio Echeverría, S. A. y Muebles Danona S. Coop. Participó, a finales de 1976, en la constitución de Adegi siendo su Secretario General desde enero de 1978 a octubre de 1983. Posteriormente, recién constituida la Sociedad para la Promoción y Reconversión Industrial del País Vasco, S. A., ahora llamada Grupo SPRI, asumió la Dirección General hasta principios de 1987. Ocupó la Dirección General de Bankoa, Banco Industrial de Gipuzkoa, S. A. desde setiembre de 1987 hasta mediados de 1988, incorporándose en octubre de ese año a Elkargi, S.G.R. como Consejero Delegado y Director General hasta 2013, año en el que se jubiló.

También fue durante bastantes años miembro del Consejo Estratégico del Centro de Investigaciones Técnicas de Gipuzkoa —CEIT— y asimismo participó en la constitución de Etorpensión, EPSV y fue miembro de su Junta Directiva hasta el 2013. Ha sido asimismo Vicepresidente de la Asociación para el Progreso de la Dirección APD.

Actualmente es miembro del Consejo de Administración de Iberpapel, S. A. y mantiene su relación con la Universidad de Deusto participando de su Consejo de Gobierno, así como de Orkestra-Instituto Vasco de Competitividad y de los patronatos Joxemari Kortan Bidetik, Fundación Hurkoa y Fundación Grupo Policlínica de Gipuzkoa. Ha sido miembro del Consejo de la Deusto Business School —DBS— y Presidente de la Asociación de Antiguos Alumnos de la ESTE.

En el año 2013, recibió el Premio Korta, instaurado por el Gobierno Vasco en el 2001, en recuerdo del añorado Joxe María Korta, en el que se reconocen las trayectorias profesionales y empresariales en el País Vasco.

*Lección de ingreso:* “Crecimiento económico integrador y cohesión social”.

*Palabras de recepción:* José Luis Vicuña, Amigo de Número de la Bascongada.

*Palacio de Intsausti - 2018-10-06.*

## **5.20. Lección de Ingreso - Amigo Numerario**

### **Esteban Anchustegui Igartua**

San Sebastián 1957. Ha dedicado su vida profesional a la docencia y a la investigación, la mayor parte de esta carrera en la UPV/EHU. Licenciado

tanto en Filosofía como en Derecho por esta Universidad, y Doctor en Filosofía, también por la UPV/EHU.

En más de veinte años de docencia universitaria en grado y posgrado ha dirigido hasta el momento 13 tesis doctorales (algunas de ellas con premio extraordinario de doctorado) y esta labor le ha llevado a realizar numerosas estancias como investigador y profesor invitado en universidades extranjeras.

Resultado de sus investigaciones, cuenta con más de 150 publicaciones entre libros y artículos científicos, formando parte, además, de diferentes consejos de dirección de revistas relevantes europeas y americanas. Asimismo, ha participado, como ponente u organizador, en más de 50 congresos nacionales e internacionales.

Nunca ha olvidado su implicación con la UPV/EHU, comprometiéndose activamente en tareas de gestión y divulgación, siendo una de sus principales aportaciones la puesta en marcha en euskera de la colección de pensamiento político Limes, de la que es director y editor, y de la que ya se llevan publicados 24 volúmenes, algunos de los cuales han recibido reconocimientos públicos. Otra de sus contribuciones a la difusión del conocimiento generado en la UPV/EHU, siguiendo su lema de *Eman ta zabal zazu*, ha sido su destacada intervención en el origen y creación de la Red Latinoamericana de Posgrado de esta Universidad, fruto de la cual se ha consolidado una valiosa y fecunda relación entre universidades de trece países diferentes.

Asimismo, contribuyendo al objetivo universitario de transferir el conocimiento, ha intervenido tanto en prensa (articulista de *El País*) como en diferentes programas de radio y televisión, participando en medios como *Euskadi Irratia* o en el programa *Egunon Euskadi* de *Euskal Telebista*, donde colabora actualmente con sus análisis sobre la actualidad política.

Por último, destacar algunos de los reconocimientos fruto de toda esta carrera profesional: Premio *Lehendakari Agirre* de la Diputación Foral de Gipuzkoa, Miembro Honorario del Ilustre Colegio de Abogados del Cusco (Perú), Catedrático en la Universidad Rafael Landívar (Guatemala), Visitante distinguido de la Escuela de Postgrado de la Universidad Andina del Cusco (Perú) o Profesor Honorario por la Universidad Nacional San Antonio Abad del Cusco (Perú).

*Lección de ingreso:* “Identidad, ciudadanía y multiculturalidad”

*Palabras de recepción:* Enrique Samaniego Arrillaga, Amigo de Número de la Bascongada

*Palacio de Intsausti - 2018-11-03.*

### ***5.21. Actos de homenaje a las delegaciones del Gobierno Vasco con motivo del 80 aniversario de la apertura de las delegaciones de Nueva York y Buenos Aires***

En base a la vinculación histórica de la Bascongada con la Diáspora Vasca, Lehendakaritza solicitó nuestra colaboración en la organización de un Acto Académico el día 19 de noviembre en el Centro Carlos Santamaría de Donostia y un Acto Institucional en Lehendakaritza de Vitoria-Gasteiz el día 30 de noviembre, que reunieran al mayor número posible de familiares de los que fueron Delegados del Gobierno Vasco en los últimos 80 años.

Para ello se nos encomendó seguir las pistas existentes para la localización de los familiares, buscar otras nuevas que las completaran, cursar invitaciones, mantener la correspondencia, recibirles y atenderles en los actos previstos.

Por otra parte, se nos solicitó colaborar junto a ehuGune en la organización del Acto Académico del día 19 de noviembre, con la intervención de nuestro Presidente Juan Bautista Mendizabal en la Presentación del Acto y Moderación del Coloquio final.

#### **2018.11.19 - Acto académico**

Orden de intervenciones:

- Joxerramon Bengoetxea - Coordinador de ehuGune - Saludo.
- Juan Bautista Mendizabal - Presidente de la Bascongada de Gipuzkoa - Presentación.
- María Ángeles Elorza - Secretaria General de Acción Exterior del Gobierno Vasco - Introducción al tema.

#### **Ponencias**

- Iñaki Goiogana - Técnico del Archivo de la Fundación Sabino Arana.  
“La acción exterior del Gobierno Vasco en los primeros años (1936-39): La apertura de las primeras Delegaciones europeas”.
- Koldo San Sebastián - Periodista.  
“Las Delegaciones americanas y asiáticas: Las Delegaciones de Nueva York y Buenos Aires”.
- Leyre Arrieta - Profesora de Historia Contemporánea de la Universidad de Deusto.

“Las Delegaciones en relación con los nuevos movimientos políticos: democracia cristiana y europeísmo”.

- Igor Filibi - Profesor de Relaciones Internacionales de la UPV/EHU. “La conexión de la integración europea con el desarrollo de la acción exterior vasca”.

*Coloquio:* Moderador - Juan Bautista Mendizabal.

*2018.11.30 - Acto institucional lehendakaritza - Vitoria-Gasteiz.*

### **5.22. Visitas - Intsausti Jauregia - Bisitaldiak**

Como cada año, se han recibido numerosas visitas en el Palacio de Intsausti, tanto de Instituciones y Asociaciones como de particulares. Además de las visitas ya relacionadas en otras secciones de este informe, señalamos una selección de visitas recibidas.

2018.05.29 - Asociación Andrak Socio-Cultural de Mujeres de Leiola.

2018.06.12 - Presidente de la Sociedad Económica de Amigos del País de la Habana, D. Fidel Vascós González acompañado del Director de la Bascongada D. Mikel Badiola.

2018.06.13 - Asociación Sociocultural de Mujeres de Getxo.

2018.07.13 - Secretaría General de Acción Exterior y Director para las Comunidades Vascas en el Exterior del Gobierno Vasco con representación del Real Instituto Elcano.

2018.07.19 - El Amigo Ignacio Suarez-Zuloaga, que grabó imágenes para uno de los portales turísticos más importantes: España fascinante y Euskadi fascinante, acompañado por Jaime Churruca.

2018.07.20 - Presidente de VISESA, Sociedad Pública del Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial y Vivienda del Gobierno Vasco con el Alcalde de Azkoitia.

2018.07.21 - Familia Balda-Azpiazu.

2018.07.27 - Visita de fin de curso de la plantilla de Iraurgi Berritzen, Agencia de promoción económica de la comarca, Azkoitia, Azpeitia y Zestoa.

2018.09.11 - Ion Irurzun, Director de la Fundación Elcano Mundubira 500.

2018.11.16 - Grupo de Cooperativistas jubilados de Mondragón.

2018.11.26 - EJE - Sociedad Informática del Gobierno Vasco, celebrando una importante reunión de sus técnicos en el Palacio de Intsausti.

### **5.23. Visitas de grupo**

Visitas guiadas para grupos, organizadas por el Ayuntamiento de Azkoitia e Iraurgi Berritzen, 15 de abril, 5 y 8 de agosto, 2 de septiembre, 3 de noviembre y 7 de diciembre.

### **5.24. Presentación del fortepiano “Broadwood”**

El año 2014 recibimos en el Palacio de Intsausti un importante legado de la familia del que fue Amigo Numerario de la Bascongada Juan Antonio Garmendia Elósegui, un Pianoforte “Broadwood” fabricado en Inglaterra entre los años 1788-1800. Aun hallándose muy deteriorado, se trataba de un instrumento de un valor histórico muy importante. Los músicos especialistas de la Bascongada de Gipuzkoa señalaron que el buen estado de su tabla armónica garantizaba la calidad sonora del instrumento, aunque para conseguirla era necesaria una importante y costosa restauración que debía ser realizada por un especialista en instrumentos de tecla antiguos y especialmente de Fortepianos similares a éste.

Finalmente, la Comisión de Gipuzkoa de la Bascongada decidió abordar esta restauración y se seleccionó a la empresa Umberto Debiaggi de Quarona en Italia para llevarla a cabo.

Después de una larga estancia en esa empresa, donde se ha procedido al desmontaje completo del instrumento y reparación, sustitución o restauración de cada elemento, lo hemos recibido de vuelta en el Palacio de Intsausti de Azkoitia donde fue presentado el día 15 de diciembre.

## **6. Publicaciones**

### **6.1. Nuevos extractos**

La presente publicación incluye las lecciones de ingreso de nuevos Amigos Numerarios durante el año 2018.

<b>Amigos Colectivos</b>	<b>Título de la Lección de Ingreso</b>
(C.I.T.) Tolosa	Centro de Iniciativas y Turismo

<b>Amigos de Número</b>	<b>Título de la Lección de Ingreso</b>
José Antonio Aperribai Gallastegi	Basoaren ekosistema eta sinbiosia. Naturaren ikuspegi bat. El ecosistema del bosque y la simbiosis. Una visión de la naturaleza.
Fermín Leizaola Calvo	Evolución de las técnicas en el pastoreo vasco.
Xabier Lizaso Loidi	“Garunaren estimulazioa”. Neurozientzia eta Musika.
Aitor Oiarzabal Zabalegui	Diversidad cultural en una sociedad digital: la Ilustración Refractada.
Santiago Merino Hernández	De Masones, Librepensadores y Sociedades Populares: Donostia a finales del siglo XIX.
Iñaki Olaizola Eizaguirre	Muerte social: la construcción de una categoría postergada.

## 6.2. Boletín 2017 (LXXIII)

<b>Autor</b>	<b>Título del artículo</b>
Ramón Ayerza Elizarain	Siglo XII: Vascos y navarros en el Codex Calixtinus.
Iago Irixoa Cortés	Gipuzkoako herrien partaidetza hiribilduen unibertso korporatiboan: Tolosa, Segura eta Ordiziako kasuak Erdi Aro amairen.
Ana Peña Fernández	Arquitectura Señorial en el valle del Urola. Evolución Tipológica: de las casa-torre al Palacio Barroco.
Iago Irixoa Cortés y Mikel Prieto San Vicente	Agarriatik Zuzijakira: Iragan mendetako euskal hitzen bilaketarako hainbat ardatz eta adibide.
Guillermo Herráez Cubino	El uso de las fuentes en <i>Hydrografia</i> (1585) del Licenciado Andrés de Poza.
José Luis Barrio Moya	Don Martín de Echenique e Iturralde, un próspero comerciante navarro en el Madrid de Felipe V y Fernando VI.

Autor	Título del artículo
Pedro Gorrotxategi Gorrotxategi	Baztangaren inokulazioa eta epidemiologia XVIII. mendeko azken urteetan Euskalerrian.
Pedro Berriochoa Azcárate	“Con el fin de labrar su fortuna”: Caseros guipuzcoanos en Perú (1860-1863).
Aitor Antxia Leturia, Kepa Antxia Leturia y Amaia Murgiondo Elizburu	Artista euskaldunak Erroman (1865-1915).
Miguel Ángel García de Juan	Los Baroja y Nessi en <i>El Bidasoa</i> , con varios textos olvidados en este semanario irunés.
Pedro Gorrotxategi Gorrotxategi	La Academia Errante (1955-1963).
Aitor Anduaga	Sujeto —no sólo objeto— de estudio para los Estudios Vascos”.

### 6.3. EGAN

#### AURKIBIDEA

##### 2018 1-2

EGAN 1992-2017. 25 urteko ibilbidea. Gillermo Etxeberria	7
EGAN aldizkariaren garai berria. Koro Segurola Azkonobieta	19
EGAN (1993-2017)	
Aurkibideak. Koro Segurola Azkonobieta	31
I. Egileak	35
II. Gaiak	109
II. Adabakiak	109
II.1.1. Biltzarrak. Jardunaldiak	117
II.1.2. Hilberriak	118
II.1.3. Omenaldiak. Urteurrenak	119
II.1.4. Bibliografia	122
II.2. Ahozko Tradizioa	124
II.3. Antzerkia	124

II.4. Azterketa literarioak	124
II.5. Haur eta gazte literatura	142
II.6. Herri literatura	145
II.7. Itzulpenak	152
II.8. Kritikak eta erresenak	154
II.9. Sorkuntza	165
II.9.1. Antzerkia	172
II.9.2. Kontakizunak. Ipuinak	171
II.9.3. Olerkiak	172
III. Aleak	175
EGAN (1948-1992). Aurkibidea	
Faksimilea	137
Idazlanak aurkezteko jarraibideak	171
EGAN (1948-1992). Aurkibidea	
Faksimilea	237
Idazlanak aurkezteko jarraibideak	371

## AURKIBIDEA

2018 3-4

Patxi SALABERRI MUÑO, Iragana etorkizunerako abiapuntu. (Hiru oharño euskal klasikoen baliagarritasun soziolinguistikoaz)	9
Iñaki ALDEKOA, Ramon Saizarbitoria eta Joxe Azurmendirekin solasean	29
Iker LEGARRETA. Euskal nazionalismoa Ramon Saizarbitoriaren <i>Martutenen</i> . Iñaki Abaituaren eta Juliaren gogo-bihotzetan haztatzen	49
Jon ITURREGI IKARAN. Metafikzioa eta memoria historikoaren elkarlana Bernando Atxagaren <i>Soinujolearen semea</i> .	77
Ainhoa URZELAI VICENTE. <i>Jenisjoplin</i> : identitatearen berrasmatzea	97
Aitor ORTIZ DE PINEDO. Gizartea Jean Etxepareren idazlanetan: adabakiak	123

LIBURU AIPAMENAK	
Beñat SARASOLA, <i>Mundu-ikuserak euskal narratiba garaikidean: moder- nitatearen krisitik postidentitatearen promesa</i> (Gorka Mercero)	149
SORTZE LANAK	
Poesia	
Iñigo ASTZ eta Engel ERRO. Akatsik egin ez dugula ziurtatzeko badaezpada bitan kontatu behar izan ditugun hemezortzi epigrama	155
Itxaro BORDA. Egoera Piroteknikoak	163
Jon GEREDIAGA. 8 poema	169
Narratiba	
Miren Agur Meabe. Santuen Ugazaba	173
Miren Agur Meabe. Teselak	179
Itzulpenak	
Ainara MAIA UEEOZ. Idea Vilariño eta Juana Fernandez Morales de Ibarbourou: Uruguaiako bi poeta	185
Javi CILLERO GOIRIASTUENA. Nerbio krisia (F. Scott Fitzgerald)	191
Idazlanak aurkezteko jarraibideak	211

### EGAN - Luis Mari Mujika gure bihotz-begietan

## AURKIBIDEA

### I.- Sarrera

PAULO IZTUETA. Luis Mari Mujika nire bihotz-begietan .....	11
PAULO IZTUETA. Luis Mari Mujika Urdangarinen Curriculum Akademikoa .....	21
LUIS HARANBURU ALTUNA. Batez ere, poeta .....	27

### II.- Hainbat kritika zabal Luis Mariren poesiari buruz

LUIS MITXELENA. Bide giroak .....	33
EDERZALE. Hitzak eta kezak .....	37
EDERZALE. Kantu Altua .....	73
JUAN MARI LEKUONA. Zortziko Hautsiak, barren ibarrak .....	79
MAITE ZULAIKA. "Barren ibarrak" (1977). Azterketa literarioa .....	95
PAULO IZTUETA. Luis Mari Mujikaren poesia intimista .....	141

### III.- Prosari buruzko kritikak

A. ONAINDIA. «Bide giroak» .....	151
X. GEREÑO. Gizartea eta parasozialismoa .....	153
FELIPE JUARISTI. Gerra Garaia .....	156
ITXARO BORDA. Atzo eta egun .....	158
FELIPE JUARISTI. Abuztuaren hamabosteko trena.....	160
XABIER ALDAI. Ipuin ubelak .....	162
JOSE JABIER FERNANDEZ. Bidean ihes .....	164
JOSE JABIER FERNANDEZ. Ladix Petrikorena .....	166

### IV.- Ilargiaren eskolan

LUIS MARI MUJIKA. Ilargiaren eskolan. Juan Mari Lekuonaren liburuaren sarrera .....	176
--	-----

### V.- Luismariren hainbat itzulpen poetiko

LUIS MARIA MUJIKA. Miguel Unamuno-ri itzuliriko zazpi soneto .....	184
--	-----

### VI.- Argitaratu gabeko hainbat poesia

LUIS MARIA MUJIKA. Ederraren eta izanaren landetan .....	196
--	-----

# REAL SOCIEDAD BASCONGADA DE LOS AMIGOS DEL PAÍS DELEGACIÓN EN CORTE – MEMORIA 2018

## 1. Composición de la Junta Rectora

De acuerdo con la norma estatutaria de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País (RSBAP), los cargos de la Junta Rectora de la Delegación en Corte durante 2018, que habían sido renovados el año 2016, han sido los siguientes:

<b>Delegado</b>	Don Iñigo López de Uralde
<b>Secretario</b>	Don Carlos Hernández
<b>Vicedelegado</b>	Don Iñigo de Yrizar
<b>Tesorero</b>	Don Francisco García Ansa
<b>Vocales</b>	D. Javier Aramendía D. <sup>a</sup> María José Lastagaray D. <sup>a</sup> Estíbaliz Ruiz de Azúa D. José Ramón Montejo Garay D. Javier Olaciregui D. María Victoria de la Quadra-Salcedo D. Álvaro Mengotti Meaurio D. Ignacio Amestoy D. <sup>a</sup> Izaskun Álvarez Cuartero D. Iván Marten D. Francisco de Paula García

## **2. Consocios y amigos**

### **2.1. Fallecimientos**

En el curso del año hemos lamentado el fallecimiento de los estimados Amigos, de cuya pérdida dejamos constancia de nuestra profunda condolencia en esta Memoria:

- Don Javier Pérez de Laborda
- Doña Rosa Lasso y Lacha

### **2.2. Socios Nuevos**

Como Amigos Supernumerarios damos la bienvenida a:

- D. Ignacio Díaz de Berricano Díaz de Heredia
- D.<sup>a</sup> María Gainzarain Llorente
- D.<sup>a</sup> Tana García Lastra
- D. Carlos García-Egocheaga
- D. Tomás Horche Trueba
- D.<sup>a</sup> Teresa Knörr Gomeza
- D.<sup>a</sup> María del Carmen Marabini Mtez. de Lejarza
- D. Javier Palacio Domínguez
- D. Alfonso Prado Pardo-Manuel de Villena
- D. Camilo Tomé Paule

Como Amigo de Número damos la bienvenida a:

- D. Guillermo Gortázar Echeverría

## **3. Asamblea anual y reuniones de la Junta Directiva**

La *Junta de la Delegación* se ha reunido en las siguientes fechas de 2018:

- 16 de enero
- 13 de febrero
- 10 de marzo. *Asamblea Anual de Socios*
- 10 de marzo
- 26 de abril
- 26 de junio

- 13 de septiembre
- 29 de octubre
- 3 de diciembre

#### **4. Ediciones**

La Junta Directiva de la Delegación en Corte sigue prestando atención prioritaria a la difusión cultural de temas vascos en Madrid mediante la edición y difusión de libros. Esta inquietud se materializa en publicaciones impresas de calidad, que recogen y hacen perdurar algunas de las materias abordadas en diversas Actividades y otros contenidos.

En 2018 también se ha avanzado en la edición de obras de distinta índole escritas por Socios, dando a sus autores y obras la muy importante cobertura de nuestra prestigiada Sociedad al tiempo que ponemos en valor la presencia pública y el aporte de la RSBAP a la cultura vasca.

La Delegación en Corte obtiene por este medio una mayor repercusión social, llegando a numerosas personas para que conozcan y aprecien nuestra institución y trabajos, además de vincular a vascos de diferentes ámbitos que residen en Madrid y que podrían eventualmente incorporarse a la Delegación como nuevos Socios.

Con estos propósitos, en 2018 se han organizado las actividades literarias y editado los libros siguientes:

- Edición del libro Poemario “Plasma de los vivos”.
- Edición del libro “El renacimiento de tres lenguas”.
- Presentación del libro Poemario “Plasma de los vivos”.
- Participación en la Conferencia-Presentación de la obra “La Congregación de San Ignacio: el asociacionismo vasco en Madrid en el umbral del s. XX”.
- Edición del libro “Los románticos de Urgull”.
- Presentación en Madrid del libro “Los románticos de Urgull”.
- Conferencia-Cena “Hablemos de Teatro: La nueva generación vasca triunfa en el Arte Dramático”.
- Presentación en Donostia-San Sebastián del libro “Los románticos de Urgull”.

## 5. Actividad institucional y cultural en 2018

18 de enero	Conferencia-coloquio <i>El Concierto Vasco, una visión personal</i> (Pedro Luis Uriarte).
22 de febrero	Edición del libro Poemario “Plasma de los vivos”.
27 de febrero	Conferencia-Visita Guiada <i>La Capilla Sixtina del Arte Vasco</i> .
10 de marzo	Asamblea General de la Delegación en Corte de la RSBAP (Madrid).
10 de marzo	Presentación del libro Poemario “Plasma de los vivos”.
14 de abril	Asamblea General de la RSBAP en el Palacio de Intsausti (Azkoitia).
18 de abril	Conferencia-coloquio <i>La RSBAP puerta de entrada a la modernidad</i> .
7 de mayo	Edición del libro “El renacimiento de tres lenguas”.
23 de mayo	Conferencia-Cena <i>El mito de la dificultad del euskera</i> .
31 de mayo	Congreso de Reales Sociedades Económicas en Jaén.
7 de junio	Participación en la Conferencia-Presentación del Libro “La Congregación de San Ignacio: el asociacionismo vasco en Madrid en el umbral del siglo XX”.
7 de junio	Reunión con el Director de Acción Exterior del Gobierno Vasco.
25 de julio	Audiencia de S.M. Felipe VI a las Reales Sociedades Económicas.
30 de agosto	Edición del libro “Los románticos de Urgull”.
8 de septiembre	Celebración del día de la Diáspora Vasca. Presentación del nuevo Catálogo Bibliográfico de la Delegación en Corte de la RSBAP.
22 de septiembre	Presentación del libro “Los Románticos de Urgull”.
22 de septiembre	Visita Guiada al Cementerio Británico de Madrid.

- 22 de octubre Conferencia-Cena *Hablemos de Teatro: La nueva generación vasca triunfa en el Arte Dramático.*
- 28 de noviembre Conferencia-coloquio *Explorando el Universo en busca de su origen y de vida.*
- 12 de diciembre Presentación-Coreografía en Donostia con Gero Axular Dantza Taldea: *3 Zortzikos vasco-escoceses de 1838 en el libro “Los románticos de Urgull’.*
- 15 de diciembre Presentación-en Azkoitia del Piano del 1800 donado a la RSBAP por la familia Garmendia Elósegui.

### **5.1. Conferencia-coloquio El Concierto Vasco: una visión personal, de Pedro Luis Uriarte**

Un salón de actos de Euskal-Etxea lleno a rebosar fue el escenario de la Conferencia de Pedro Luis Uriarte sobre *El Concierto Vasco: una visión personal*, que inauguraba la programación de las actividades de 2018 el día 18 de enero con una brillante exposición. El gran especialista en el tema sostuvo a continuación un coloquio muy animado con el público.

El conferenciante, presentado por el Amigo de Número de la Delegación Javier Aramendía Gurrea, desgranó los fundamentos, características, funcionamiento, evolución, éxitos y fracasos, ataques y defensa del Concierto Económico así como su pasado, presente y futuro.

Consejero de Economía y Hacienda en el primer Gobierno Vasco, Uriarte fue Presidente de la Comisión Negociadora vasca que permitió la recuperación del Concierto Económico para Bizkaia y Gipuzkoa y la actualización del Concierto de Araba.

### **5.2. Edición del libro Poemario “Plasma de los vivos”**

Escrito por la poetisa y Amiga de la Delegación en Corte Isabel Montero Garrido, el nuevo libro Poemario “Plasma de los vivos” salía de imprenta el 22 de febrero incorporando 55 poesías a lo largo de sus 96 páginas. El libro incluye además 4 enlaces mediante códigos digitales QR impresos en sus páginas a la audición de otros tantos poemas grabados por Isabel, una novedosa manera de acercar al lector al ritmo poético y sensibilidad de la autora a través de su propia voz.

*“La poesía de Isabel Montero Garrido es fácil de leer y está escrita con gusto y un dominio del lenguaje inusual, sustrato necesario para conseguir ritmos y cadencias hermosísimas con detalles de extraordinaria belleza”,* escribe en su Prólogo Íñigo López de Uralde.

Esta nueva edición de la Delegación en Corte fue enviada a todos los Amigos, quedando la impresión y distribución de tiradas adicionales a disposición de la autora según el modelo de acuerdo establecido.

### **5.3. Conferencia-Visita Guiada La Capilla Sixtina del Arte Vasco**

En la lluviosa tarde del 27 de febrero, un nutrido grupo de participantes a la Conferencia-Visita Guiada a cargo del Amigo de Número de la Delegación en Corte el arquitecto Javier Olaciregui acudió al imponente edificio situado en el número 16 de la Gran Vía, que hoy aloja dependencias de la Comunidad de Madrid y buque insignia de la arquitectura y arte vascos en el corazón de la ciudad: la “Capilla Sixtina” del arte vasco en Madrid.

Concebido en su día para sede del Banco de Bilbao, este edificio fue proyectado en 1919 por el arquitecto vasco Ricardo Bastida y construido entre 1920 y 1923. El conferenciante explicó el contexto y las características del edificio con todas sus particularidades. Como señalaban las crónicas de la época, *“Bastida concibió un edificio grande, majestuoso, de seis alturas y maravillosas cristaleras. Para rematar la fachada, unos conjuntos escultóricos con cuatro atlantes de mármol italiano, obra de Quintín de la Torre y sus emblemáticas cuadrigas, obra del escultor Higinio Basterra”*.

La intervención de Javier Olaciregui tuvo lugar en el fastuoso vestíbulo ubicado bajo la rotonda central del edificio, donde el pintor Aurelio Arteta plasmó los 12 famosos murales que lo decoran bajo el nombre “El esfuerzo”, cuya detallada descripción ocupó la segunda parte de sus explicaciones a los asistentes.

### **5.4. Asamblea General de la Delegación en Corte de la RSBAP (Madrid)**

La Asamblea General de Socios de la Delegación en Corte de la RSBAP se celebró el día 10 de marzo en el Salón Peio Aramburu de Euskal-Etxea. A continuación se hizo lectura y entrega de los Diplomas que acreditan la incorporación de los nuevos Amigos admitidos para formar parte de la institución durante el año 2017.

### 5.5. *Presentación del libro Poemario “Plasma de los vivos”*

También el 10 de marzo se realizó en Euskal-Etxea la Presentación del libro Poemario “Plasma de los Vivos”. Su autora, la Amiga de la Delegación en Corte Isabel Montero Garrido, recitó diversos poemas de las 4 partes que componen la obra y que fue introduciendo el Delegado en Corte, Íñigo López de Uralde, quien asimismo esbozó el perfil y las características poéticas de su escritura.

Un ejemplo baste para mostrar la enorme sensibilidad poética, estilo y calidad de la obra de Isabel:

#### *Mundo*

*Derribar grúas de manos de hierro / y recoger la chatarra / que ellas cambian de lugar / y barrer el óxido del puerto.*

*Y hacer montañas en tinte de caoba, / eliminar la basura tóxica que necrosa cuerpos.*

*Vaciar barcos y raspar la herrumbre acumulada / en los costados.*

*Y arrollar, arrollar las cubiertas de popa a proa / para expulsar virutas hirientes de metal.*

*Enviar a cementerios anti-nucleares / en “containers” herméticos / los restos de morralla, / lejos del agua imberbe / y a la vez precoz / porque es agua que copula / que se aparee indolente con la marea de gasoil.*

*Y penetrar en los navíos, bajar a las bodegas umbrías, / vaciar barcos herrumbrosos, / mirar, mirar por la escotilla desde una rendija semi-abierta, / distinguir entonces el puesto de mando, / y ver como se dibuja un mundo.*

### 5.6. *Asamblea General de la RSBAP en el Palacio de Insausti (Azkoitia)*

La Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País celebró el sábado 14 de abril su Asamblea General correspondiente al año 2018. El acto revistió el plus de solemnidad que le confiere su convocatoria en el Palacio de Insausti de Azkoitia, sede de la RSBAP.

Asistieron a la Asamblea General por parte de la Delegación en Corte el Delegado en Madrid y Amigo de Número Íñigo López de Uralde, el Amigo de Número Javier Aramendía y el Amigo Francisco de Paula García.

La Delegación en Corte recibió la felicitación pública de la Dirección de la institución y de las Delegaciones de Araba, Bizkaia y Gipuzkoa por

nuestra labor en pro de la cultura y el conocimiento de la realidad vasca en Madrid, así como por la cantidad y calidad de las Actividades realizadas en 2017 pese al muy reducido presupuesto económico del que dispone y gestiona la Delegación.

### **5.7. Conferencia-coloquio La RSBAP puerta de entrada a la modernidad**

La segunda de las tres conferencias del ciclo “Un paseo por la Historia de España”, organizado por la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País, tuvo lugar el 18 de abril sobre el tema “La Real Sociedad Bascongada de Amigos del País: Puerta de entrada de la modernidad”, a cargo de Íñigo López de Uralde, Delegado en Corte de la RSBAP.

La Conferencia y el coloquio posterior se celebraron en la sede de la R.S. E. Matritense, situada en la Torre de los Lujanes de la Plaza de la Villa, con una gran presencia y participación de público.

Íñigo López de Uralde se refirió en su intervención a los distintos aspectos que han marcado la historia de la Bascongada desde su creación hasta la actualidad, describiendo también la actividad de la Delegación en Corte de la RSBAP.

### **5.8. Edición del libro “El renacimiento de tres lenguas”**

La Delegación en Corte recibió el 7 de mayo los ejemplares de su nueva edición “El renacimiento de tres lenguas: Checo, Hebreo y Euskera”, un libro de 80 páginas de extensión que recoge las conferencias y coloquio que, bajo el mismo título, tuvieron lugar en la Casa Sefarad-Israel en noviembre de 2017.

En aquella jornada de estudios, los especialistas Raquel García Lozano, profesora de Lengua y Literatura hebrea moderna de Universidad Complutense de Madrid y Carlos Cid Abásolo, profesor titular de Filología vasca en la misma universidad analizaron la experiencia de tres lenguas minoritarias: hebreo, checo y euskera.

La nueva edición, ilustrada con numerosas fotografías e imágenes, incluye no solo el contenido de sus intervenciones, sino también el coloquio protagonizado por los conferenciantes con los asistentes, entre quienes se encontraban personalidades como el Delegado del Gobierno Vasco en Madrid, Juan Aguado Urkiola, o el Senador Jon Iñárritu.

### **5.9. Conferencia-cena El mito de la dificultad del euskera**

El profesor de Filología Vasca de la Universidad Complutense de Madrid, Carlos Cid Abasolo, fue el invitado a la Conferencia-cena que tuvo lugar el 23 de mayo en el Asador Zerain de Madrid sobre “El mito de la dificultad del euskera”.

La actividad reunió a una veintena de personas atraídas por el enfoque del evento, planteado con un formato distendido y participativo. “La importancia del euskera para la Bascongada es manifiesta”, recordó el Delegado en Corte de la RSBAP en la presentación del conferenciante, quien expuso un contenido didáctico y asequible con el propósito de conseguir “*que los castellanoparlantes vean que no hay tanta dificultad para aprender el euskera como tantas veces se dice y pensamos*”.

El debate fue muy animado, con cruces de preguntas, relatos experienciales de los participantes y muy buen ambiente durante la hora larga del turno de intervenciones posterior a la conferencia, en la que Carlos Cid Abasolo propuso varias consideraciones sobre los puntos fuertes del euskera como idioma de aprendizaje asequible para los castellanohablantes.

### **5.10. Congreso de Reales Sociedades Económicas en Jaén**

Del 31 de mayo al 2 de junio se celebró en Jaén un Congreso de Sociedades Económicas de Amigos del País en el que participó activamente la Delegación en Corte, con la asistencia del Delegado en Madrid Íñigo López de Uralde —que intervino en las mesas y debates junto con el Director de la RSBAP y Presidente del Comité Científico del Congreso, Mikel Badiola—, el ViceDelegado, Íñigo de Yrizar, y los Amigos Javier Aramendía, José Ramón Montejo, María Victoria de la Quadra-Salcedo y Francisco de Paula García.

El primer fruto del Congreso es un documento de 12 puntos cuya redacción fue encargada a Mikel Badiola, que incluye el resumen de sus Conclusiones y que se ha planteado a la consideración de los Socios de la Bascongada.

Las 19 asociaciones presentes, surgidas a partir de la segunda mitad del Siglo XVIII con la finalidad de difundir las nuevas ideas y conocimientos científicos y técnicos de la ilustración, tuvieron ocasión de conocerse entre ellas en Jaén y de intercambiar sus experiencias, planteándose posibles proyectos para su futuro.

### ***5.11. Conferencia-Presentación del libro “La Congregación de San Ignacio: el asociacionismo vasco en Madrid en el umbral del siglo XX”***

La Delegación en Corte participó activamente en la presentación del libro de la Amiga Estíbaliz Ruiz de Azúa “La Congregación de San Ignacio: el asociacionismo vasco en Madrid en el umbral del siglo XX”, que tuvo lugar en el Salón Peio Aramburu de Euskal-Etxea el día 7 de junio.

Editada en la colección Urazzadi del Departamento de Publicaciones del Gobierno Vasco, la importante obra de Estíbaliz Ruiz de Azúa pormenoriza en 320 páginas sus investigaciones sobre la Congregación de San Ignacio de Madrid desde la segunda mitad del siglo XIX hasta principios del XX, realizadas por la Doctora en Historia durante cuatro largos años de trabajo.

El libro, en cuya Presentación participaron Gorka Álvarez Aramburu, Director de Acción Exterior del Gobierno Vasco, Íñigo López de Uralde, Delegado en Corte de la RSBAP, José Manuel Cajigas, que preside la Congregación de San Ignacio, y la Catedrática de la Universidad Complutense de Madrid María Victoria López-Cordón, es fruto de la “*curiosidad y de una pasión controlada por el oficio de objetividad del historiador pero que, confieso, ha sido el motor emocional de cuatro años de investigaciones y redacción*”, como explicó la propia Estíbaliz Ruiz de Azúa en su intervención.

### ***5.12. Reunión con el Director de Acción Exterior del Gobierno Vasco***

El Director de Acción Exterior del Gobierno Vasco, Gorka Álvarez Aramburu, mantuvo el día 7 de junio un encuentro con los representantes de las instituciones vascas de Madrid, al que asistió el Delegado en Corte de la RSBAP, Íñigo López de Uralde, quien le expuso algunas de las futuras iniciativas relativas a nuestra labor en Madrid, recabando apoyo del Gobierno Vasco para su desempeño y actividades como institución muy relevante de la Diáspora vasca en Madrid.

### ***5.13. Audiencia de S.M. Felipe VI a las Reales Sociedades Económicas***

El 25 de julio fueron recibidos por el Rey Felipe VI diecinueve representantes de las Reales Sociedades Económicas de Amigos del País participantes en el Congreso de Jaén celebrado del 31 de mayo al 2 de junio.

Asistieron por parte de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País su Director, Mikel Badiola, y el Delegado en Corte, Íñigo López de Uralde.

En la audiencia se planteó el proyecto de crear un “Premio *Carlos III*” que reconozca trayectorias y proyectos en la línea de los objetivos de las R.S. Económicas, solicitando a S. M. Felipe VI su apoyo en esta iniciativa y la búsqueda de su financiación, obteniéndose una respuesta positiva y favorable por parte del monarca.

#### **5.14. Edición del libro “*Los románticos de Urgull*”**

El 30 de agosto la Delegación en Corte entregó en el Depósito Legal de Donostia-San Sebastián los ejemplares pertinentes de su nueva edición, el libro “*Los románticos de Urgull*”, obra del Amigo Francisco de Paula García.

En esta nueva obra de 104 páginas se relata la crónica de dos oficiales británicos que descansan en el Cementerio de los Ingleses del Monte Urgull de la capital de Gipuzkoa, William I. M. Tupper y Oliver de Lancey. Se trata de un lugar presente en el imaginario de los donostiarras, pero cuya circunstancia histórica así como la personalidad de los allí enterrados es muy poco conocida.

El trabajo —que ha recibido una cobertura muy amplia en los principales medios de comunicación vascos, que han destacado el valioso trabajo cultural y editorial de la Delegación en Corte de la RSBAP— es el resultado de 3 años de investigaciones e incluye numerosos datos inéditos sobre ambos personajes, así como más de 80 imágenes del siglo XIX y enlaces digitales a 24 fuentes de información y 14 canciones de la época mediante códigos QR.

#### **5.15. Celebración del día de la *Diáspora Vasca*. Presentación del nuevo *Catálogo Bibliográfico de la Delegación en Corte de la RSBAP***

El Consejo Asesor de Colectividades Vascas en el exterior del Gobierno Vasco eligió el 8 de septiembre como “Día de la *Diáspora Vasca*”, celebrado por primera vez el pasado día 8 de septiembre en todo el mundo.

A través de las múltiples actividades internacionales llevadas a cabo, el 8 de septiembre se puso en valor la *Diáspora Vasca* tanto en Euskadi como en la Comunidad Vasca del exterior, incluyendo la ciudad de Madrid, donde la Delegación en Corte participó en los actos que tuvieron lugar en Euskal-Etxea con este motivo.

La participación de la Delegación en Corte en las celebraciones se materializó con la Presentación del primer *Catálogo Bibliográfico de la Delegación en Corte de la RSBAP*, que incluye 855 referencias bibliográficas de la

Biblioteca de la Delegación en Corte. El trabajo, que se ha distribuido en formato Pdf a todos los Amigos de la Delegación, se encuentra también disponible para su consulta en papel y préstamos bibliotecarios a los Amigos de nuestra sede de la c/. Echegaray de Madrid.

### ***5.16. Presentación del libro “Los románticos de Urgull”***

El 22 de septiembre tuvo lugar la Presentación del libro “Los románticos de Urgull” del Amigo de la Delegación en Corte Francisco de Paula García, celebrada en el Cementerio Británico de Madrid. Colaboraron en el evento la Real Sociedad Económica Matritense y la Fundación de Cementerios Británicos en España, que contribuyeron a la numerosa asistencia que concurrió al acto.

David Butler, responsable de la gestión y cuidado del Cementerio Británico, dirigió unas palabras de bienvenida para dar turno de seguido al Delegado en Corte, Íñigo López de Uralde, que describió el perfil periodístico del autor explicando además los detalles de esta nueva obra impulsada y editada por la Delegación.

Francisco de Paula García señaló cómo, con datos reales y objetivos, “Los románticos de Urgull ha rescatado del olvido a estos dos oficiales de la “British Auxiliary Legion” en la primera guerra carlista cuyos restos reposan en el Cementerio de los Ingleses de su ciudad, Donostia-San Sebastián. Esta nueva edición de la Delegación en Corte fue distribuida entre todos los Amigos, quedando la impresión y distribución de tiradas adicionales a disposición de su autor.

### ***5.17. Visita Guiada al Cementerio Británico de Madrid***

Antes de la Presentación del libro “Los románticos de Urgull”, los asistentes pudieron participar el 22 de septiembre a una Visita Guiada al Cementerio Británico de Madrid a cargo de su responsable, David Butler.

El Cementerio Británico de Madrid es un recoleto espacio, anclado en el viejo barrio de Carabanchel desde 1854 y donde se respira un pasar del tiempo plagado de reminiscencias.

Construido para dar sepultura a individuos de nacionalidad británica que al pertenecer con frecuencia a otra confesión cristiana no podían ser enterrados en los cementerios católicos, el Cementerio Británico permite también el enterramiento de miembros de otras confesiones no cristianas, por lo que también consta de una parte judía e incluso una tumba musulmana.

### **5.18. Conferencia-cena Hablemos de Teatro: La nueva generación vasca triunfa en el Arte Dramático**

El Asador Zerain fue escenario el 22 de octubre de una animada Conferencia-cena organizada por el Amigo de la Delegación en Corte y dramaturgo Ignacio Amestoy, en la que se abordaron los factores del éxito de la nueva generación de dramaturgos vascos que triunfa en el panorama teatral.

En la actividad participaron tres primeros espadas de la escena dramática, vascos que están recibiendo importantes y merecidos galardones: Borja Ortiz de Gondra, Premio Lope de Vega 2017 y Premio MAX 2018 a la Mejor Autoría Teatral; Garbiñe Insausti, Premio MAX 2018 al Mejor Espectáculo de Teatro; y Adolfo Fernández, Premio MAX 2018 a la Mejor Adaptación a Versión Teatral.

En este encuentro del máximo nivel, los 23 comensales participantes—que agotaron la capacidad de reserva disponible en el salón de Zerain—tuvieron ocasión de compartir sus visiones sobre el mundo escénico, experiencias y opiniones en un marco distendido.

### **5.19. Conferencia-coloquio Explorando el Universo en busca de su origen y de vida**

En un Salón de Actos de la Euskal-Etxea repleto de público tuvo lugar, el 28 de noviembre, una apasionante Conferencia a cargo del Amigo de Número de nuestra Delegación en Corte y participe en el diseño del sistema de comunicaciones de la sonda espacial “BepiColombo” de la Agencia Espacial Europea (ESA), José Ramón Montejo, profesor de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM).

El 20 de octubre había dado comienzo la gran aventura de esta sonda espacial, formada por dos módulos, el Mercury Planetary Orbiter (MPO), desarrollado por la ESA y el Mercury Magnetospheric Orbiter (MMO) desarrollada por la Agencia Japonesa del Espacio (JAXA). El objetivo de esta ambiciosa misión es desentrañar los misterios del planeta Mercurio.

### **5.20. Presentación-Coreografía en Donostia con Gero Axular Dantza Taldea: 3 Zortzikos vasco-escoceses de 1838 en el libro “Los románticos de Urgull”**

El 12 de diciembre se presentó en Donostia-San Sebastián “Los románticos de Urgull” por Gorka Álvarez Aramburu, Director de Acción Exterior

del Gobierno Vasco, Íñigo López de Uralde, Delegado en Corte de la RSBAP, José María Leclercq, Arqueólogo y especialista en la historia donostiarra del s. XIX, Juan Luis Unzurrunzaga, Director del grupo donostiarra Gero Axular Dantza Taldea y Francisco de Paula García, autor del libro.

A continuación tuvo lugar una bella coreografía, música y danza por parte de Gero Axular Dantza Taldea de 3 Zortzikos de 1838, armonizados en Glasgow durante los años de la I guerra carlista.

Tras este acto de la Delegación en Corte de la RSBAP, los ponentes de la presentación cenaron en la sociedad gastronómica Gaztelubide.

### ***5.21. Presentación-en Azkoitia del Pianoforte del 1800 donado a la RSBAP por la familia Garmendia Elósegui***

El sábado 15 de diciembre tuvo lugar la presentación pública de una joya musical del 1800 donada a la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País por la familia Garmendia Elósegui y restaurada en Italia.

Se trata de un valioso *pianoforte*, construido en Londres por el fabricante John Broadwood & Sons Ltd. en 1803, similar al empleado por Beethoven desde 1817 y que, después, fue también utilizado por Liszt.

En esta actividad organizada por la Comisión de Gipuzkoa de la RSBAP participaron activamente Esperanza Garmendia e Íñigo López de Uralde, miembros directos de la familia donante y socios de la Delegación en Corte de la RSBAP.

## **6. BLOG “Cultura vasca en Madrid”**

El Blog de la Delegación en Corte sobre cultura vasca en Madrid, activo desde el último trimestre de 2017 y que se dirige a los vascos o euskaltzales lejos de su tierra pero que quieren seguir conservando las raíces de su cultura, ha mantenido un gran dinamismo en la creación de *posts*, publicando 16 artículos durante 2018.

Los artículos compartidos en el Blog han abordado temas muy variados en torno a la cultura vasca y las actividades relacionadas con nuestra tierra que se desarrollan en Madrid, tanto del ámbito de la Delegación en Corte como por parte de terceros agentes culturales.

Durante el año 2018 se han alcanzado más de 7.000 visitas y medio centenar de comentarios; el Blog cuenta con decenas de seguidores, estadísticas

que manifiestan la calidad de sus contenidos y el interés que atrae la temática cultural vasca de Madrid.

Los artículos publicados en el Blog en 2018 han sido los siguientes:

- **Vida en el Universo** (Autor: José Ramón Montejo).
- **Benito de Guinea y López de Aréchaga** (Autor: Carlos Hernández).
- **Rafa Legorburu, ¿pintor maldito?** (Autor: Iñigo de Yrizar).
- **“Los románticos de Urgull”, presentación del libro** (Autor: Francisco de Paula García).
- **Felipe VI recibe a las Reales Sociedades Económicas** (Autoría: Secretaría Técnica).
- **Futuro de las Sociedades de Amigos del País** (Autor: Mikel Badiola, Director de la RSBAP).
- **Descubriendo nuevos artistas vascos** (Autor: Iñigo de Yrizar).
- **Congregación de San Ignacio en el umbral del s. XX** (Autor: Francisco de Paula García).
- **Euskera fácil en Madrid** (Autoría: Secretaría Técnica).
- **La Bascongada: Puerta de entrada a la modernidad** (Autor: María Inés Olaran Múgica).
- **La Academia Errante** (Autor: Iñigo López de Uralde).
- **Polémica sobre el Arte Vasco** (Autora: María José Lastagaray).
- **Plasma de los vivos** (Autora: Isabel Montero Garrido).
- **“Handia”, 10 premios Goya** (Autora: Isabel Montero Garrido).
- **Conferencia sobre el Concierto Económico Vasco** (Autoría: Secretaría Técnica).
- **Tres Derechas** (Autor: Javier Aramendía Gurrea).

## 7. Agradecimientos

La Delegación en Corte manifiesta su gratitud y reconocimiento sinceros a todas las personas, tanto internas como externas a la propia Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País que han contribuido con su tiempo y esfuerzo de forma altruista y desinteresada a nuestra labor.

Todo este trabajo ha posibilitado las Actividades que hemos venido realizando durante el curso, y sin duda seguirán contribuyendo con el mismo ánimo a las del año 2019 que pronto dará comienzo.

También deseamos agradecer la ayuda económica percibida por el Gobierno Vasco, que igualmente facilita la realización de nuestras actividades.

En Madrid, a 31 de diciembre de 2018

## ÍNDICE DE MATERIAS

### (B-RSBAP 2018)

#### **Biografía**

*D. Pío Gogorza Egaña, modelo de Elcano*, por José Manuel Etxaniz Makazaga (17-19)

*Antón de Escalante: Diez años de descubrimientos en las Indias (1492-1502)*, por Joakin Bengoetxea (21-95)

*6 de marzo de 1521: Magallanes en las islas de los Ladrones*, por Clotilde Jacquelard (121-138)

*Marinos vascos en la armada de Magallanes*, por Juan Gil (139-157)

*Elkano, euskaldunak eta itsasoa*, por José Antonio Azpiazu (159-174)

*La marinería vasca en las grandes gestas de Elkano*, por Javier Elorza Maiztegui (175-189)

*Los vascos en la expedición de Magallanes-Elcano*, por Daniel Zulaika (233-286)

*Pedro de Tolosa, el grumete de la nao Victoria que dio la primera vuelta al mundo*, por Daniel Zulaika (287-302)

*Carpinteros y calafates en la primera circunnavegación*, por Daniel Zulaika (303-319)

*Joan Sebastián Elkano, Getariako talaiatik / Juan Sebastián de Elcano, desde la atalaya de Getaria*, por Fernando Txueka Isasti (353-375)

*“Elkanoren Sindromea” ren gaintitzea: euskal itsas historiaren ikerketa, eza-gutza eta hedapena. Bultzatzearen beharra / Superación del “Síndrome de Elcano”*: sobre la necesidad de impulsar la investigación, el conocimiento y la difusión de la historia marítima vasca, por Xabier Alberdi Lonbide (377-389)

*Xabier Alberdi Lonbide-Sarrera Ikasgaia*, por Fernando Txueka Isasti (391-397)

## **Geografía**

*6 de marzo de 1521: Magallanes en las islas de los Ladrones*, por Clotilde Jacqueland (121-138)

## **Historia del Arte y Arquitectura**

*Elcano, Juan Sebastián de (Getaria, 1487-1526). Ikonografía / Iconografía*, por Redacción (7-15)

*D. Pío Gogorza Egaña, modelo de Elcano*, por José Manuel Etxaniz Makazaga (17-19)

*San Salvador de Getaria: un templo gótico muy singular*, por Ramón Ayerza (399-456)

*Iglesia de San Salvador de Guetaria: las claves de las bóvedas*, por Mercedes Ameztoy Olasagasti (457-468)

## **Historia del descubrimiento americano**

*Antón de Escalante: Diez años de descubrimientos en las Indias (1492-1502)*, por Joakin Bengoetxea (21-95)

*6 de marzo de 1521: Magallanes en las islas de los Ladrones*, por Clotilde Jacqueland (121-138)

*Marinos vascos en la armada de Magallanes*, por Juan Gil (139-157)

*Elkano, euskaldunak eta itsasoa*, por José Antonio Azpiazu (159-174)

*La marinería vasca en las grandes gestas de Elkano*, por Javier Elorza Maiztegui (175-189)

*La primera experiencia global*, por José Ángel Achón Insausti (191-215)

*Los vascos en la primera globalización*, por José María Imízcoz Beunza (217-232)

*Los vascos en la expedición de Magallanes-Elcano*, por Daniel Zulaika (233-286)

*Pedro de Tolosa, el grumete de la nao Victoria que dio la primera vuelta al mundo*, por Daniel Zulaika (287-302)

*Carpinteros y calafates en la primera circunnavegación*, por Daniel Zulaika (303-319)

**Historia Económica y Social**

*Construcción naval en Gipuzkoa en el siglo XVI*, por Lourdes Odriozola Oyarbide (97-120)

*Carpinteros y calafates en la primera circunnavegación*, por Daniel Zulaika (303-319)

**Historia de la Medicina**

*Aspectos médicos en la primera vuelta al mundo*, por Javier Almazán (321-351)

**Memorias**

Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Comisión de Álava.  
Memoria 2018 (469-473)

Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Comisión de Bizkaia.  
Memoria 2018 (475-488)

Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Comisión de Gipuzkoa.  
Memoria 2018 (489-512)

Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Delegación en Corte.  
Memoria 2018 (513-528)



## NORMAS PARA EL ENVÍO DE ORIGINALES

- 1) El original de cada texto se enviará al Boletín de la R.S.B.A.P. C/ Peña y Goñi, 5-2º Izda. — 20002 SAN SEBASTIÁN — APARTADO 3.263.
- 2) La secretaría de redacción del Boletín de la RSBAP acusará recibo del trabajo original en el plazo de un mes desde la fecha de su recepción. El consejo de redacción resolverá sobre su publicación, que podrá condicionarse a la introducción de modificaciones en el texto original. En todo caso, esta decisión le será comunicada al autor en el plazo no superior a tres meses.
- 3) Todo trabajo deberá ir precedido de:
  - a) Título.
  - b) Nombre del autor o autores y título académico o profesional con el que quiere ser conocido.
  - c) Dirección completa.
  - d) Nº de teléfono.
  - e) Un breve resumen del trabajo cuya extensión no superará las 10 líneas, y varias palabras clave.

## TRABAJOS EN ORDENADOR

- 1) Se ruega el envío de copia en disquete o e-mail teniendo en cuenta, en su caso, las siguientes pautas:
  - a) Indicar el programa y versión utilizados.
  - b) Se puede utilizar cualquier tipo de soporte digital.

\* \* \*

## NORMAS PARA LA REDACCIÓN DE TRABAJOS

- 1) Los trabajos deberán ir mecanografiados a doble espacio. Su extensión se recomienda que esté comprendida entre 20-30 páginas. Se recomienda también, que los trabajos se hagan en — DIN A-4 — y no en Folio o cualquier otro formato de papel.
  - 2) La referencias bibliográficas y notas a pie de página irán numeradas correlativamente de acuerdo con las siguientes directrices:
    - a) Las referencias bibliográficas se harán citando apellidos del autor (en mayúsculas) nombre, título de la obra (subrayado), lugar y año de publicación, editorial:  
TELLECHEA IDÍGORAS, J. I. *Martín Ignacio de Loyola. Viaje alrededor del mundo*, Madrid: Historia 16, 1989.
    - b) Si se trata de un artículo de una revista, se citarán asimismo, apellidos del autor (en mayúsculas), nombre, título del artículo (entre comillas), título de la revista (subrayado), tomo en números arábigos, año entre paréntesis y páginas:
- CASO GONZÁLEZ, J. M. “El Real Seminario Patriótico Bascongado y el Real Instituto Asturiano: dos caminos para llegar al mismo objetivo”, *BRSBAP*, 41 (1987) 3-20.
- 3) Una vez enviadas las pruebas de imprenta a cada autor, éste deberá revisarlas y remitirlas en el plazo de 15 días a la secretaría de redacción del Boletín de la RSBAP. En el caso de no recibirlas, la redacción del Boletín se encargará de la revisión.



D. XAVIER SORLEY DE MUNIPE,  
Caudillo de Euzkadiarra Primer Direc-  
tor de la Sociedad Bascongada.

*San Xabier pater qui debet et  
qui amari. Cord. ad Rex.*