

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

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

EUSKALDUNAK
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR
XVII - XVIII. MENDEAK
ITSASOKO HISTORIA

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

ARGITALPENAREN ZUZENDARITZA / DIRECCIÓN EDITORIAL
Enrique Ayerbe Etxebarria

EGILEA / AUTOR
José Ignacio Telletxea Idigoras

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

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

IRUDIEN TRATAMENDUA / TRATAMIENTO DE IMÁGENES
Pedro Tapias Anabitarte

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

ISBN: 978-84-96288-82-9
Lege gordailua / Dep. Legal: BI-2573-09

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

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

EUSKALDUNAK
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR
XVII = XVIII. MENDEAK
ITSASOKO HISTORIA

José Ignacio Telletxea

ÍNDICE - AURKIBIDEA

VASCOS EN LOS MARES DEL MUNDO SIGLOS XVII - XVIII

EUSKALDUNAK MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR XVII - XVIII. MENDEAK

HISTORIAS DE LA MAR

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

ITSASOKO HISTORIAK

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

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

MISIONEROS NAVEGANTES 53

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

EL COMERCIO AMERICANO 75

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

BARCOS Y HOMBRES ASTILLEROS VASCOS 85

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

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

MISOLARI NABIGATZAILEAK 53

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

AMERIKAKO MERKATARITZA 75

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

ITSASONTZIAK ETA ITSASGIZONAK EUSKAL ONTZIOLAK 85

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

El «Discurso» de Cristóbal de Barros (1575 ca.)	101	Cristobal Barrosen diskurtsoa (1575)	101
<i>Montes</i>	101	<i>Mendiak</i>	101
<i>Dinero</i>	102	<i>Dirua</i>	102
<i>Cargazones</i>	102	<i>Kargamentuak</i>	102
<i>Remedios propuestos</i>	103	<i>Proposaturiko konponbideak</i>	103
<i>Efectos beneficiosos</i>	104	<i>Efektu onuragarriak</i>	104
<i>Otras medidas</i>	104	<i>Beste neurri batzuk</i>	104
<i>Venta de naves</i>	105	<i>Itsasontzien salmenta</i>	105
<i>Otras observaciones de Barros</i>	105	<i>Barrosen beste ohar batzuk</i>	105
<i>Salarios</i>	105	<i>Soldatak</i>	105
<i>Conclusión sobre Barros</i>	105	<i>Barrosi buruzko ondorioak</i>	105
HOMBRES	106	GIZONAK	106
¿Barcos y hombres?	106	Itsasontziak eta gizonak?	106
ACONTECIMIENTOS	112	BESTE ZENBAIT GERTAKIZUN	112
El complejo mundo del mar	112	ITSASOKO MUNDU KONPLEXUA	112
<i>Relieves vascos en América</i>	112	<i>Amerikari buruzko erliebeak</i>	112
<i>La expedición de Pedro Sarmiento de Gamboa</i> <i>al estrecho de Magallanes</i>	113	<i>Pedro Sarmiento Ganboaren espedizioa</i> <i>Magallanesko itsasartera</i>	113
<i>Otras expediciones</i>	114	<i>Beste bidaiak batzuk</i>	114
SIGLO XVII	125	XVII. MENDEA	125
LA HISTORIA DE LA DECADENCIA NAVAL	125	ONTZIGINTZA GAINBEHERAREN HISTORIA	125
Fabricación de naves en Bizkaia. La primera mitad del siglo XVII	126	Ontzigitza Bizkaian. XVII. mendearen lehen erdia	126
La segunda mitad del siglo XVII	129	XVII. mendearen bigarren erdia	129
Presencia de vascos	131	Euskaldunen presentzia	131
<i>Generales y almirantes</i>	131	<i>Jeneralak eta almiranteak</i>	131
<i>Constructores de naos</i>	133	<i>Itsasontzigileak</i>	133
Efectivos navales	134	Itsasoko efektiboak	134
Los nombres de los barcos	135	Itsasontzien izenak	135
Las levas de marinos	136	Marinelen itsasoratzeak	136
ANTONIO DE OQUENDO	138	ANTONIO OKENDO	138
<i>Más escuetas citas de hombres de mar</i>	138	<i>Itsasgizonen aipamen labur gehiago</i>	138
TOMÁS DE LARRASPURU	140	TOMAS LARRASPURU	140
Hombre de carne y hueso	140	Hezur-haragizko gizona	140
SIGLO XVIII	141	XVIII. MENDEA	141
SIGLO XVIII	153	XVIII. MENDEA	153
LA MARINA DE LOS BORBONES	153	BORBOIEN ITSAS ARMADA	153
Presencia vasca	154	Euskaldunen presentzia	154
<i>Dos figuras. Patiño y Ensenada</i>	154	<i>Bi irudi: Patiño eta Ensenada</i>	154
Los astilleros vascos	155	Euskal Herriko ontziolak	155
<i>Gaztañeta</i>	155	<i>Gaztañeta</i>	155
<i>Nueva ubicación de los astilleros</i>	156	<i>Ontziolen kokamen berria</i>	156
LA FÁBRICA DE ANCLAS DE HERNANI	160	HERNANIKO AINGURAGINTZA	160
<i>La legislación laboral</i>	161	<i>Lan-legeria</i>	161
LAS LEVAS DE MARINOS	164	MARINELAK ERREKRUTATZEA	164
<i>El Reglamento de levas en Gipuzkoa</i>	164	<i>Gipuzkoako Errekrutatze Araudia</i>	164
<i>El Reglamento de levas en Bizkaia</i>	165	<i>Bizkaiko Errekrutatze Araudia</i>	165
TERRANOVA	167	TERNUA	167
El proceso de un despojo	167	Gabetze baten prozesua	167
<i>Un derecho reconocido y no respetado</i>	167	<i>Eskubide aitortua, baina ez errespetatua</i>	167
ESCRITORES DE NÁUTICA	169	NAUTIKAZ IDATZI DUTEN IDAZLEAK	169
<i>Gaztañeta; Jerónimo de Ustariz; Miguel Archer;</i> <i>José de Echegaray; Bernabé Antonio de Egaña;</i> <i>Fray Francisco de Respaldiza; Antonio de Arizmendi;</i> <i>Cosme Damián de Churruca; José de Mazarredo</i>	169	<i>Gaztañeta; Jeronimo Ustariz; Miguel Atxer;</i> <i>Jose Etxegarai; Bernabe Antonio Egaña;</i> <i>Anaia Francisco Respaldiza; Antonio Arizmendi;</i> <i>Kosme Damian Txurruka; Jose Mazarredo</i>	169

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

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

NOTA EDITORIAL

E

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

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

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

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

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

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

ARGITALDARIAREN OHARRA

I

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

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

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

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

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

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



La Santa Liga y la batalla de Lepanto,
por Giorgio Vasari.

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

Liga Santua eta Lepantoko bataila,
Giorgio Vasarirena.

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



Itsas Armada garailea Messinara iristen, Luca Cambiasok egina.

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

Bi ontzidiak borrokarako prest.

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



Las dos flotas en orden de combate
–como es habitual, representadas con una gran reducción de los efectivos reales–.
Tapiz flamenco (s. XVI).
La Armada cristiana a la izquierda.

**«Regreso de la Armada vencedora a Messina»,
por Luca Cambiaso.**

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

LEPANTOKO BATAILAREN IRUDIKAPENA



Lepanto (detalle / xehetasuna). Andrea Vicentino.

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



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





Lepantoko bataila.

Ontzirik handienak
(alboan kainoi lerro batez hornituak).

La batalla de Lepanto.

Los buques más grandes
(dotados de una fila lateral de cañones)

Lepantoko bataila. Greenwich-eko Museo Nazionala.

Batalla de Lepanto. Museo Nacional de Greenwich.





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

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

MISIONEROS NAVEGANTES

EL FRANCISCANO FRAY MARTÍN IGNACIO DE LOYOLA

S

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

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

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

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

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

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

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

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

MISIOLARI NABIGATZAILEAK

ANAIA MARTIN INAZIO LOIOLAKOA, FRANTZISKOTARRA

I

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

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

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

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

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

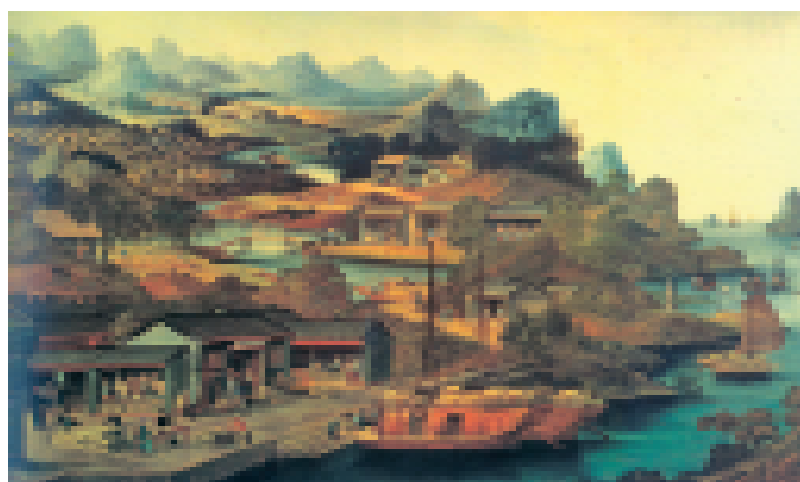
1585eko martxoan berriro irten zen Lisboatik, hogeitamiolari berarekin zituela, portugaldarren bideari jarraituz Malakara. Bitan jarri zuen oina Txinan, bizia arriskatuz.

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

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



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



Te-lantegia eta tearen merkaturatze-eszenak Txinan.
Georges Chinnery-ren margolana, XIX. mendearen hasierakoa.
Factorías de té y escenas de su comercio en China.
Pintura de Georges Chinnery, de principios del siglo XIX.



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



Cagayantarra, 1571.
Nativo de Cagayán, 1571.



Bikote tagaloa, 1571.
Pareja de tagalos, 1571.



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

EKIALDEKO ITSASOETAKO ONTZIAK.



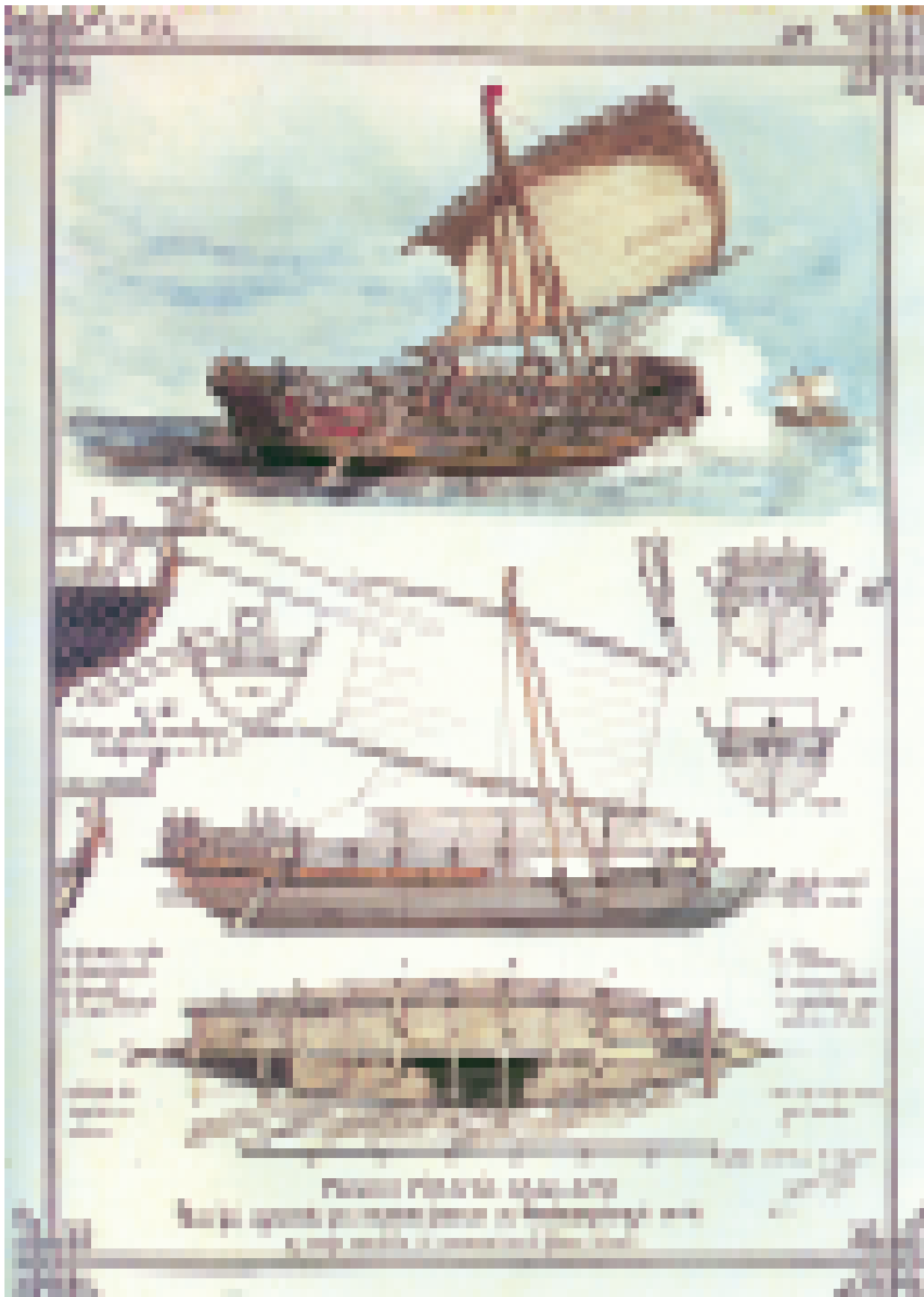
Embarcaciones japonesas / Japoniarren ontziak.

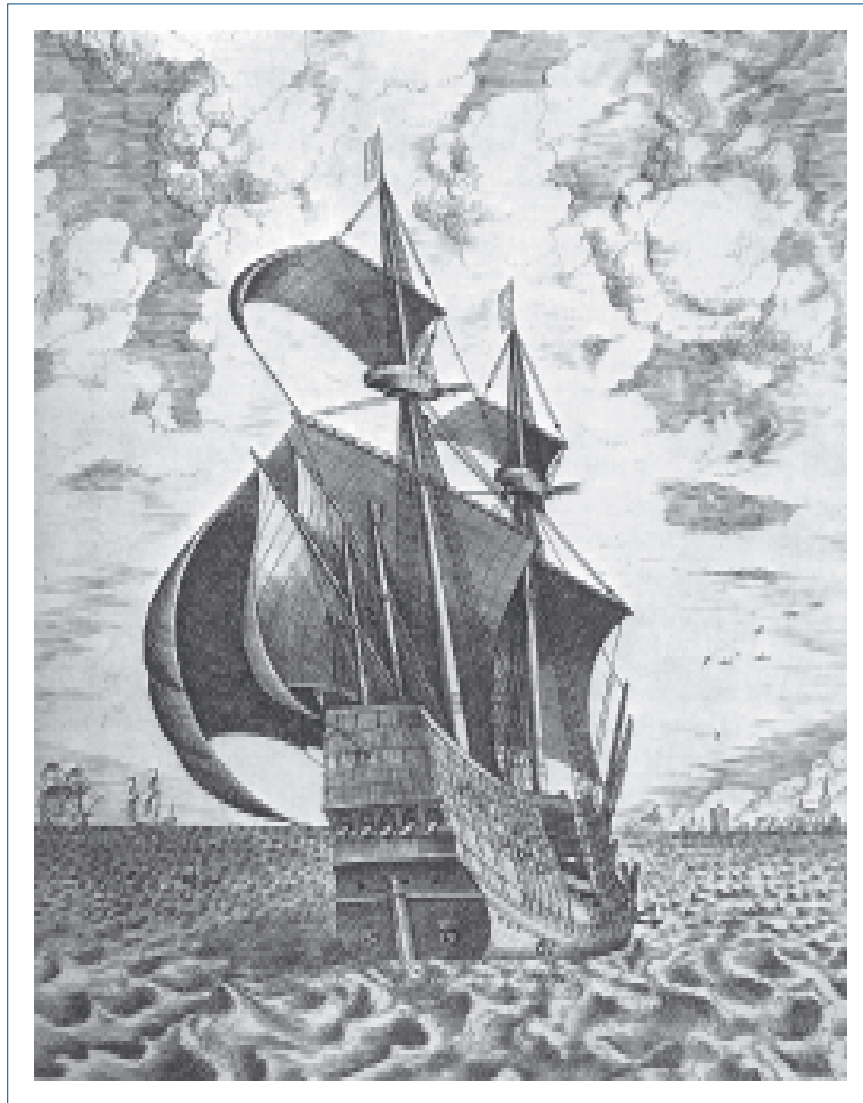


Pequeño «champan» chino / Xanpain-ontzi txiki txinatarra.



Embarcaciones chinas / Ontzi txinatarrak.





Grabado de Pieter Brueghel. Pieter Brueghel-en grabatua.

EL COMERCIO AMERICANO

ALGUNAS LEYES

D

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

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

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

Real Cédula de 1529

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

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

Salida libre, arribada forzosa

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

Monopolio de Sevilla y Cádiz

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

AMERIKAKO MERKATARITZA

ZENBAIT LEGE

U

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

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

1529ko Errege Zedula

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

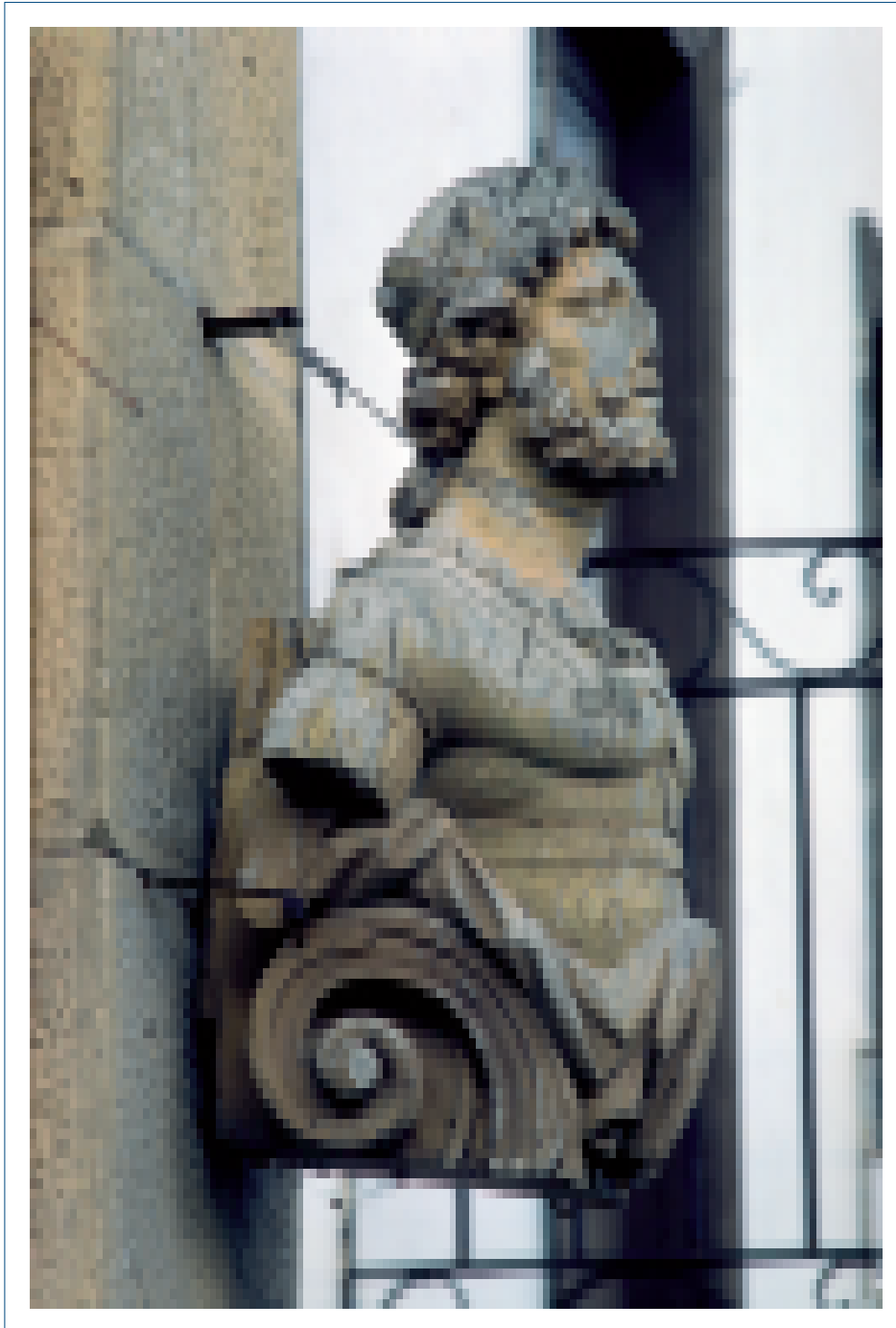
- Cartagenatik eta Malagatik, Mediterraneoan;
- Cadizetik, Hegoaldean;
- Coruña, Galiziako Baiona, Avilés, Laredo, Bilbo eta Donostiatik, Iparrereko artean.

Irteera askea, nahitaezko porturatzea

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

Sevillaren eta Cadizen monopolioa

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



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

BARCOS Y HOMBRES ASTILLEROS VASCOS

BARCOS

P

Para toda esta organización naval hacían falta barcos y hombres.

«La construcción naval más importante se desarrolla en las costas de Santander, Guipúzcoa y Vizcayya»,

dice G. Artiñano.

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

«Contaba con abundancia de maderas, maestranza inteligente, multitud de carpinteros diestros, copia de marineros experimentados, capitales y todos los medios convenientes para la habitación de navíos».

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

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

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

ITSASONTZIAK ETA ITSASGIZONAK EUSKAL ONTZIOLAK

ITSASONTZIAK

I

Itsasontziak eta gizonak behar zituen itsas antolamendu horrek guztiak.

esaten du G. Artiñanok.

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

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

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

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



Operaciones de mantenimiento de embarcaciones en el puerto de Bayona.



«Noé construyendo el arca».
Grabado de una biblia publicada en 1700.

«Noe ontzia eraikitzen».
1.700. urtean argitaratu zen Biblia bateko grabatu bat.



Itsasontzien mantentze-lanak Baionako portuan.

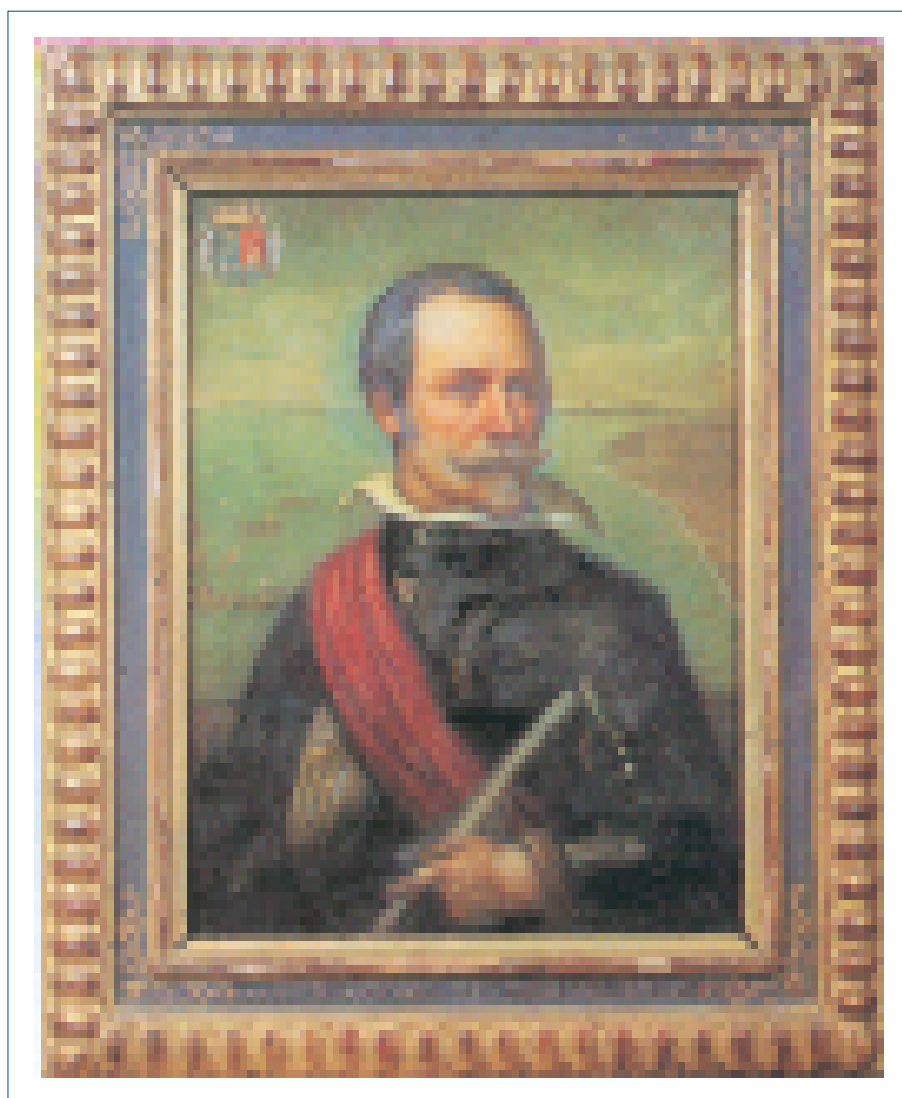
«Karabela bat eraikitzen Ameriketan hondoa jo zuen karabela ordezkatzeko».

«Fabricando una carabela en América para reemplazar la carabela naufragada».



«Lope de Olano hace fabricar una carabela». Antiguo grabado que fue reutilizado con pequeñas variantes y diferentes leyendas para ilustrar trabajos de construcción naval.

«Lope Olanok karabela bat eginarazten du». Grabatu zaharra, aldaera txiki batzuk eta elezahar desberdinak eginda berrerabili zena, ontzigintzako lanak ilustratzeko.



Antonio Okendo, J.G. Condoy.

SIGLO XVII

XVII. MENDEA

«Es el espíritu del país, son las necesidades y la actividad del Comercio las que hacían los barcos, no las subvenciones y privilegios otorgados por el Estado. Ayudan, sí, pero sólo son eficaces cuando la iniciativa particular brota espontánea, cuando el ambiente de la nación les secunda, cuando existe resonancia y la armonía puede producirse».

G. de Artiñano,
«Historia del comercio con las Indias durante el dominio de los Austrias»
Barcelona, 1917, pág. 251.

LA HISTORIA DE LA DECADENCIA NAVAL

E

Esta idea, convicción arraigada de su autor, puede servir de pórtico a un esquemático comentario sobre la historia de la marina vasca en el siglo XVII. Digamos, de entrada, que es la historia de una decadencia, de una gran decadencia a medida que se dobla el siglo. Suele ponerse como hito inicial de esta decadencia el desastre de la «*Invencible*», en el que fue tan importante la participación de Gipuzkoa y Bizkaia, en hombres y en barcos. Pero tal explicación merece diversos matices que, en parte, relativizan las consecuencias de aquel episodio histórico.

En efecto, si consideramos sus años precedentes, ya en la década de los ochenta se aprecian síntomas alarmantes, v. gr. en Gipuzkoa. Tales pueden considerarse la escasez de marinería. Zumaia o San Sebastián no son Génova o Nápoles. Los embargos de naves y las levas más o menos impuestas de gente de mar ponen a Gipuzkoa al borde del colapso, porque inciden directamente en las posibilidades comerciales de los viajes a las pesquerías de Terranova. Las instancias de la Provincia a la Corona, mediante el valimiento de Idiáquez, piden remedio a una situación dramática que puede suponer la «*total destrucción de esta Provincia*». Por otra parte, el cada vez más pesado embargo de naves comerciales para guerra y las habituales demoras en el pago del alquiler de las mismas y de salarios de marinos, no constituían precisamente un incentivo a la actividad marinera.

El resultado catastrófico de la «*Invencible*», con sus cuantiosas pérdidas de naves y hombres, se considera demasiado alegremente como el final de la marina española y, en consecuencia, de la vasca, lo cual no es cierto. Al año siguiente del desastre se hace el recuento de las naves dis-

ONTZIGINTZA GAINBEHERAREN HISTORIA

S

Sustrai sakonak ditu ideia edo uste sendo horrek egilearengan, eta atariko egokia litzateke XVII. mendeko euskal itsasketaren historiari buruzko azalpen eskematiko bat egiteko. Esan dezagun ezer baino lehen, gainbehera baten historia da, sekulako gainbehera izan baitzen erditik behera hastera zihoan mende hartan. Gainbehera horren hasieran *Invencible* ontziaren deskalabrua jartzen da abiapuntu, Gipuzkoarrak zein Bizkaitarrak, gizonez eta ontziz, hain esku hartze garrantzitsua izan zuten zoritxarra. Baina azalpen horrek merezi ditu gertakari historiko haren ondorioak hein batean erlatibizatzen dituen ñabardura batzuk.

Aurreko urteak kontuan hartzen baditugu, laurogeiko hamarkadan Gipuzkoan sintoma kezagarriak sumatzen dira, sumatu ere. Honako hauek izan daitezke arrazoiak: marinelen eskasia; Zumaia edo Donostia ez dira Genoba edo Napoli. Itsasontzien enbargoak eta itsasgizonen gutxi-asko behar-tutako erreklutazeek hondoa jotzeko zorian jarriko dute Gipuzkoa, zuzenean ukitzen baititu Ternuako arrantza-tokirako bidaien aukera komertzialak. Idiakezen laguntza bidez, probintziak Koroari egiten dizkion eskabideek erremedioa eskatzen dute, egoera larri horrek «*total destrucción de esta Provincia*» ekarri baitezake. Bestalde, gerrarako gero eta merkataritzako itsasontzi gehiago enbargatzeak eta beraien alokairuak nahiz marinelen soldatak ordaintzeko atzerapenak, hain justu, ez dira marinela-jardueren sustatzaile eta pizgarri izango.

Hainbeste itsasgizon eta itsasontzi galduta, *Invencible* haren hondamendiak espainiarren eta, ondorioz, baita euskaldunen nabigazioaren amaiera ekarri zuela arinegi esaten da eta hori ez da egia. Hondamendia gertatu eta urtebetera itsasontzi erabilgarrien kontaketa egin zen. Ferrolen bakarrik 84



Batalla de Pernambuco, 1631 / Pernambucoko bataila, 1631.





Espainiako ontzidia Okendoren agindura. Dunaseko bataila, 1639.
Flota española al mando de Oquendo. Batalla de las Dunas, 1639.





Antonio de Okendo. Antonio Valverde «Ayalde».



XVII. mendeko hainbat itsasontzi-mota. Wenceslao Hollar-en grabatu-liburua.
Diferentes tipos de navíos del siglo XVII. Libro de grabados de Wenceslao Hollar.



XVII. mendeko hainbat itsasontzi-mota. Wenceslao Hollar-en grabatu-liburua.
 Diferentes tipos de navíos del siglo XVII. Libro de grabados de Wenceslao Hollar.



Galeaza veneciana. Principios del siglo XVII / Ontzizar veneziarra. XVII. mende hasierakoa.







XVIII. mendeko itsasontziak errenkan jarrita. Albert Seville.
Alineamiento de navíos del siglo XVIII. Albert Seville.

SIGLO XVIII

LA MARINA DE LOS BORBONES

E

En el pórtico del siglo XVIII, la decadencia de la Marina española en el reinado del último Austria Carlos II era alarmante. G. de Artiñano y Galdácano en su obra *La arquitectura naval española* (Madrid 1920) acumula en dos páginas hechos y juicios totalmente pesimistas. Los astilleros y arsenales se hallaban lánguidos y abandonados, cuando no inservibles y cegados.

En 1675 se preparó en Cádiz una Escuadra de la que dice su General:

«Esta Armada se ha compuesto de milagro, porque nunca se ha visto en un mes haberse hecho cosa semejante, hallándose que ni había navíos, ni dineros, ni disposición ninguna».

En 1677 pedía el Monarca que se formase con urgencia una escuadra, y dos años más tarde se construyeron en Gipuzkoa y Cuatro Villas cinco buques. Al intentarse enviar marinería desde Bizkaia, el Almirante Bernaola dijo que aún no estaban aprestados los galeones y faltaban bastimentos, por lo que era innecesaria y prematura la llegada de marinería. Un experto de Marina como Garrote escribía que era urgentísimo aumentar las fábricas de bajeles, *«porque no llegue a más miserable estado que hoy tiene»*; el descuido y el abandono eran casi totales y no sólo se traían de Holanda pertrechos, sino los mismos bajeles.

En 1694 el Almirante Russel decía de las diez naves que iban a sumarse a la Escuadra coaligada con Francia que *«no resistieran el disparo de su propia artillería»*. Medio millón de pesos costaría alquilar una escuadra holandesa (¡) para arrojar a los franceses de la isla de Santo Domingo, cantidad que, bien administrada serviría para construir 20 fragatas propias. Los párrafos finales de Artiñano y Galdácano son sobrecogedores:

«Seis o siete buques malparados y 600 marineros eran toda nuestra marina real al comenzar el siglo XVIII. Desde 1696 se suspenden las Flotas de America. Así acaba la Casa de Austria».

XVIII. MENDEA

BORBOIEN ITSAS ARMADA

X

XVIII. mendearen atarian, Karlos II.a azken Austriaren erregealdian Espainiako Itsas armadaren gainbehera kezagarria zen. G. Artiñano Galdakanok gertakari eta iritzi oso ezkorrak biltzen ditu bere *La arquitectura naval española* (Madrid 1920) obrako bi orrialdetan. Ontziolak eta armategiak ahul eta bertan behera utziak zeuden, edo bestela erabiltezinak eta zarratuak.

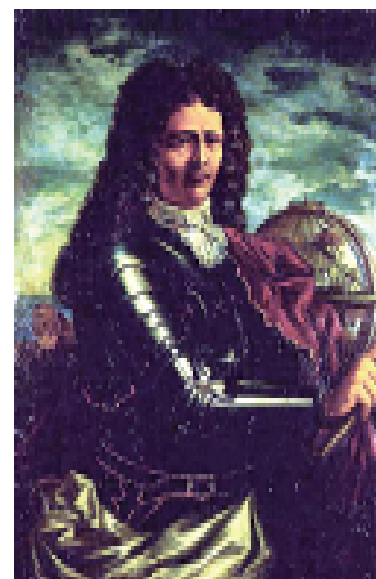
Hara zer dioen 1675ean Cadizen prestatu zen eskudraz bere jeneralak:

Erregek, 1677an, premiazkoa zela-eta, eskudra bat osatzeko eskatu zuen; bi urte beranduago Gipuzkoan eta Lau Hirietan bost ontzi eraiki ziren. Bizkaitik marinelak bidaltzen ahalegindu zirenean, artean galeoiak prestatu gabe zeudela eta hornidurak falta zirela esan zuen Bernaola Almiranteak, eta alferrikakoa zela garaia baino lehenago marinelak ekartzea. Itsas armadan aditua zen Garrotek idatzi zuen oso-oso premiazkoa zela ontzigintza sustatzea, *«porque no llegue a más miserable estado que hoy tiene»*; axolagabekeria eta bertan behera uztea ia erabatekoa zela, eta Holandatik ekartzen ziren hornidurak ez ezik, ontziak berak ere.

Frantziarekin elkartuta zegoen eskudrarekin bat egitera zihozaren hamar ontziez honela zioen Russel Almiranteak 1694an: *«no resistieran el disparo de su propia artillería»*. Milioi erdi peso kostako zen holandarren eskudra bat alokatzea Santo Domingo irlatik frantsesak botatzeko, hain zuzen ongi administratuz gero bertan hogeitazko fragata eraikitzeko adina izango zena. Artiñano Galdakanoren azken zatiak hunkigarriak dira:



Antonio Gaztañetak diseinatu zuen itsasontzi baten eredua irekia.
Modelo abierto de una nave diseñada por Antonio Gaztañeta.







Batalla de Trafalgar en 1805 / Trafalgarreko gudua 1805ean.



Txurrukaren heriotza.
Muerte de Churruga.







Nelson *Victory* ontzian,
kontsigna ezaguna altxatzen: «Bakoitzak bere eginkizuna beteko duelakoan dago Ingalaterra»

Nelson en la *Victory*,
izando la famosa consigna:
"Ingalaterra espera que cada uno cumpla con su deber"

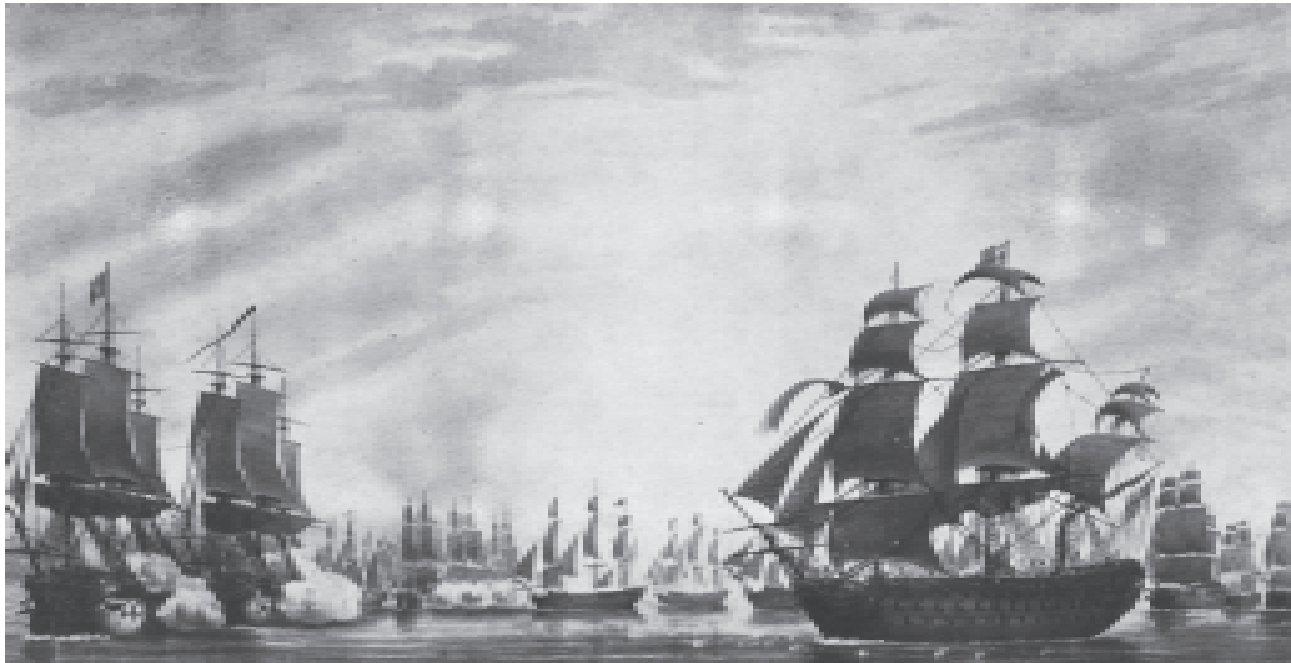




Muerte de Nelson / Nelson-en heriotza.







Santa Ana itsasontzi espainiarra lau ontzi ingelesen aurka borrokan, Ignacio María Alaba buru dela.
El navío español *Santa Ana*, mandado por Ignacio María de Álava, luchando contra cuatro buques ingleses.





Blas Lezo Cartagena de Indiasko guduan.
Blas de Lezo en la batalla de Cartagena de Indias.
G. Hombrados Oñatibia.





Blas Lezoren itsasontziak *Stanhoppe* ontzi ingelesa darama,
1710eko gerra-ekintza sonatu batean harrapatuta.

La nave de Blas de Lezo lleva apresada la nave inglesa *Stanhoppe*
tras una famosa acción de guerra en 1710.



Blas Lezoren itsasontzia gero harrapatuko zuen *Stanhoppe* ingelesarekin borrokan, Cortallini-rena.
Enfrentamiento de la nave de Blas de Lezo con la inglesa *Stanhoppe* a la que apresaría, por Cortallini.



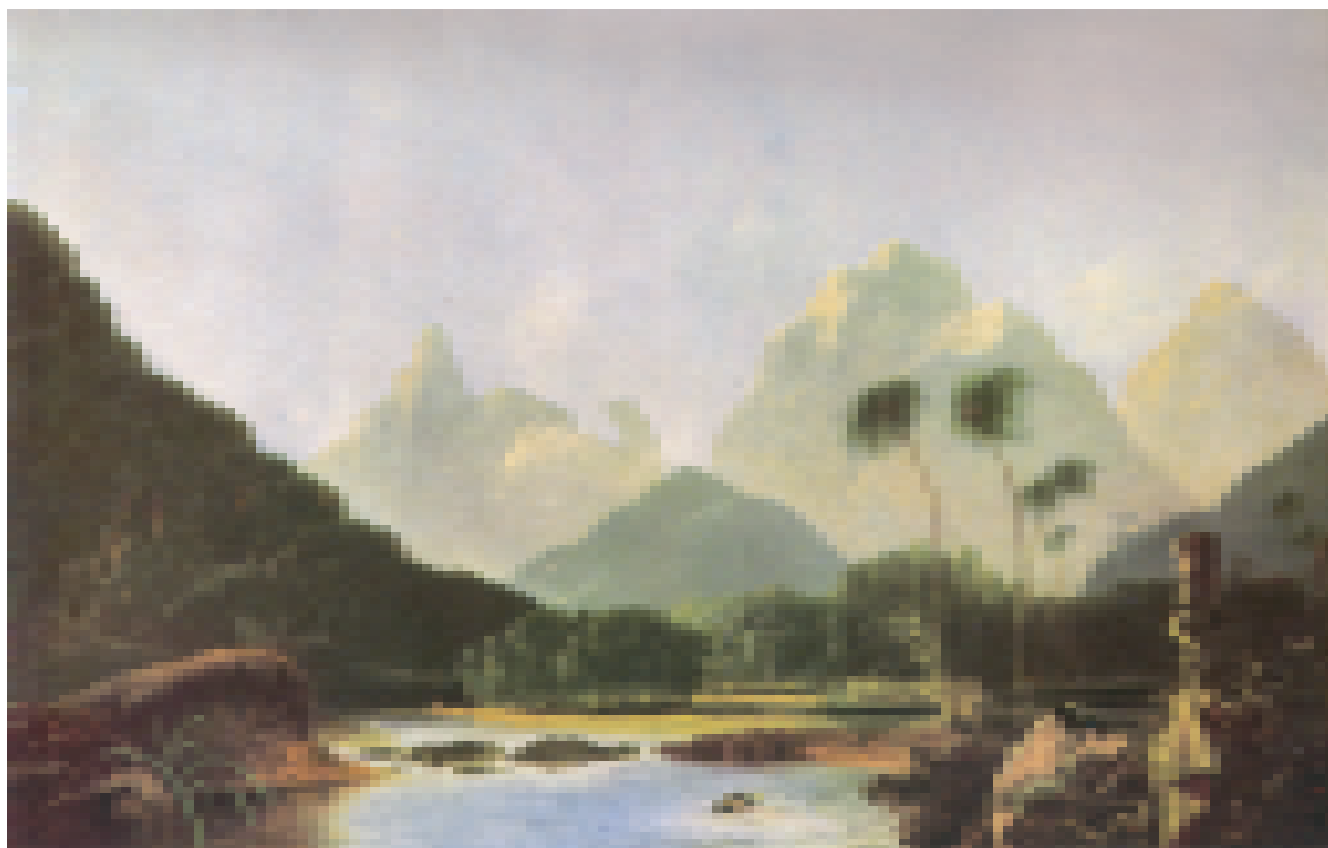
DOMINGO BUENECHEA, UN MARINO EXPLORADOR

DOMINGO BUENETXEA, ITSASGIZON ESPLORATZAILE BAT

(Boenechea en las enciclopedias y otros textos) / (entziklopedietan eta beste testuetan Boenetxea)



Tahiti, por William Hodges / *Tahiti*, William Hodges-ena.





Tahití . La venus en rade de Papeiti (Taïti) / Tahiti. *Venus* ontzia Papeitiko badian (Taïti).
(Album de voyage de l'expédition.-Service hydrographique de la marine.)



Nativos de Otaheite / Otaheite-tarrak.

ITSASGIZONEN GALERIA



Ignacio María Alaba (1750-1817).

Gasteizen jaio zen eta matematika aplikatuak, astronomia, hidrografia eta estrategia nautikoko ikasketetan gailendu zen. Gibraltarreko plazaren setioan hartu zuen parte *Rosa* fragataren buru zelarik. Munduari bira emateko espedizio baten antolatzaile izan zen 1795ean. Manilako portuan lehorreratuta, kostaldearen defentsa sendoago eta uhartediaren mapak egin zituen. Trafalgarreko guduan *Santa Ana* ontziaren buru zela zauritu egin zuten. Almirantegoko Kontseilu Gorenaren Ministroa eta Armadaren Kapitain Jenerala izatera ere iritsi zen.

Ignacio María de Álava (1750-1817).

Nacido en Vitoria destacó en el estudio de las matemáticas aplicadas, la astronomía, la hidrografía y la estrategia náutica. Tomo parte en el asedio a la plaza de Gibraltar mandando la fragata *Rosa*. En 1795 fue el organizador de una expedición para dar la vuelta al mundo. Recaló en el puerto de Manila donde reforzó las defensas costeras y levantó cartas del archipiélago. En la batalla de Trafalgar estuvo al mando del navío *Santa Ana* resultando herido. Llegó a ser Ministro del Consejo Supremo del Almirantazgo y Capitán General de la Armada.

Jose Manuel Goikoa. Itsasgizona. Ontzi-kapitaina.

Ameriketatik 80.000.000 erreal gidatuz zetozen Espainiako lau fragatako espedizio batean hartu zuen parte, eta *Santa Maria* lurmuturrean ingelesek harrapatu eta eraso egin zioten (1804ko urrian).

Defentsa heroikoa egin zuten, baina *Mercedes* fragata galdurik ikusi zuenean, bere kapitainak, Jose Manuek Goikoa donostiarrak, preso harrapa zezaten baino lehen *Santa Barbarari* su emanarazi zion eta barruan zihoan tripulazio ugari eta guzti lehertu zen.

Beste hiru fragatak errenditu egin ziren.

G. Hombrados Oñatibia.

José Manuel de Goicoa. Marino. Capitán de navío.

Tomando parte en una expedición de cuatro fragatas españolas que venían de América conduciendo 80.000.000 de reales,

fueron sorprendidos y asaltados por los ingleses en el cabo de Santa María (Octubre de 1804); se defendieron heroicamente,

pero viéndose perdida la fragata *Mercedes* su capitán don José Manuel de Goicoa, natural de San Sebastián, antes de quedar prisionero, mandó prender fuego a la santabárbara y voló con la numerosa dotación que llevaba a bordo.

Las otras tres fragatas se rindieron.

G. Hombrados Oñatibia.





José de Mazarredo (1745-1812) / Jose Mazarredo (1745-1812).



Pasaian ontziratatu zen La Fayette markesa amerikar independentziaren alde borrokatzeko.

Embarque de la Fayette en Pasajes para luchar por la independencia americana.

G. Hombrados Oñatibia.



Pasaia.

Pasaiaiko Villaviciosatarren jauregiaren fatxada nagusian bada oroitzapenezko plaka bat, La Fayette markesa 1777an amerikarren independentziatzako gerrara irten zenekoa.

La Fayette markesak sona eman zion Pasaiairi. Izan ere, Pasai Donibaneko ontzioletan hornitu zuen hark, bere kontura, *Victoria* itsasontzia eta, frantziarrek ofizialki aurka egin bazioten ere, portu horretatik itsasoratzea lortu zuen 1777ko apirilaren 26an, eta George Washington, bere adiskideari Ameriketako Estatu Batuen Independentziako gerran laguntzera joan zen.

En la fachada principal del palacio de los Villaviciosa en Pasaia, hay una placa conmemorativa de la salida del Marqués de Lafayette, en 1777, hacia la guerra de la independencia americana.

El marqués de Laffayette, colaboró a difundir la fama de Pasaia. Y es que fue precisamente en los astilleros de San Juan donde por su cuenta armó el navío *La Victoria* y pese a la oposición oficial francesa logró hacerse a la mar desde este puerto el 26 de abril de 1777 marchando a apoyar a George Washington del que era amigo personal en la guerra de la Independencia de los Estados Unidos de América.



Sebastián Vizcaíno

Navegante y cartógrafo vasco nacido a mediados del s. XVI.

En 1586 emprendió en el galeón del tesoro de Manila la navegación a través del Pacífico.

En 1595 exploró de las costas de México, visitó las costas de California descubriendo el cabo de San Sebastián.

En 1596 se le encargó la busca de puertos seguros en las latitudes septentrionales de las costas occidentales.

En 1602 emprende de nuevo las exploraciones descubriendo la bahía que llamó de Monterrey en honor del virrey de México.

Magistrado en Tehuantepec y desde ahí logró abrir, en 1608, una nueva ruta hacia Coatzacoalcos.

En 1611 se le designa una importante misión en el Pacífico Norte, descubriendo las llamadas islas de Rica de Oro y Rica de Plata de las que tanto se hablaba.

También se le encomendó establecer relaciones diplomáticas con el Japón acompañado de caballeros y de frailes franciscanos.

Luchó contra los piratas frente a Acapulco.

Vizcaíno hizo planos de la costa de California calificados de admirables por la precisión y exactitud de los datos y detalles.

Sebastian Vizcaino jeneralak Iparramerikatako I-M aldera dagoen Anianeko kanala edo itsasartea aurkitzera 1602ko maiatzaren 5etik 1603ko martxoaren 21 era egindako bidaia.

Viaje del general Sebastián Vizcaíno al descubrimiento del Canal o Estrecho de Anian, al N-O de Norteamérica, desde el 5 de Mayo de 1602 al 21 de Marzo de 1603.

G. Hombrados Oñatibia.



Sebastian Vizcainok Mendocino lurmuturra zeharkatzen du, gaur egungo Estatu Batuen mendebaldetik.
 Sebastián Vizcaíno traspasa el Cabo Mendocino, al Oeste de los actuales Estados Unidos.
 G. Hombrados Oñatibia.

Sebastian Vizcaíno

Nabigatzaile eta kartografo euskalduna XVI. mendearen erdialdera jaiotakoa.

1586an Manilatik abiatzen da altxorraren galeoian Ozeano Barean zeharreko nabigazioan.

1595ean Mexikoko itsasbazterrak arakatu eta Kaliforniako kostaldea bisitatu zuen, eta San Sebastian lurmuturra aurkitu zuen han.

1596an portu seguruen bilaketaz arduratu zen mendebaldeko kostaldean, Iparraldean.

1602an berriro jarraitu zuen miaketak egiten eta badia bat aurkitu zuen, Mexikoko erregeordearen izenean Monterrey izena jarri ziona.

Magistratu izan zen Tehuantepec-en eta handik beste itsasbide bat ireki zuen 1608an Coatzacoalcos-erantz.

1611ean eginkizun garrantzizko baterako izendatu zuten Ozeano Bareko Iparrean, eta han aurkitu zituen hain aipatuak ziren Rica de Oro eta Rica de Plata izeneko uharteak. Japoniara ere joan zen harreman diplomatikoak finkatzeko agindua emanda, zaldunak eta Anaia frantziskotarrak lagun zituela. Piraten aurka borrokatu zuen Acapulcoren aurrean.

Vizcaino Kaliforniako kostaldeko planoak egin zituen, datuen eta xehetasunen doitasun eta zehaztasunagatik zoragarriak deitzea merezi dutenak.



Sebastián Vizcaíno.





Caracasko Konpainiaren irudi adierazgarria
Donostiako Koruko Andre Mariaren elizan, zati batean bederen,
Konpainiaren laguntzari esker ordaindua.

Imagen representativa de la Compañía de Caracas en la iglesia
de Santa María del Coro de Donostia-San Sebastián,
costeada en parte con aportaciones de la Compañía.

Obviando la importancia económica de la Compañía de Caracas incorporamos un texto en el que principalmente se trata la historia de la Compañía desde el punto de vista naval como corresponde al planteamiento de este tomo.

Tomado de *Navegantes Guipuzcoanos*,
por D. Ramón Seoane y Ferrer, Marqués de Seoane
(Imp. de la «Revista General de Marina», Madrid 1908.)

Caracasko Erret Konpainiak ekonomia mailan izan zuen garrantzia alde batera utzita, nagusiki Konpainiaren historia kontatzen duen testu bat sartu dugu, itsasoko ikuspegitik jakina, liburuki honen planteamenduari dagokion moduan.

TD. Ramón Seoane y Ferrer, Marqués de Seoane-ren
Navegantes Guipuzcoanos lanetik hartua.
(«Revista General de Marina», Madril 1908).

LA COMPAÑÍA DE CARACAS



Grandes servicios prestó a la navegación y al comercio la célebre compañía de Caracas, hallándose su historia íntimamente unida a la marítima de Guipúzcoa. En ella ocuparon importantes cargos distinguidos marinos, varios de los cuales pasaron al servicio de la armada nacional en la que alcanzaron por sus servicios lugares señalados.

Una iniciativa necesaria

El extenso territorio de la entonces provincia de Venezuela era antes el establecimiento de dicha compañía una posesión improductiva para el comercio de España, hallándose en poder de los extranjeros y singularmente de los holandeses, cual si fuesen sus verdaderos poseedores.

En los veintiocho años anteriores a la fundación de la compañía, tan sólo cinco buques de registro fueron de la metrópoli a aquellos parajes, motivando este exíguo comercio el acaparamiento logrado por los extranjeros de aquel país y sus frutos, dándose el lastimoso caso de transportar negociantes extraños el cacao que venía a España, llegándose a pagar a 70 pesos el quintal de aquel producto, sin contar los derechos de aduana.

En vista de los perjuicios que se irrogaban al comercio con hechos de esta naturaleza, la provincia de Guipúzcoa propuso al Gobierno el establecimiento de una compañía dedicada a importar el cacao a España. El Rey D. Felipe V firmase una Real cédula en 25 de Septiembre de 1728 (compuesta de 28 condiciones), se concedía a la provincia de Guipúzcoa el permiso oportuno para ejecutar aquel proyecto.

En vista de esta Real disposición, la provincia formó la Compañía de Caracas bajo las condiciones que propusieron los cuatro comisionados nombrados al efecto, siendo éstos D. Francisco de Munive, Conde de Peñaflores; D. Ramón Arteaga, Marqués de Valmediano; D. José de Areizaga y D. Francisco Ignacio de Lapaza.

SS.MM. los Reyes se suscribieron por 200 acciones, y la provincia por 100 de a 500 pesos.

Una vez establecida dicha empresa, salieron de puerto de Pasajes en 15 de Julio de 1730 los primeros navíos, siendo éstos el *San Ignacio*, *San Joaquín* y la goleta *Guipuzcoana*. Tres meses después lo efectuó el navío *Santa Rosa*, todos armados en guerra, componiendo las tripulaciones 561 hombres. Arribó esta flota a su destino sin ninguna novedad en su viaje.

A los diez y nueve años de establecida la compañía se aumentaron en 216.953 las fanegas de cacao que pagaban derechos, comparada esta época con los treinta y dos años primeros de aquel siglo. Este fue el primer beneficio que dicha empresa reportó, así como el haber mejorado el puerto de la Guaira.

CARACASEKO ERRET KONPAINIA



Caracasko Erret Konpainia Gipuzkoarra laguntza handia izan zen nabigazioarentzat eta merkataritzarentzat, eta haren historia Gipuzkoarren itsas historiarekin estuki loturik dago. Itsasgizon ospetsu askok kargu garrantzizkoak izan zituzten konpainia horretan, eta batzuk, itsas armada nazionalera pasata, postu aipagarriak iritsi zituzten haren zerbitzuan.

Beharrezko ekimen bat

Garai hartan, konpainia sortu aurretik, Venezuelako probintzia zabala ez zen jabetza antzu bat besterik Espainiako merkataritzarentzat; atzerritarren eskumenean zegoen eta bereziki holandarren mende, benetako jabeak beraiek balira bezala.

Konpainia fundatu aurreko hogeita zortzi urte haietan bost erregistro-ontzi baizik ez ziren joan metropolitik lurralde haietara, ordurako atzerritarrek berenganatua zuten herrialde hura eta bertako merkataritza urria izan zen emaitza, eta are errukarriagoa dena, negoziatzaile arrotzek garraiatzen zuten Espainiara zetorren kakaoa, eta kintaleko 70 peso ordaintzera ere iritsi ziren, aduanako eskubideak kontatu gabe.

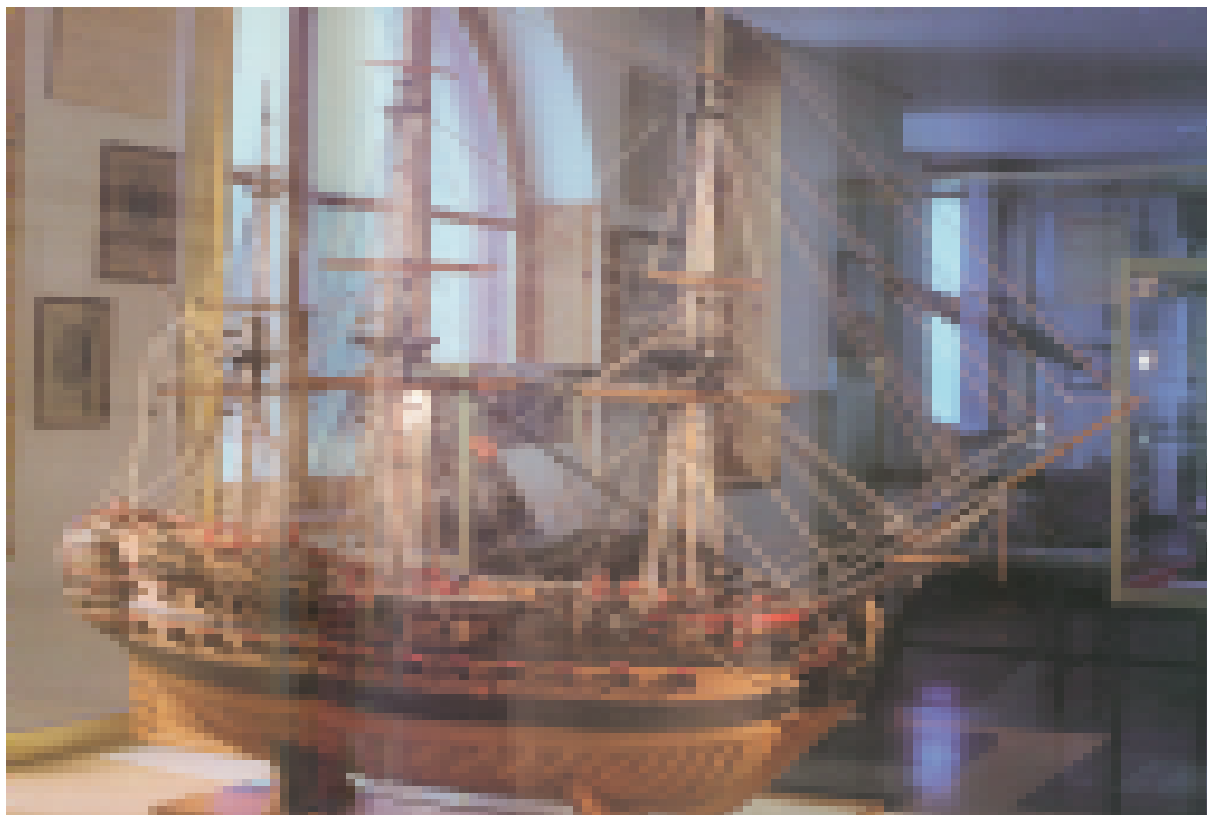
Halako jokabideekin merkataritzari egiten zitzaizkion kalteak ikusita, Gipuzkoako Probintziak proposamen bat egin zion Gobernuari, Espainiara kakaoa garraiatuko zukeen konpainia bat sortzekoa, hain zuzen. Felipe V.a erregeak, 1728ko irailaren 25ean izenpetu zuen errege-zedularen bidez –28 baldintza zituen–, Gipuzkoako Probintziari proiektu hura aurrera eramateko baimen egokia eman zion.

Errege-xedapen hori lortu ondoren, Probintziak Caracasko Konpainia fundatu zuen, horretarako izendatu ziren lau ordezkariak proposatu zituzten baldintzapean fundatu ere, hona hemen ordezkarien izenak: Francisco Munibe, Peñafloresko kondea; Ramon Arteaga, Valmediano markesa; Jose Areizaga eta Francisco Ignazio Lapaza.

Errege-erreginak 200 akzioren harpide egin ziren, eta Probintziak 500 pesotako 100 akziorena.

Enpresa finkatu zenetik aurrera, 1730eko uztailaren 15ean lehen ontziak abiatu ziren Pasaiako portutik: *San Ignacio*, *San Joakin* ontziak eta *Guipuzcoana* goleta. Hiru hilabete beranduago abiatu zen *Santa Rosa* ontzia, denak zeuden armaz jantzirik eta 561 pertsonak osatzen zuten tripulazioa. Ontzidi hau bere helmugara inolako arazorik gabe iritsi zen.

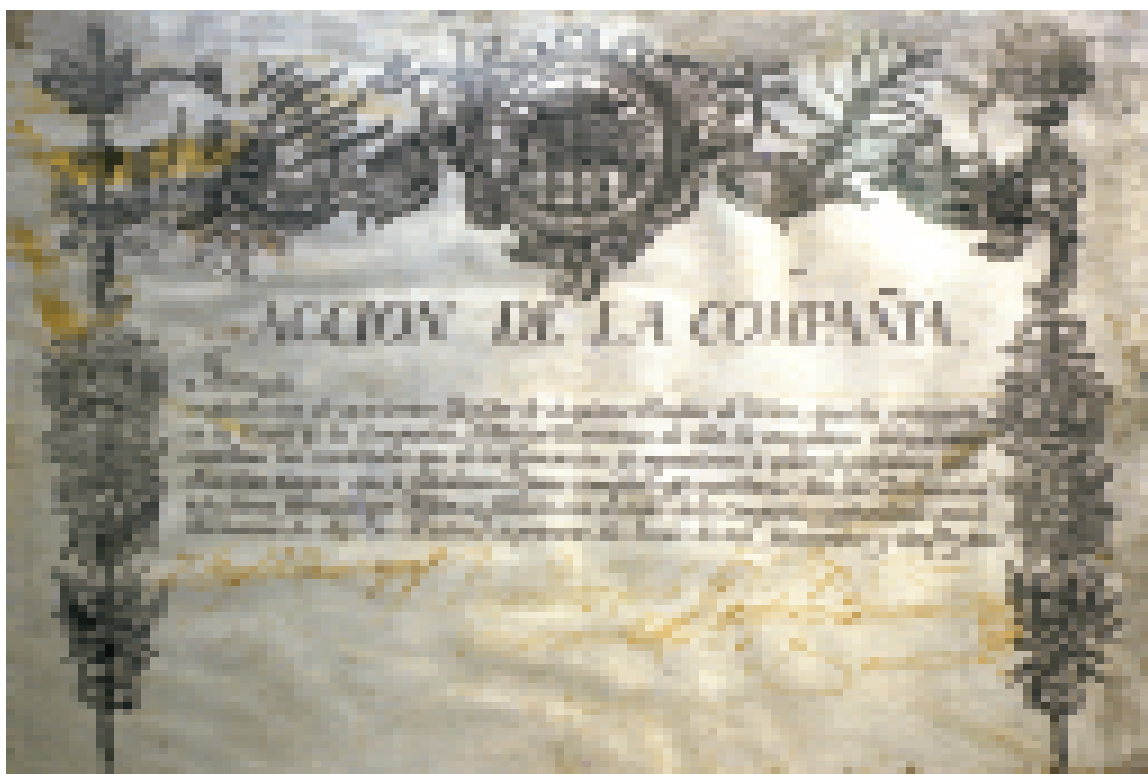
Konpainia hau finkatu eta hemeretzi urtera, eskubideak ordaintzen zituen kakaoa mende hartako lehen hogeita hamabi urteetan baino 216.953 anega gehiago izatera heldu zen. Hauxe zen lehen etekina, Guairako portua hobetzearekin batera enpresari esker lortutakoa.



Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarraren Jasokundeko Andre Maria.
Nuestra Señora de la Asunción de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.

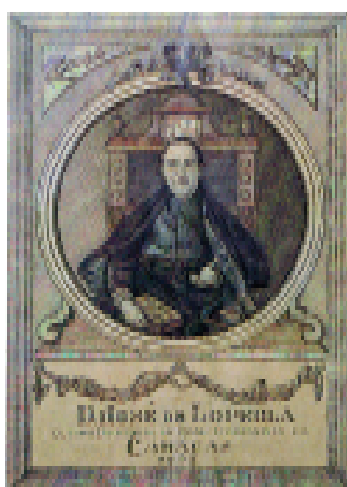
Caracaseko Erret Konpainia Gipuzkoarraren ontzia.
Nave de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas.





El último director de la Compañía (1757) José de Lopeola

El último director de la Compañía (1757) José de Lopeola



Fundadores de la Real Compañía de Caracas (1728)

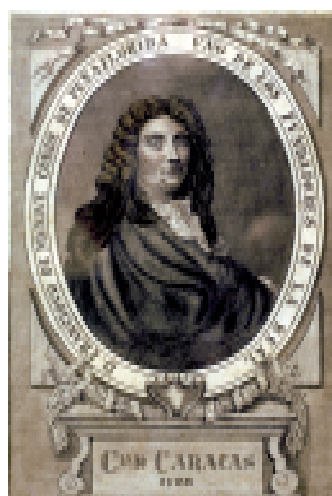
Fundadores de la Real Compañía de Caracas (1728)

Ramón Arteaga, Marqués de Valmediano.

Francisco Ignacio de Lapaza

Francisco de Munibe, Conde de Peñaflorida.

José de Areizaga.



Aportaciones navales de la Compañía

Muchos e importantes fueron los servicios prestados por la compañía durante la guerra con Inglaterra, siendo los más notables, entre otros varios, la defensa de esta población en 1737, repeliendo la gente de la compañía el ataque de tres navíos ingleses de 70 cañones, teniendo que huir éstos ante tan esforzada defensa.

En 1740 condujo la compañía en sus navíos *Nuestra Señora del Coro* y *San Sebastián* 300 hombres con pertrechos de guerra a la provincia de Caracas, para que su gobernador el Teniente General D. Gabriel S. Zuloaga les diese el destino oportuno.

Poco después envió la misma empresa ocho navíos dirigidos a la Habana, los cuales salieron del puerto de Pasages, llegando felizmente a su destino.

Dos años más tarde (1742), hallándose la isla de Cuba bloqueada por los ingleses, acordóse enviar dos regimientos para reforzar la guarnición de aquella isla, encomendando esta expedición a la Compañía, la cual dispuso al efecto cinco navíos de su propiedad al mando del primer director de la misma, D. José de Iturriaga, a la sazón Capitán de fragata.

Esta expedición salió también del puerto de Pasages, y después de cumplir su cometido llegó a Caracas, donde la marinería y artillería se distribuyeron entre la Guaira y Puerto-Cabello, prestando grandísimos servicios en los diversos ataques que sufrieron estos puntos por los ingleses. Uno de estos fue el que sostuvo el Jefe de la escuadra Knowles al mando de 17 buques contra el puerto de la Guaira el 3 de Marzo de 1743.

La defensa que se hizo fue tan esforzada y enérgica, que los ingleses tuvieron que abandonar su intento, retirándose al puerto de Curaçao, para reponerse del revés sufrido. Algún tiempo después repitieron la agresión a Puerto-Cabello por creerle más accesible y menos fortificado, sufriendo en esta plaza otra decepción.

En 1744 transportó la compañía en cuatro navíos de su propiedad pertrechos de guerra, siendo a su coste el gasto de 800 hombres que ella condujo para la defensa de los puertos indicados. Desde dicho año el de 1747 la compañía gastó más de 4.000.000 de reales en el sostenimiento de las guarniciones que tenía para el servicio de las costas, habiendo además perdido varios navíos de su propiedad a causa de las averías ocurridas en los combates sostenidos con los enemigos, siendo otros apresados durante la guerra.

Posteriormente llegó a contar su flota más de 30 naves, de ellas 10 navíos y otras tantas fragatas.

La limpia del puerto de Pasages y su conservación estuvieron a cargo de la referida compañía, así como las gradas y astilleros que en dicha población poseía el Estado, para el cual y para su servicio, construyó diversas naves.

El final de la Compañía

En 1751 se trasladó a Madrid la dirección principal de la compañía; y aunque en San Sebastián quedaron las oficinas que el tráfico reclamaba, con esta mudanza y con la posterior de emprender el comercio de Asia transformándose en la compañía de Filipinas, comenzó su decadencia después de haber sido una de las más memorables empresas navales del país guipuzcoano.

Konpainiaren itsasoko emaitzak

Ingalaterrarekiko gerra garaian konpainiak egindako zerbitzuak garrantzizkoak eta asko izan ziren; beste zenbaiten artean deigarriena: 1737. urtean herri honen defentsa. Konpainiako jendeak 70 kanoiko hiru ontzi ingelesei aurre egin zion, eta hala saiatu ziren defentsan, non haiek ihes egin zuten.

Konpainia honek gerrako hornidurez jantzitako 300 gizon eraman zituen 1740an bere *Nuestra Señora del Coro* eta *San Sebastián* ontzietan Caracasko probintziara, bertako teniente jeneral Gabriel S. Zuloaga jaun gobernariak zegoen xedea eman ziezaien.

Enpresa berak apur bat beranduago La Habanara zortzi ontzi bidali zituen Pasaiako portutik irtenda, eta helmugara arazorik gabe iritsi ziren.

Bi urte beranduago, 1742an, Kubako uhartea ingelesez inguraturik zegoelarik, bi errejimendu bidaltzea erabaki zen uharte hartako soldadu-taldea indartzera; Konpainiaren eskuetan utzi zen espedizioa eta bere jabetzako bost ontzi prestatu zituen honek, beraren lehen zuzendari eta garai hartan fragata-kapitaina zen Jose Iturriaga buru zela.

Pasaiako portutik itsasoratu zen espedizio hori ere, eta bere betebeharra burutu ondoren Caracasera iritsita, marinela eta artilleria Guaira eta Puerto-Cabello artean banatu ziren, eta haien zerbitzua garrantzi handikoa izan zen, ingelesek puntu horietan egin zituzten erasoetan. Horietako bat izan zen 17 ontziren buru zen Knowles eskudra-buruak 1743ko martxoaren 3an Guaira portuaren kontra egindakoa.

Hainbeste eta hain sendo saiatu ziren defentsan, non ingelesek bertan behera utzi zuten beren saiakera, eta Curaçao portura erretiratu ziren, nozitutako kalteetatik suspertzera. Beranduago berriro saiatu ziren Puerto-Cabelloren erasoan, samurragoa eta hain gotorra ez zelakoan, baina hor ere desengainua baino ez zuten izan.

Konpainiak 1744an gerrako hornigaiak bere jabegoko lau ontzitan eraman zituen eta aipatutako portuen defentsarako eraman zituen 800 gizonen gastua izan zen kostua. Urte horretatik 1747ra bitartean konpainiak 4.000.000 erreal baino gehiago xahutu zituen kostan zituen zerbitzuen hornigaiak mantentzen; eta, horrez gain, ontzi batzuk galdu zituen, etsaiekin izandako borroketan nozitutako matxuren ondorioz, eta beste batzuk, gerra garaian harrapatuta. Gerora 30 ontzi baino gehiago izan zituen ontzidiak, 10 itsasontzi eta beste hainbeste fragata.

Pasaiako portuaren garbiketa eta zaintza konpainia horren esku egon ziren, baita Estatuak herri horretan beretzat eta bere zerbitzurako eraiki zituen itsasontzien harmaila eta ontziolena ere.

Konpainiaren amaiera

Konpainiaren zuzendaritza nagusia Madriler lekualdatu zen 1751. urtean, eta garraioaren eskakizunetarako bulegoak Donostian gelditu baziren ere, aldaketa horrekin eta gerora, Filipinetako konpainia bilakatuz, Asiarekin merkataritzan hastearekin gainbehera garbian abiatu zen, gure herrian Gipuzkoako ontzi-enpresa gogoangarrietako bat izan zena.

CITAS GRÁFICAS. CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTO

Los **textos** de este tomo reproducen parcialmente artículos de la colección de nuestro fondo editorial:

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

La adecuación de los textos es de responsabilidad de la redacción.

Las **ilustraciones** proceden igualmente de la citada obra, excepto aquellas cuya procedencia se cita expresamente.

Hay ilustraciones de las que no se ha podido establecer su procedencia.

CIVITATES ORBIS TERRARUM, 62, 63.

CORSAIRES. Basques et bayonnais de XV au XIX siècle. Pierre Rectoran. Edit. E. Plumon. Bayonne, 1946. 73 e, 111.

DICCIONARIO MARÍTIMO ILUSTRADO. I. Garmendia Berasategui. Edit. Gran Enciclopedia Vasca, 161, 2000, 2001.

EL BUQUE EN LA ARMADA ESPAÑOLA.
Edit. Silex, 74, 82, 83.

GLORIAS ESPAÑOLAS. TOMO III. Carlos Mendoza. Establecimiento Tipolitográfico Editorial Ramón Molinas. Barcelona (circa 1920). 36 b, 37 b, 38.

G. HOMBRADOS OÑATIVIA, 73 d, 120 a, 161, 188, 194 b, 196, 198, 199 a.

AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETA ESKERRAK

Liburuki honetako **testuak** gure argitalpen-fondoko honako bildumetako artíkulu-zatiez berrantolatu dira:

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

Testuen egokitzapena erredakzioaren erantzukizuna da.

Irudiak ere aipatzen dugun lanetik hartuak dira, jatorria bereziki aipatzen dugun irudi hauek izan ezik.

Ilustrazio batzuen jatorria zein den ez dugu lortzerik izan.

HISTOIRE DE LA MARINE. Edit. par L'illustration, 152.

HISTORIA DE LA NAVEGACIÓN. Javier de Juan y Peñalosa Santiago Fernández-Giménez. Ediciones Urbión, 29, 66 a-b-d, 67, 150, 151.

HISTORIA UNIVERSAL DE LAS EXPLORACIONES II - III.
Edit. Espasa-Calpe, 60 b, 67 c, 148, 149 a.

LOS VASCOS EN EL MAR. Carlos Clavería. Edit. Aramburu.

PABLO TILLAC. Claude Dendaleche. Edit. Elkarlanean, 72.

SERT. San Telmo museoa/Museo de San Telmo. Donostia-San Sebastián, 8, 114, 115, 116.

2009ko irailaren 29an
Mikel Deunaren egunean
burutu zen liburu honen argitalpena.

La edición de este libro concluyó
el 29 de septiembre de 2009
festividad de San Miguel
