

**JUAN SEBASTIAN ELKANO:
INGURUA, IBILBIDEA, EPIKA**

**JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO:
ENTORNO, TRAYECTORIA, ÉPICA**

José Antonio Azpiazu Elorza
Javier Elorza Maiztegi



Maiztegi, Salvador Carrasco, 1984



JOSÉ ANTONIO AZPIAZU ELORZA

Doctor en Antropología por la UPV/EHU, fue profesor de la Universidad de Mondragón.

Amigo de Número de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, se ha especializado en los modos de vida vascos en el siglo XVI. Es autor de una veintena de libros, entre ellos, su tesis doctoral, dirigida por Don Julio Caro Baroja, *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos; Esclavos y traficantes. Historias ocultas del País Vasco; Historias de corsarios vascos; La empresa vasca de Terranova; Hielos y océanos. Vascos por el mundo; Picas vascas en Flandes. Historias de armas de Euskal Herria.*



JAVIER ELORZA MAIZTEGI

Licenciado en Geografía e Historia.

Paleógrafo. Especializado en Historia Medieval.

Además de colaborar en boletines y revistas históricas, es autor de diversas publicaciones, tales como *“Eibar: orígenes y evolución (Siglos XIV-XVI)”*; *“La Villamayor de Marquina, llamada Elgoibar (Siglos XIII-XVI)”*; *“Deba, una villa de vocación marinera y mercantil (Siglos XV-XVII)”*; *Colección Fuentes Documentales Medievales del País Vasco: Archivos Municipales de Eibar/Soraluze; de Zumaia; de Hondarribia (Tomo IV); de Elgeta; de Zestoa; “Elgoibar: crónica de una etapa conflictiva (1765-1825)”*; *“La ermita de San Roque de Soraluze”*; *“El monasterio de monjas de la Orden de Santa Clara de Elgoibar (Siglo XVI)”*; etc.

JUAN SEBASTIAN ELKANO: INGURUA, IBILBIDEA, EPIKA
JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO: ENTORNO, TRAYECTORIA, ÉPICA

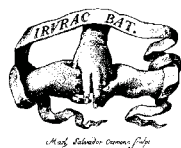
JOSÉ ANTONIO AZPIAZU ELORZA & JAVIER ELORZA MAIZTEGI

**JUAN SEBASTIAN ELKANO:
INGURUA, IBILBIDEA, EPIKA**

**JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO:
ENTORNO, TRAYECTORIA, ÉPICA**

Año 2021 Urtea

Babesle - Patrocina



Argitaratzailea-Edita: Euskalerrriaren Adiskideen Elkartea.
Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País
www.bascongada.eus

Egileak-Autores: José Antonio Azpiaz Elorza & Javier Elorza Maiztegi

Maketazioa-Maquetación: FASPRINT-IGARA (Donostia-San Sebastián)

© José Antonio Azpiaz Elorza & Javier Elorza Maiztegi

ISBN: 978-84-09-31292-4

L.G.-D.L.: D 00716 - 2021

Inprimatzaile- Imprime: FASPRINT-IGARA (Donostia)

AURKEZPENA

Juan Sebastian Elkanok munduari lehen aldiz bira eman zionekoaren V. mendeurrenaren ospakizunak (2019-2022) ezohiko interesa piztu du. Hainbat jatorritako iker-tzaile ugari arreta handiz heldu diote gertaerari, eta getariarren ekintza gogoangarria hamaika liburutan aztertu eta goreski dute. Oldean etorri dira biltzarrak eta argitalpenak, eta inoiz ez bezala gerturatu ahal izan gara, hainbat ikuspegitatik, zirkumnabigatzailearen figurara eta haren garaiko mundura. Ekarpen handi horiei esker, munduaren inguruko bidaia haren ildo nagusiak inolako zalantzarik gabe adierazita daude jada.

Zertarako argitaratu nahi izan dugu *Juan Sebastian Elkano: ingurua, ibilbidea, epika?* Izenburuak berak ondo laburbiltzen du zer asmok bultzatu gaituzten proiektu honi ekite-ra. Gure ahalegina jatorrizko iturriak miatzea izan da, asko eta asko orain arte ezezagunak, jakin nahian nolakoa zen gure protagonistaren ingurua, zirkumnabigazioaren balentria hura posible egin zuena. Eta, hitz batez, zer ekarpen egiten dizkiogu guk gaiari?

Lehenik eta behin, elkanotarrei buruzko datu ezezagunak edo gutxi erabiliak dakar-tzagu, XV. mendearen erdialdera garamatzatenak eta gure ustez behar adinako garrantzia eman ez zaienak. Elkano familiak Getarian zer estatus sozial eta ekonomiko zuen adie-razten digute datu horiek. Familiako kideek itsasoarekin nolako lotura zuten aztertu dugu, eta funtsean itsas jarduerekin lotutako zereginetan aritu zirela ondoriozta daiteke, hiribil-duarekin zituzten kontu fiskalek erakusten dutenez. Eta hori zalantzarik gabe berresten da, ikusita familiak ohiko merkataritza-harremanak zituela Napolesekin, Messinarekin, Andaluziarekin...

Bestalde, beharbada bereziki garrantzitsuak dira hemen lantzen ditugun zenbait gai, orain arte arin samar landu izan direlako (dokumentazio egokian ez oinarritzeagatik) edo ia ikertu ere egin ez direlako, nahiz eta, bidaiaren nondik norakoak ondo ulertzeko, arreta handienaz aztertzeak diren, gure ustez behintzat.

Arinegi aztertu izan diren gaien artean dago, esaterako, gure iritziz berebiziko ga-rantzia duen zerbait, itsas ibilbide haren zailtasuna kontuan hartuta: zer tamainatakoak ziren espedizioan parte hartu zuten itsasontziak eta, batik bat, *Victoria* karabela. Uste dugu esan ohi dena baino askoz txikiagoa zela itsasontzi hura. Eta xehetasun horretan zuzen bagaude, are goresgarriagoa da espedizioaren arrakasta, horrek esan nahi baitu hemezor-tzi gizonak oskoltxo ahul eta hondatu batean ontziratuta lortu zutela Sanlucarrera iristea. Ez da harritzekoa gertaera hark garaiko gizartean miresmena sortu izana.

Era berean, beharbada asmo handikoegitzat har daiteke ohartaraztea gaur egun oraindik ere behar bezala ikertu gabe daudela, zenbait adituren esanetan, espedizioaren arrakastarako funtsezkoak izan ziren zenbait gai: armen mundua, eta, batik bat, arma astunena; bonbardena, adibidez. Behin eta berriro esaten da armak “iparraldetik” eraman zituztela, Bizkaia-Euskal Herria aipatu nahian, baina datu horrek ez du argitzen non eginak ziren arma astun haiek, espedizioak arrakasta izateko ezinbestekoak. Gai horri buruz ikertzean, bonbardagile maisuen leinu peto-petoak topatu ditugu Gipuzkoako barrualdean nahiz kostaldean. Bonbarda-kopuru itzela ekoizteko gai ziren, eta beren armek nazioarte mailan proiektzio komertzial argia izatea ere lortu zuten leinu haietako batzuek. Euskal bonbarda haiek, argitalpenetan pieza horiei buruzko aipu garbirik egiten ez bada ere, oinarri-oinarrikoak izan ziren balentria haren alderdietako batean.

Elkanoren ibilbidea marraztean inondik ere hutsala ez den beste gai bat Moluketarako bigarren espedizioa da. Haren buru joan zen getariarra, Loaisaren agindupean, nabigatzeko eta zerbitzatzeko bokazioari leial, eta espedizio hartan hil zen, ontziratu zituen senide batzuekin batera. Elkanoren figurari oso lotuta egon zenetako bat, zoritxarreko espedizio hartako partaide, Urdaneta gaztea dugu; bizirik atera zen abentura hartatik, eta XVI. mendeko euskal nabigatzaileen ibilbide paregabeari jarraipena eman zion.

Ikerketa-lan honek guztiak, liburura ekartzean, ezinbestekoak zituen mapak, planoak eta marrazkiak ere. Hemengoak eskuzabaltasunez eskaini dizkigute erakunde publiko nahiz pribatuak. Gure eskerrik beroenak horiei guztiei, bai eta proiektu hau gauzatu ahal izateko lagundu diguten pertsona guztiei ere.

Euskalerrriaren Adiskideen Elkarrekin ikerlan hau argitaratzeko ardura hartu zuen bere gain, eta Kultura eta Kirol Ministerioaren laguntza izan du horretarako. Gure eskerrik beroenak bi erakunde horiei ere.

Argitalpen honetan antzinako plano eta marrazkiak sartzeko emandako erraztasun guztiengatik eskerrak eman behar dizkiegu, halaber, Austrian National Library-ri, Indiako Agiritegi Nagusiari, Simancasko Artxibo Nagusiari, Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoari eta eta irudi bakoitzaren azpian aipatzen diren guztiei.

Azkenik, ezin aipatu gabe utzi argitalpena gauzatzen, probak zuzentzen eta marrazkiak egiten lagundu eta askotariko aholkuak eman dizkiguten lagunak. Mila esker, beraz, Harbil Etxaniz, Julián Serrano, Josu Aramberri, Ramón Martín Suquia eta Ani Elorza.

PRESENTACIÓN

La conmemoración del Quinto Centenario de la Primera Vuelta al Mundo (2019-2022), protagonizada por Juan Sebastián Elcano, ha suscitado un inusitado interés. Investigadores de diversas procedencias han dedicado una atención especial al evento y se han publicado libros que analizan y ensalzan la increíble hazaña del guetariarra. Una avalancha de congresos y publicaciones ha propiciado un inusual acercamiento, desde diferentes puntos de vista, a la figura del circunnavegador y al mundo de su época. Gracias a estas grandes aportaciones, las líneas maestras que perfilan el viaje alrededor del mundo han sido ya reflejadas fehacientemente.

¿Cuál ha sido nuestra pretensión al publicar *Juan Sebastián Elcano: entorno, trayectoria, épica*? El propio título resume las intenciones que nos han movido a abordar este proyecto. Hemos dedicado nuestro esfuerzo a indagar fuentes originales, muchas de ellas desconocidas, sobre el mundo que rodeaba a nuestro protagonista que hizo que la proeza circunnavegatoria fuese posible. ¿Cuáles son, en resumen, nuestras aportaciones al tema?

Se aportan aspectos poco utilizados o desconocidos de la saga Elcano que nos retrotraen a mediados del siglo XV, datos a los que no se ha otorgado la debida atención. Se trata de noticias sobre la posición social y económica de la familia Elcano en Getaria. Se analizan las diferentes labores de sus miembros vinculadas a las actividades marítimas, a las que dedicaron casi todos sus esfuerzos, según se descubre al detallarse cuentas fiscales vigentes en la villa. Este aspecto queda corroborado al tenerse en cuenta sus habituales relaciones mercantiles relacionadas con Nápoles, Mesina, Andalucía, etc.

Quizá ofrezca una especial relevancia el tratamiento de temas que han sido tratados con cierta ligereza por no haberse basado en la documentación adecuada, o bien apenas han sido investigados, cuando realmente merecían el máximo interés para comprender bien la trayectoria del viaje.

Al primer caso correspondería un asunto que resulta de vital importancia, debido a las dificultades que el trayecto marítimo presentaba: el tamaño de los barcos que participaron en la expedición y en particular el de las medidas de la carabela *Victoria*. Consideramos que su tamaño era sensiblemente menor al que se viene manejando con cierta asiduidad. Este detalle contribuiría a magnificar el éxito de la empresa, al conseguir llegar a Sanlúcar dieciocho hombres embarcados en un débil y deteriorado cascarón, fenómeno que causó la admiración de la sociedad de la época.

Quizá resulte asimismo pretencioso indicar que, a día de hoy, aun permanezcan sin las oportunas investigaciones, según certifican ciertos expertos, asuntos de vital importancia para el éxito de la expedición. Se trata del mundo de las armas y en particular el de las armas pesadas como las lombardas. Se insiste en la traída de armas “del Norte”, en alusión a Bizkaia-País Vasco, pero este dato apenas logra aclarar la procedencia de las armas pesadas que tuvieron su importancia en el éxito de la expedición. Sobre este asunto, hemos detectado verdaderas sagas de maestros lombarderos, procedentes de la costa y del interior de Gipuzkoa, que fabricaban un increíble número de lombardas. De hecho, algunos de estos maestros lombarderos consiguieron que sus armas tuvieran una clara proyección comercial a nivel internacional. Estas lombardas de fabricación vasca, aunque en las publicaciones no se alude claramente a dichas piezas, constituyeron la base de un elemento imprescindible para el alcance de tan magno empeño.

Tampoco resulta banal, a la hora de dibujar la trayectoria de Elcano, la segunda expedición a las Molucas al mando de Loaysa y capitaneada por el guetariarra, fiel a su vocación marinera y de servicio, quien perdió la vida junto con algunos de los familiares que enroló en la expedición. Vinculado a la figura de Elcano, y participante en esta desdichada expedición, hallamos la figura del joven Urdaneta, quien sobrevivió a la aventura y estuvo destinado a proseguir la extraordinaria trayectoria marítima vasca en el siglo XVI.

Esta labor de investigación, a la hora de ser trasladada a un libro, viene necesariamente acompañada de mapas, planos y dibujos que han facilitado generosamente Instituciones públicas y privadas, así como con la ayuda de personas que han colaborado para que este proyecto salga adelante. A todos ellos, nuestro más sincero reconocimiento.

La Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País asumió la responsabilidad de publicar esta investigación, y ha contado para ello con la colaboración del Ministerio de Cultura y Deporte. Nuestro agradecimiento a ambas instituciones.

Debemos asimismo agradecer las facilidades dadas para incluir en la publicación antiguos planos y dibujos al Austrian National Library, al Archivo General de Indias, al Archivo General de Simancas, al Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa y a todos los demás que se citan al pie de cada imagen.

Nos quedan por citar en los agradecimientos a quienes nos han ofrecido su inestimable ayuda para llevar adelante la publicación, ayudas en la corrección de las pruebas y confección de dibujos y diversos asesoramientos. Nuestro más sincero reconocimiento a Harbil Etxaniz, Julián Serrano, Josu Aramberri, Ramón Martín Suquia y Ani Elorza.

INDICE / AURKIBIDEA

I.- EL ENTORNO FAMILIAR. GETARIA A FINALES DEL SIGLO XV. FAMILIA. GETARIA XV. MENDEAREN AMAIERAN11	IV.- LAS NAOS PARTICIPANTES EN LA EXPEDICIÓN. COMPARATIVA CON OTRAS ARMADAS. RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN NAVAL VASCA. ESPEDIZIOAN PARTE HARTU ZUTEN ITSASONTZIAK. BESTE ITSAS ARMADA BATZUEKIKO ALDERAKETA. EUSKAL ONTZIGINTZAREKIKO HARREMANA 55
1.1.- Radicación y controversia. Erroak eta zenbait zalantza13	4.1.- El proceso de adquisición de las naves participantes. Espedizioko itsasontziak erosteko prozesua 57
1.2.- El patrimonio familiar. Familiaren ondarea13	4.2.- Los astilleros guipuzcoanos. Gipuzkoako ontziolak 63
II.- LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XVI. LA ETAPA ANTERIOR A LAS GRANDES EXPEDICIONES. XVI. MENDEKO LEHEN URTEAK. ESPEDIZIO HANDIEN AURREKO GARAIA27	4.3.- Los principales maestros de «fazer naos» durante la época de Elcano en la costa guipuzcoana. Elkanoren garaian Gipuzkoako kostaldean zeuden itsasontzigile maisu nagusiak 71
2.1.- Dinámica familiar y problemática social. Familiaren dinamika eta gizarte arazoak29	4.4.- Reflexiones, datos y elementos comparativos en torno a la nao Victoria. Victoria itsasontziari buruzko gogoeta, datu eta konparaziozko elementu batzuk ..76
2.2.- Su enrolamiento en la milicia local . Tokiko milizian sartu zenekoa33	V.- ARMAS VASCAS EN EXPEDICIONES MARÍTIMAS. LA SINGULAR INCIDENCIA EN LA ARMADA MAGALLÁNICA. EUSKAL HERRIKO ARMAK ITSAS ESPEDIZIOETAN. MAGALLAESEN ITSAS ARMADAN IZANDAKO ERAGINA 89
2.3.- Trayectoria hasta 1518 1518ra arteko ibilbidea36	5.1.- La importancia de las armas en las expediciones marítimas. Armen garrantzia itsas espedizioetan 91
III.- EL ASENTAMIENTO EN SEVILLA. LOS PROLEGÓMENOS DE LA PRIMERA EXPEDICIÓN A LA ESPECIERÍA. SEVILLAN KOKATU ZENEKOA. ESPEZIERIARAKO LEHEN ESPEDIZIOAREN ATARIKOAK41	
3.1.- La adscripción a la expedición. Nola sartu zen espedizioan43	
3.2.- La esencial conexión con Sevilla. Funtsezko harremanak zituen Sevillan44	
3.3.- Su participación en el proceso de selección. Hautaketa prozesuan parte hartu zuenean51	

5.2.-	Cultura armamentística vasca. Euskal armagintza	92	6.3.-	La culminación del viaje circunnavegatorio. La desigual deriva del grupo retornante vasco. Zirkumnabigazioko bidaiaren amaiera. Itzuli ziren euskaldunen zoria	132
5.2.1.-	«Las cosas que vinieron de Vizcaya para la Armada»	94	6.4.-	El triunfal regreso de Elcano y su estancia en Castilla.	
5.2.2.-	Artilería fabricada en Euskal Herria. Euskal Herrian egindako artilleria	96	6.4.-	Elkanoren itzulera arrakastatsua eta Gaztelako egonaldia	134
5.3.-	Lombardas y armas pesadas vascas. Euskal Herrian egindako bonbardak eta arma astunak	98	VII.- LA SEGUNDA EXPEDICIÓN A LAS MOLUCAS. EL FRACASO DE LA ARMADA. EL FIN DE ELCANO.		
5.3.1.-	La experiencia de Arrasate. Arrasateko esperientzia	98	MOLUKETARAKO BIGARREN ESPEDIZIOA. ARMADAREN PORROTA. ELKANOREN AMAIERA		
5.3.2.-	Maestros lombarderos de Eibar y mercaderes de armas donostiarras. Bonbardagile maisu eibartarrak eta arma merkatari donostiarrak	100	7.1.-	Antecedentes. Aurrekariak	143
5.3.3.-	Fabricantes de lombardas en la costa guipuzcoana. Bonbardagileak Gipuzkoako kostaldean	105	7.2.-	Configuración y equipamiento de la expedición. Espedizioaren prestaketa eta ekipamendua	146
5.4.-	Aspectos técnicos y destinatarios. Alderdi teknikoak eta hartzaileak	115	7.3.-	El rol de marineros familiar y del entorno próximo de Elcano. Elkanoren familiako eta inguru hurbileko marinelen rola	152
VI.- DETALLES Y CIRCUNSTANCIAS DEL ELEMENTO VASCO ENROLADO EN LA EXPEDICIÓN MAGALLÁNICA. LAS DIVERGENCIAS CON MAGALLANES. LA CULMINACIÓN DE LA CIRCUNNAVEGACIÓN.			7.4.-	El fracaso de la expedición. El ocaso de Elcano. Espedizioaren porrota. Elkanoren gainbehera	157
MAGALLAESEN ESPEDIZIOAN ERROLDATUTAKO EUSKAL MARINELEN ZEHAZTASUNAK ETA INGURUABARRAK. MAGALLAESEKIKO DESADOSTASUNAK. ZIRKUMNABIGAZIOAREN AMAIERA			7.5.-	La herencia de Elcano y la disputa de sus herederos con la Corona. Elkanoren ondarea, eta oinordekoen eta Koroaren arteko liskarra	160
6.1.-	El rol expedicionario y el elemento vasco participante en la misma. Espedizioko kideen izen zerrenda eta han parte hartutako euskal marinela	119	AURKIBIDEAK / ÍNDICES		
6.2.-	Las divergencias entre Magallanes y Elcano. Magallaesen eta Elkanoren arteko desadostasunak	126	PERTSONA IZENEKOA / ANTROPÓNÍMICO		
			TOKI-IZENEKOA / TOPÓNÍMICO		
			183		

I.-

**EL ENTORNO FAMILIAR.
GETARIA A FINALES DEL SIGLO XV.**

**FAMILIA.
GETARIA XV. MENDEAREN AMAIERAN.**

1.1.- Radicación y controversia

Desde el mismo siglo XVI, los diferentes historiadores que trataron sobre la figura de nuestro protagonista, adoptaron diversas formas a la hora de citar su apellido, tales como El Cano, Delcano, Del Cano, Cano, etc. Esta diversidad apelativa la podemos achacar, en primer lugar, a transcripciones resultantes de la documentación antigua. Y en segundo lugar, al olvido o al desconocimiento, por parte de historiadores clásicos y modernos, de la existencia de una barriada rural denominada Elcano. Ésta pertenece hoy en día al término jurisdiccional de Aia, pero se hallaba radicada, desde tiempo inmemorial, en tierras de Seatz/Saiatz, en el área de influencia territorial de Getaria y Zarautz. Ténganse en cuenta que la «*duonominia*» vasca se forma a partir del nombre bautismal, acompañado del topónimo o lugar de procedencia de los progenitores. Es decir, que en el caso de la familia que nos ocupa, se corresponde con personas arraigadas en el núcleo urbano de Getaria, pero originarias de la citada barriada rural de Elcano.

Dicho esto, convendría hacer una aproximación a la radicación de estos Elcano en la villa de Getaria, con todas las cautelas que requiere el caso, por la escasez de documentación al respecto. De todas formas, podemos aventurar que se trata de una familia establecida en la urbe de Getaria desde, al menos, la primera mitad del siglo XV, y que su referente onomástico esencial y distintivo por excelencia es el nombre de Sebastián. Esto es una señal inequívoca de la importancia que la trama familiar otorga a este antecesor, posiblemente por ser el primero que arraigó en esta villa.

Así tenemos noticia de una tal María Sebastián de Elcano, que declara ser nacida en esta villa en 1452¹y

1.1.- Erroak eta zenbait zalantza

XVI. mendetik bertatik, gure protagonistaren Xabizena era askotara idatzi izan dute hari buruz aritu diren historialariek: El Cano, Delcano, Del Cano, Cano...

Bi arrazoik eragingo zuten hori, ziur asko. Alde batetik, abizena antzinako agirietatik transkribatu izana. Eta beste aldetik, lehengo nahiz oraingo historialariek ez jakitea, edota ahaztea, Getarian badela Elkano izeneko landa auzo bat. Gaur egun Aiako auzoa da Elkano, baina oso aspalditik Saiatzeko lurraldeetan dago, Getariaren eta Zarautzen eraginpeko lurretan. Kontuan izatekoa da, euskal «*duonominia*» eratzeko, lehenik bataio izena jartzen dela, eta, ondoren, gurasoen jatorriaren toponimoa edo leku izena.

Gure protagonistaren familia, beraz, Getariako herriagunean bizi zen, baina lehen aipatutako Elkano landa auzoan zuen jatorria.

Behin hori azalduta, komeni da elkanotarrak Getariako hiribilduan noiz errotu ziren argitzen saiatzea, zuhurtzia handiz betiere, horri buruzko agiriak urri baitira. Esan dezakegu, dena den, gutxienez XV. mendearen lehen erditik Getarian bertan kokatuta zeudela elkanotarrak, eta familiaren erreferente onomastikoe-tan bereizgarriena eta nagusia Sebastian izena zela. Horrek argi eta garbi erakusten du familiak zenbaterainoko garrantzia ematen zion arbaso hari, Getarian kokatzen lehena izan zelako, ziur asko.

Hala, badakigu Maria Sebastian Elkano delako bat, berak hala adierazita, Getarian jaio zela 1452an¹, eta,

[1] Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. En adelante ARChV. P.C. Zarandona-Balboa (F). C-1298/4.

que según todos los indicios es hermana de Domingo Sebastián, padre de nuestro protagonista. Más problemático resulta encuadrar dentro de esta misma línea a un Domingo de Elcano, quien, en los padrones de «*mareaje*» que el concejo mandó redactar el año 1500, figura como contribuyente fallecido. En principio, la propia coincidencia onomástica parece descartar el hermanamiento. Además, este Domingo debió ser el padre de un reconocido calafate guetariano llamado Martín de Elcano, que era nacido en 1490. Esto es, era de parecida época a la de Juan Sebastián y sus hermanos. Sin embargo, hay que reseñar que todos sus descendientes directos quedaron afincados en la vecina Zumaia desde las primeras décadas del siglo XVI².

Por parte materna, la sucesión está ligada a los descendientes de una edificación contigua a la concha o fondeadero de la villa y cercana a los dos portales menores de ella. Estos portales se alineaban a ambas partes del lienzo inferior de la iglesia parroquial, motivo por el que sus residentes eran conocidos por el apelativo «*Del Puerto*». El precedente de esta familia es el escribano Ochoa Martínez del Puerto, que para el año 1475 ya había fallecido³. Fueron directos sucesores sus hijos, Domingo Ochoa, nacido en 1453, que siguió con

zantzu guztien arabera, neba zuela Domingo Sebastian, gure protagonistaren aita. Zailagoa da linea horretan Domingo Elkano delako beste bat kokatzea; kontzejuak 1500. urtean «*mareaje*» zeritzotenen errolda eginarazi zuen (itsasariei buruzko errolda, alegia), eta Domingo hilda dagoela adierazten da han. Hasiera batean, biek izen bera dutenez, pentsatzekoa da zaila dela anaiak izatea. Gainera, badirudi Domingo horrek semea zuela Getariako istinkari ezagun bat, Martín Elkano izenekoa, 1490ean jaioa; alegia, Juan Sebastianen eta haren anaien garai bertukoa behar zuen izan. Dena den, azpimarratzekoa da zuzeneko ondorengo guztiak alboko herrian kokatu zirela, Zumaian, XVI. mendearen lehen hamarkadetatik aurrera².

Amaren aldetik, Getariako badia edo ainguralekuaren alboan eta hiribilduko bi portale txikietatik gertu zegoen eraikin bateko ondorengoei lotuta zertorkion oinordetza. Bi portaleak lerro-lerro zeuden parrokia elizaren behealdeko horma atalaren alde banatara, eta, horregatik, «*Puerto*» esaten zieten bertakoei. Familia horretan lehena Ochoa Martínez Puerto eskribaua da, eta jada hila zegoen 1475. urtean³. Haren zuzeneko ondorengoak izan ziren, batetik, gure protagonistaren ama, Katalina Puerto, eta, bestetik, Domingo



Centro de la barriada rural de Elcano (Aia).
Elkano landa-auzuneko erdigunea (Aia).

(Foto/Argazkia: Angel Paternain)

[2] ARChV. P.C. Varela (F). C-58/1. 1ª parte.

[3] ARChV. P.C. Masas (F). C-262/3. En declaraciones de los vecinos Juan Martínez de Mantelola y Gonzalo Ybáñez de Seguroola.

la profesión paterna y se constituyó en heredero principal de la familia⁴, así como la madre de nuestro protagonista, Catalina del Puerto. Por otra parte, un dato que confirma la notable posición económica y social de esta familia en el contexto urbano de Getaria desde el mismo inicio del siglo XVI, es la ocupación ejercida por los inmediatos descendientes del citado Domingo Ochoa. Uno de ellos fue el clérigo de la parroquial de San Salvador, don Ochoa del Puerto; otro, llamado Ochoa Martínez, que prosiguió con el oficio de la escribanía.

Por tanto, de la unión de Domingo Sebastián de Elcano y Catalina del Puerto, ambos nacidos en torno a la sexta década del siglo XV, nació una extensa prole, compuesta por cinco varones y tres féminas. Entre los primeros, figura como principal heredero el llamado Sebastián, nacido en 1481, que en plena juventud y tras el fallecimiento paterno, se dedicó a la mercadería por mar desde los primeros años del siglo XVI. Así lo corrobora la declaración prestada por destacados maestros de naos de la costa guipuzcoana en el pleito que San Sebastián mantuvo con el Almirante de Castilla en 1510⁵. Además, la faceta mercadera de Sebastián quedó reforzada con las actividades de su suegro, Juan Martínez de Bildain y Orio, quien falleció hacia 1517 en Messina, después de haber transportado cierta mercadería de hierro⁶. Sin embargo, los dos hijos que tuvo con una hija del citado Bildain, llamados Martín y Domingo, debieron de fallecer en plena juventud, porque posteriormente se pierde toda referencia de los mismos. A ambos les dejó en su testamento ciertas mandas dinerarias su tío, nuestro protagonista Juan Sebastián.

El siguiente en la línea sucesoria fue Domingo, quien siguiendo la estela de su primo, Ochoa del Puerto, profesó como clérigo en la iglesia parroquial de San Salvador, donde ejerció durante largo tiempo. Tras este se sitúa Juan Sebastián, que a tenor de sus declaraciones había nacido en 1487⁷. Cerrando la nómina de

Ochoa semea, 1453an jaioa, aita bezala eskribau izan eta familiako oinordeko nagusi bilakatu zena⁴. Bestalde, Domingo Ochoaren hurrengo ondorengoek zer lanbide izan zuten ikustea besterik ez dago ohartzeko Getariaren testuinguruan oso maila sozial eta ekonomiko nabarmeneko familia izan zela hura, XVI. mendearen hasieratik. Ondorengoetako bat San Salvador parrokiako apaiza izan zen, don Ochoa Puerto, eta beste bat, Ochoa Martinez, aitona izen berekoa, eskribau izan zen, aita eta aitona bezala.

Beraz, Domingo Sebastian Elkanoren eta Katalina Puertoren ezkontzatik (biak XV. mendearen seigarren hamarkada inguruan jaioak) seme-alaba ugari etorri zen: bost gizonezko eta hiru emakumezko. Gizonezkoen artean, lehen oinordeko gisa Sebastian izenekoa ageri da, 1481ean jaioa. Gaztaro betean, aita hil ostean, itsas merkataritzan jardun zuen, jada XVI. mendeko lehen urteetatik aurrera. Halaxe ageri da Gipuzkoako kostaldeko zenbait itsasontzi maisuk egindako deklarazioetan, Donostiak Gaztelako almirantearekin 1510ean izan zuen auzia zela eta⁵. Gainera, Sebastianen merkataria alderdi hori indartu egin zen aitagarrebaren jarduerekin. Juan Martinez Bildain eta Orio zuen aitagarreba, eta 1517 inguruan hil zen Messinan, saltzeko burdina garraiatu ostean⁶. Sebastianek bi seme izan zituen Bildainen alaba batekin, Martin eta Domingo, baina gaztaro betean hilko ziren, haiei buruzko erreferentziarik ez baita ageri gerora. Biei diruzko legatuak utzi zizkien testamentuan osabak, Juan Sebastian gure protagonistak.

Oinordetza lerroan hurrena Domingo zen, eta bere lehengusu Ochoa Puertoren arrastoari jarraituz, San Salvador parrokia elizan apaiz jardun zuen, luzaroan jardun ere. Domingoren ondoren zetorren oinordetza lerroan Juan Sebastian, bere adierazpenak kontuan hartuz 1487an jaioa⁷. Eta gizonezkoen zerrenda

[4] ARChV. P.C. Zarandona-Balboa (F). C-1298/4.

[5] ARChV. P.C. Ceballos Escalera (F). C-346/1. En declaración del propio Sebastián de Elcano.

[6] Archivo Histórico Provincial de Gipuzkoa. En adelante AHPG-GPAHP. II-1606. Fol. 15. En carta de poder de Domingo de Arzona, de fecha 25-04-1517.

[7] Archivo General de Indias. En adelante AGI. Patronato,34,R.6. Declaración de Juan Sebastián de Elcano, de 32 años de edad, hecha en Sevilla el 09-08-1519.

varones, quedaban los más jóvenes, ambos solteros y asimismo dedicados al mundo de la mar, llamados Martín Pérez y Ochoa Martínez. Estos dos últimos perdieron su vida a raíz de la postrera expedición que en compañía de su hermano, Juan Sebastián, emprendieron a las Molucas el año 1525 bajo el mando del comandante Loaysa. Ejercía el primero de ellos como piloto de la nao Sancti Spiritus, que capitaneaba su hermano Juan Sebastián y, tras el naufragio de esta carabela, pasó a la nao Victoria con el mismo oficio⁸; por su parte, Ochoa Martínez, tras embarcar en la nao llamada San Gabriel, acabó como maestre del patache o nao de pequeño porte de su cuñado, Santiago de Guebara⁹.

En cuanto al elemento femenino, la mayor de ellas y posiblemente de todos los descendientes de la familia Elcano-Del Puerto, era Catalina, que contrajo matrimonio con otro vecino llamado Rodrigo Sánchez de Gainza. Éste era ya fallecido para finales del siglo XV o, al menos, así figura en los padrones de mareaje o contribuyentes de la población elaborados el año 1500¹⁰. De esta unión nacerá otro Rodrigo Sánchez que, siguiendo los pasos de un tío paterno vicario de la parroquia de San Salvador, ejercerá como clérigo beneficiado en la citada iglesia. Y no sólo eso, puesto que merced a su título de bachiller, se constituirá en procurador o representante de los miembros de la familia Elcano, a la hora de reclamar a la Corona los servicios prestados por ellos en expediciones reales organizadas a partir de 1519. Para ello contó con la inestimable ayuda de otro pariente cercano, el escribano local Domingo Ochoa del Puerto, el menor en días,¹¹ prosiguiendo ambos en esa labor hasta bien pasado el ecuador del siglo XVI.

La siguiente, de nombre María, casó con otro vecino de la localidad, llamado Joanes de Mutio, y concibieron una fémina llamada María Juan, además de un varón, Esteban. Este se embarcó en julio de 1525 con su tío Juan Sebastián en la expedición a las Molucas para

amaitzeko, bi gazteenak, biak ezkongabeak eta itsasoan arituak, Martin Perez eta Ochoa Martinez. Espedizio batean hil ziren biak, Juan Sebastian anaiaarekin batera Loaysa komendadorearen aginduetara 1525ean Moluketara egindako batean, zehazki. Martin Perez pilotua zen Sancti Spiritus itsasontzian, haren buru Juan Sebastian anaia zuela, eta, karabela hondoratu ondoren, Victoria itsasontzira aldatu zen, lanbide berean⁸. Ochoa Martinez, berriz, lehenik San Gabriel izenekoa ontziratu zen, eta itsasontzi maisu amaitu zuen SantiaGo Gebara koinatuaren patatxean (patatxak itsasontzi arinak ziren)⁹.

Emakumezkoei dagokienez, alabetan zaharrena (eta, ziur asko, Elkano-Puerto familiako ondorengo guztietan zaharrena) Katalina zen. Auzokide batekin ezkondu zen, Rodrigo Sanchez Gaintzarekin, eta, 1500ean egindako «mareajeen» edo zergapekoen erroldan ageri denaren arabera¹⁰, XV. mendearen amaierarako hila zen senarra. Ezkontza horretatik beste Rodrigo Sanchez bat jaioko zen, eta, aitaren aldeko osaba baten urratsei jarraituz, San Salvador parrokiako bikarioa baitzen, apaiz benefiziadun gisa jardun zuen eliza horretan. Eta are gehiago, zeren eta, batxilertitulua zuenez, Elkano familiako kideen prokuradore edo ordezkari gisa jardun baitzuen, 1519tik aurrera antolatutako errege espedizioetan elkanotarrek egindako zerbitzuen ordaina Koroari eskatzeko. Horretarako, laguntza handia eman zion gertuko beste senide batek, Getariako eskribau Domingo Ochoa Puertok (bietan gazteena)¹¹, eta horretan jardun zuten biek XVI. mendearen lehen erdira baino gehiagora arte.

Emakumezkoetan bigarrena, Maria, Joanes Mutio izeneko beste getariar batekin ezkondu zen, eta alaba bat izan zuten, Maria Juan, baita seme bat ere, Esteban. Semea, 1525ean, osaba Juan Sebastianekin batera ontziratu zen Moluketarako espedizioan, marinel gisa,

[8] AGI. Patronato, 38, R. 1. En declaración del factor real Cristóbal de Haro, el 27-11-1533.

[9] AGI. Patronato, 40, N. 1, R. 5. En reclamación de Catalina del Puerto, de 18-11-1534.

[10] ARChV. P.C. Zarandona-Wals (F). C-1134/2.

[11] AGI. Patronato, 37, R. 37.



Panorámica general de Getaria y alrededores. Getaria eta inguruetako ikuspegi orokorra.
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

servir como marinero y tres años y medio más tarde perdió la vida en la isla de Tidore de ese archipiélago indonesio¹².

La última y más joven de estas hermanas fue la llamada Inesa que, como no podía ser menos, acabó casándose con un avezado marino de Getaria, llamado Santiago de Guebara, con el que tuvo un único hijo, de nombre Martín Sánchez, nacido en 1513¹³. Señalar que este Santiago de Guebara también fue en la expedición a las Molucas, que partió en 1525 con su cuñado Juan Sebastián al mando de un patache o pequeña embarcación de escasas 60 toneladas, titulado asimismo Santiago. Tras «desderrotarse» o perder el rumbo a finales de mayo de 1526 en el estrecho de Magallanes, Santiago y su cuñado Ochoa Martínez de Elcano, enfilaron por el mar del Sur hacia la entonces denominada «Nueva España» o tierra mexicana, donde fallecieron el mes de noviembre de 1526¹⁴.

A tenor de lo antedicho, la familia de los Elcano de Getaria quedó diezmada con esta última expedición a las Molucas. Si a esto añadimos la prematura muerte de Domingo, hijo del principal heredero, Sebastián, así como de la descendencia que fuera de matrimonio tuvo el propio Juan Sebastián, no es de extrañar que desde la segunda mitad del siglo XVI no quedara en esa villa costera ningún descendiente con el apelativo Elcano. Por lo tanto, el clérigo Rodrigo Sánchez de Gainza se constituye a partir de esa fecha, como legítimo heredero de todos ellos. Con él se cerrará esta saga, quedando su patrimonio diluido en diferentes ramas colaterales, cuya relación con los Elcano era prácticamente inexistente.

1.2.- El patrimonio familiar

Resulta increíble la deriva de esta familia, sobre todo si tenemos en cuenta el dinamismo del que gozaba, en todos los órdenes, desde la segunda mitad del XV y, especialmente, en las primeras décadas del siguiente siglo.

[12] AGI. Patronato, 40,N.1,R.5. En carta de poder de María de Elcano, en estado de viuda, dada en Getaria el 18-11-1534.

[13] AGI. Patronato, 40,N.1,R.5.

[14] AGI. Patronato, 40,N.1, R.5. En declaraciones del clérigo zumaiarra Joan de Areizaga, que acompañó a esta expedición.

eta hiru urte eta erdi geroago hil zen, Indonesiako uhartedi hartako Tidore uhartean¹².

Hiru ahizpetan azkena eta gazteena Inesa zen. Nola ez, hura ere marinel trebe batekin ezkondu zen, Santiago Gebara getariarrekin, eta seme bakarra izan zuten, Martin Sanchez, 1513an jaioa¹³. Lehen esan dugun bezala, Santiago Gebara hori ere Moluketarako espedizioan joan zen, 1525ean, Juan Sebastian koinatuarekin, Santiago izeneko patatx edo itsasontzi txiki batean, 60 tona eskasekoa. 1526ko maiatzaren amaieran Magallaes itsasartean norabidea galdu ostean, Santiagok eta haren koinatu Ochoa Martinez Elkanok garai hartan Hegoaldeko itsaso zeritzonetik «*Espainia Berria*» zeritzonerantz jo zuten, Mexikoko lurretara, eta hantxe hil ziren, 1526ko azaroan¹⁴.

Moluketarako azken espedizio horrek, beraz, hildako askotxo eragin zituen Getariako Elkano familian. Bestalde, kontuan izanda oso goiz hil zela Domingo, familiako oinordeko nagusi Sebastianen semea, eta baita Juan Sebastianek berak ezkontzaz kanpo izan zituen ondorengoen heriotza ere, ez da harriztekoa XVI. mendearen bigarren erditik aurrera Elkano izeneko ondorengorik bat ere ez geratzea Getarian. Hala, garai horretatik aurrera Rodrigo Sanchez Gaintza bihurtu zen haien guztien legezko oinordeko, eta harexekin amaitu zen leinu hau. Haien ondarea garrantzia galduz joango zen, elkanotarrekin ia inolako loturarik gabeko albo adarretan banatu ahala.

1.2.- Familiaren ondarea

Harrigarria da familia honen bilakaera, batik bat kontuan izanda zein bizia izan zen, maila guztietan, XV. mendearen bigarren erditik aurrera eta, nagusiki, hurrengo mendearen lehen hamarkadetan.

Examinado el padrón de contribuyentes del año 1500 de la villa de Getaria, tenemos que solamente once titulares de unidades familiares de todo el pueblo superan a los Elcano del patriarca Domingo Sebastián, en riqueza o patrimonio económico. La práctica totalidad de los mismos se refiere a miembros de la élite dirigente que, desde la etapa Medieval, venía gobernando la villa. Tales eran la saga de prebostes Izeta y familias como los Zarautz, Olazabal, Bildain, Amilibia, Arrona e Iraeta, en muchos casos emparentados entre sí mediante alianzas matrimoniales.

En un año tan convulso para esta provincia como fue el de 1457 por el asunto de los llamados Parientes Mayores, se ordenó que no fuesen con tanta frecuencia las mismas personas las que se turnasen en los cargos concejiles de Getaria. Sobre ellos había muchas quejas *«porque unos mismos nombres se ven siempre alternando en los oficios, que repartían entre sí como compadres»*¹⁵.

Pero esta situación se irá modificando con el advenimiento de la Modernidad, siendo prueba fehaciente de ello el acuerdo adoptado en enero de 1498 por la mayoría de vecinos que se habían reunido *«en la cámara concejal de sobre el puerto de la villa»*. Se juntaron, por tanto, en el punto opuesto donde se ubica la actual casa consistorial. Entre los reunidos se encontraba Domingo Sebastián de Elcano, al objeto de *«parecer en todos los pleitos e demandas sobre gastos mala e desordenadamente fechos, en estos años pasados por los alcaldes, oficiales, regidores de la villa de Guetaria..., e se puedan querellar contra los que en el año pasado fueron, por la dicha mala e tirana gobernación de los dichos oficiales e sus secuaces»*¹⁶.

Prueba visible de este cambio son los regidores municipales que fueron designados en un año tan emblemático como el del 1500. Así, en Getaria, como en la práctica totalidad de los pueblos costeros de Gipuzkoa, se nombraban anualmente dos vecinos para el cargo de alcalde, además de los otros oficiales del concejo, efectuándose esta designación el día de la festividad de

Getariako hiribilduan 1500. urtean egin zuten zergapekoen erroldan ageri denez, herri guztiko familia unitateen hamaika titularrek bakarrik gainditzen zituzten Domingo Sebastian patriarkaren elkanotarrak, aberastasunean edo ondare ekonomikoan. Haietatik ia guztiak agintarien mailakoak ziren, Erdi Arotik hiribildua gobernatzen ari zen eliteko kideak. Izeta probestuen leinua zen haietako bat, eta Zarautz, Olazabal, Bildain, Amilibia, Arrona eta Iraeta familiak, askotan elkarren artean ahaidetuak, ezkontza bidez.

Ahaide Nagusien auzia zela-eta asaldura handiko urtea izan zen 1457a Gipuzkoarentzat, eta agindua eman zen ez zitezela hain maiz pertsona berberak txandakatu Getariako kontzejuko karguetarako. Haiei buruzko kezu ugari baitzeuden, *«porque unos mismos nombres se ven siempre alternando en los oficios, que repartían entre sí como compadres»*¹⁵.

Modernitatea etortzeaz batera egoera hori aldatuz joan zen, ordea. Horren froga argia da 1498ko urtarrilean Getariako herritarrek gehiengoz hartutako erabakia. *«En la cámara concejal de sobre el puerto de la villa»* elkartu omen ziren; gaur egun udaletxea dagoen lekutik beste muturrean, beraz. Tartean zen Domingo Sebastian Elkano, zertarako eta *«parecer en todos los pleitos e demandas sobre gastos mala e desordenadamente fechos, en estos años pasados por los alcaldes, oficiales, regidores de la villa de Guetaria..., e se puedan querellar contra los que en el año pasado fueron, por la dicha mala e tirana gobernación de los dichos oficiales e sus secuaces»*¹⁶.

Aldaketa horren froga argia da ikustea nor izendatu zituzten udal errejidore 1500ean, hain urte enblematikoa izanda. Getarian, adibidez, Gipuzkoako kostaldeko ia herri guztietan bezala, urtero bi herritar izendatzen ziren alkate kargurako, kontzejuko beste ofizialez gain, beti ekainean, San Joan egunean. Bada, urte horretako lehen seihilekoan hiribildua gobernatzeko

[15] Real Academia de la Historia. En adelante RAH. Colección Vargas Ponce. Legajo 9/4215.

[16] ARChV. P.C. Zarandona-Wals (Olv). C-1134/2.

San Juan de junio. Los que ocuparon el cargo de mayor rango para regir la villa durante el primer semestre del citado año fueron el platero y mercader Juan Pérez de Balda y el maestro de nao Beltrán Ibáñez de Guebara. No hay que confundir a éste con otro de su mismo nombre, señor de la casa zestoarra de Alzolaras de Suso y dueño asimismo de una casa-torre en la calle mayor de la villa guetariana¹⁷. Es decir, se trataba de personas de un perfil diferente, no pertenecientes a la élite antes citada y veteranas, puesto que ambos superaban la cincuentena.

Lo mismo se puede decir de los que les relevaron en la alcaldía a partir del 24 de junio de ese mismo año: Martín Juan de Amilibia y Gonzalo Ibáñez de Segurola -nacidos en 1450 y 1457 respectivamente-, además del que ocupó el cargo de preboste, un vecino llamado Juan de Atristain¹⁸. A este respecto, resulta curioso constatar que no hay noticia documentada de que al-

hautatu zituzten biak Juan Perez Balda zilargile eta merkataria eta Beltran Ibañez Gebara itsasontzi maisua izan ziren. Azken hau ez da nahasi behar izen bereko beste batekin, Zestoako Alzolaras Suso etxeke jauna eta Getariako Kale Nagusian zegoen dorretxe baten jabea¹⁷. Alegia, oso profil desberdineko herritarrak hautatu zituztela, ez lehen aipatu dugun elitekoak, eta ez gazteak, gainera, biak baitziren berrogeita hamar urtetik gorakoak.

Beste horrenbeste esan dezakegu urte hartako ekainaren 24tik aurrera haien ordezkari kargua hartu zutenen ere: Martín Juan Amilibia, bata, eta Gonzalo Ibañez Segurola, bestea, 1450ean eta 1457an jaiotakoak, hurrenez hurren. Baita probestu kargurako hautatu zutenen ere, Juan Atristain delako herritar bat¹⁸. Gai horri dagokionez, bitxia da ikustea agiri bakar batean ere ez



Recinto amurallado de Getaria. Siglo XVII.
Getariako harresi-esparrua. XVII. mendea

Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo
General de Simancas.
Signatura [MPD,13,013].

[17] ARChV. P.C. Zarandona-Balboa (F). C-1437/6.

[18] ARChV. P.C. Zarandona-Wals (Ol). C-1134/2.

gún miembro de la familia Elcano hubiera ostentado cargo representativo del concejo durante el período 1480-1520. Este hecho puede deberse al acaparamiento que, como más arriba ha quedado especificado, hacían ciertas familias de los mismos. Pero tampoco cabe soslayar su dedicación a la marinería, que les impedía un asentamiento estable y permanente en la localidad como exigía la función municipal.

Pero volviendo al tema del nivel económico del matrimonio Elcano-Del Puerto, hay que considerar que en el padrón contributivo referenciado, se les asignó por las cuatro derramas o repartimientos realizados durante el año 1500, un total de 96 mareajes o unidades contributivas. Así resolvió hacerlo el concejo de la villa por la gran penuria económica que padecían las arcas municipales, estableciendo *«a cada mareaje, tres maravedís e medio, para las cosas siguientes: lo uno, el principal, para fazer las calçadas, por quanto por la provincia e Sus Altezas estaba mandado so grandes penas. E asimismo para pagar la foguera e veladores de la villa, e para el reparo de la fuente e albercas e caños»*¹⁹. Estas unidades de estimación de la propiedad que en otros lugares de la provincia reciben el nombre de *«millares»*, servían para determinar la aportación contributiva de cada unidad familiar a los gastos concejiles. De conformidad con los datos aportados, tenemos que la carga impositiva asignada a la familia Elcano (96 x 3,50 = 336 maravedís), estaba próxima al valor del ducado de oro de la época. Este montante, que en principio puede parecer escaso, es el que podía corresponder al gasto mensual de una unidad familiar de cuatro miembros durante este período.

Y lo primero que se desprende claramente de esta evaluación es que tenían que ser titulares de diversas pertenencias y propiedades. Así, si establecemos una comparativa con otros contribuyentes de similar estimación, como pueden ser García de Arrona o Pedro Beltrán de Iraeta, amillarados respectivamente con 24 y 25 unidades en cada uno de los repartos, tenemos que en esa misma época, el patrimonio de éstos era el siguiente:

[19] Ibidem.

dela ageri Elcano familiako kideren batek kontzejuko kargurik izan zuenik 1480-1520 bitartean. Baliteke horren arrazoia lehen aipatutako monopolizazioa izatea; familia batzuek karguak berentzat hartzen zituztela, alegia. Baina kontuan hartuta elkanotarrak itsasotik bizi zirela, ez da baztertzekoa hori izatea udalean kargurik ez hartzearen arrazoia, udal zereginak izateak berekin baitzekarren herrian egon beharra.

Baina itzul gaitezen atal honetako gaira. Elcano-Puerto senar-emazteen maila ekonomikoari dagokionez, kontuan izatekoa da bikoteari zer ekarpen esleitu zioten lehen aipatutako zergapekoen erroldan: 1500. urtean egindako lau kontribuzio berezi edo banaketengatik, guztira 96 «mareaje» edo kontribuzio unitate. Hala egitea erabaki zuen kontzejuak, udaleko diru kutxan zegoen eskasiagatik, eta hauxe ezarri zuen: *«a cada mareaje, tres maravedís e medio, para las cosas siguientes: lo uno, el principal, para fazer las calçadas, por quanto por la provincia e Sus Altezas estaba mandado so grandes penas. E asimismo para pagar la foguera e veladores de la villa, e para el reparo de la fuente e albercas e caños»*¹⁹. Jabetza zenbatesteko unitate horiei *«millar»* esaten zieten probintziako beste leku batzuetan, eta familia unitate bakoitzak kontzejuaren gastuetarako zer ekarpen egin behar zuen kalkulatzeko balio zuten. Emandako datuen arabera, Elcano familiari zergengatik esleitu zioten karga (96 x 3,50 = 336 marabedi) orduko urrezko dukataren baliotik gertu zegoen. Zenbateko horrek diru gutxi eman dezake, baina garai hartan lau kideko familia baten hileko gastua hor nonbait izango zen.

Zenbatespen horretatik garbi ondoriozta daiteke Elcano-Puerto senar-emazteek zenbait ondasun eta onibarren jabe izan behar zutela. Zenbateko jabetzak zituzten jakiteko, beste zergapeko batzuekin alderatu dezakegu. Garcia Arronari eta Pedro Beltran Iraetari, esate baterako, banaketa bakoitzean 24 eta 25 unitate esleitu zizkieten, hurrenez hurren, eta bi zergapeko horiek ondare hauek zituzten garai horretan:

Bienes raíces de García de Arrona y de su esposa María López de Olazabal y Bildain²⁰:

- La casa-torre de dentro de la villa.*
- El molino que está en el lugar de Uyri, con la viña que está junto a él.*
- El huerto e naranjal en el logar de Aquerraga.*
- La viña que es en Aquerregui fazia la mar, llamada Ysalde.*
- El manzanal de Honasaga.*

Bienes raíces de Pedro Beltrán de Iraeta y de su esposa Miguela de Luscando²¹:

- La torre de la villa.*
- El solar de los «portales chicos» apegante a mi casa.*
- La casa de la calle Mayor, junto a la iglesia.*
- Los molinos de Malcorbe.*
- Las viñas de Aquerregui, Malcorbe, Gastaetaçabaleta y Lasalde.*
- El manzanal de Golispe.*

Como se puede comprobar, se trataba de una importante recopilación de bienes inmuebles, sobre los que mayormente recaía la estimación del mareaje en el caso de estos dos contribuyentes.

Es una pena que no tengamos esta información sobre la familia de nuestro protagonista, pero ¿supone ésto que los Elcano en virtud de esa similar valoración, contarían con un volumen patrimonial como el de los relacionados?

En principio queda fuera de toda duda que disponían de este tipo de elementos inmuebles, como la casa enclavada dentro de la villa, que por el montante valorado bien pudiera corresponderse con una torre de cal y canto, construcción bastante común en el núcleo guetariano a raíz de los incendios sufridos desde antiguo. De hecho, Borja de Aguinagalde, da cuenta de cierto patrimonio de los Elcano, que hereda la familia guetariana de los Urquiola, entre los que se consignan «una

García Arronaren eta haren emazte Maria Lopez Olazabal eta Bildainen onibarrak²⁰:

- Hiribildu barruko dorretxea.*
- Uiriko errota, eta haren alboko mahastia.*
- Akerragako baratzea eta laranjondo saila.*
- Akerregin itsasaldera dagoen mahastia, Itsalde izenekoa.*
- Honatsagako sagastia*

Pedro Beltran Iraetaren eta haren emazte Miguela Luskandoren onibarrak²¹:

- Hiribilduko dorrea.*
- Portale txikien orubea, «nire etxe albokoa».*
- Kale Nagusiko etxea, eliza albokoa.*
- Malkorbeko errotak.*
- Akerregi, Malkorbe, Gastaetazabaleta eta Lasaldeko mahastiak.*
- Golispeko sagastia.*

Ondasun higiezin ugari ziren, bistan denez, eta nagusiki haien arabera kalkulatu zieten «mareajea» bi zergapeko horiei.

Gure protagonistaren familiari buruzko informazio hori ez dugu, eta pena da, baina zer pentsatu behar dugu? Antzeko zenbatespena egin zietenez elkanotarrak antzeko ondare ondasunak izan behar zituztela?

Hasiera batean inolako zalantzarik gabe esan deza-kegu bazutela horrelako higiezinen bat, hala nola hiribildu barruko etxea, eta, zenbatean balioztatu zuten ikusita, pentsa daiteke karez eta harriz egindako dorre bat izan zitekeela, horrelako eraikinak ohiko samarrak baitziren Getariako herrigunean, antzinatik izandako suteengatik. Hain zuzen, Borja Aguinagaldek elkanotarraren ondasun batzuen berri ematen du, Getariako Urkiola familiak oinordetzan hartuak, eta tartean dira

[20] ARChV. P.C. Quevedo (F). C-1464/3. En contrato de casamiento de fecha 08-03-1489.

[21] ARChV. P.C. Varela (Olv). C-873/4).

torre con piedra caliza y en cuya bodega se conservan 25 tinajas para saín. Y dentro de los muros de la dicha villa, un suelo de casa con paredes grandes que se quemó quando el ynzendio d'ella que fue y es de la buena memoria del capitán Juan Sevastián de Elcano, su tío»²².

Al hilo de esto último, hay que tener en cuenta que este padrón de contribuyentes del año 1500 sigue un orden de radicación domiciliaria. La relación se inicia con los titulares de los edificios de la parte alta situados contra la barbacana del flanco oriental y de la calle Mayor. Siguen los de las históricas y olvidadas calles de «Berraso» y «Falcondegi»²³, y finaliza con los propietarios de casas del arrabal cimero de Herrerieta y de los caseríos del diseminado. Este arrabal de Herrerieta, dispuesto en la inmediación de la antigua ermita de Santa Cruz y en el que se ubicaban casas como las del

«una torre con piedra caliza y en cuya bodega se conservan 25 tinajas para saín. Y dentro de los muros de la dicha villa, un suelo de casa con paredes grandes que se quemó quando el ynzendio d'ella que fue y es de la buena memoria del capitán Juan Sebastián de Elcano, su tío»²².

Azken horren ildotik, gogoan izan behar da 1500eko zergapekoen errolda hura etxearen kokapenaren ordenari jarraituz eginda zegoela. Zerrendan aurrena goialdeko eraikinen jabeak zeuden, ekialdeko gotorgunearen eta Kale Nagusikoaren kontra zeuden eraikinen jabeak. Haien ondoren, antzina *Berraso* eta *Falkondegi* izandako kale ahantzietakoak²³, eta, azkenik, goialdeko Herrerieta aldiriko etxeen jabeak eta barreiatuta zeuden baserrienak. Herrerieta izeneko aldirori antzinako Santa Kruz ermitaren inguruan kokatuta zegoen, eta hantxe zeuden, besteak beste, Martin



Antigua estructura urbana de Getaria.
Siglo XVIII.
Getariako antzinako hiri-egitura.
XVIII. mendea.

Ministerio de Cultura y Deporte.
Archivo General de Simancas.
Signatura [MPD,25,182].

[22] Ponencia presentada en el congreso «*In medio orbe (II)*» por D. F. de Borja Aguinagalde, titulada «El archivo personal de Juan Sebastián de Elcano (1487-1626), marino de Getaria». P. 68.

[23] Archivo Condes de Motrico. Secc. Ecnarro-Esnal-Echave. Leg. 42, Nº 28. En delimitación de solar urbano de María Domínguez de Urquiola, en 11-10-1618.

tonelero Martín de la Rentería, las del escribano Juan Ortíz de Untzeta y su esposa María Ibáñez de Amilibia, etc., quedó prácticamente desmantelado por los asaltos de la tropa francesa a finales del XVIII y comienzo del siguiente siglo (Guerras de la Convención e Independencia). Por la posición que ocupa en la citada relación, cabe suponer que la casa de Domingo Sebastián de Elcano se ubicaría en la mencionada calle de Berraso, hoy en día denominada de Elkano, puesto que ocupa un lugar central en la lista de poco más de trescientos contribuyentes residentes en el espacio intramural.

Dicho esto, entendemos que el actual lugar donde hace unos años se instaló una lápida indicando la ubicación de la casa natal de Juan Sebastián de Elcano, no corresponde al domicilio que tuvo esta familia. De conformidad con la documentación de la época, estimamos que esa franja de terreno correspondía a la inmediata casa-torre de los Bildain. En 1513, *doña Ynesa de Vildayn y Orio*, señora del solar, otorgó su testamento en presencia del escribano local, Sebastián de Zabalaga y de sus albaceas y parientes, Sebastián de Elcano, –hermano de Juan Sebastián–, y el maestre de naos, Martín de Urquiola. Por dicho documento donó la citada casa-torre, de la que era titular desde el año 1478, a su joven sobrina María Martín de Bildain, que estaba casada con el bachiller Juan de Arrona. Le concedió, además, «*el solar de casa e la tierra e viña de la Talaya que están junto con la dicha torre*». A los pocos días de formalizar sus últimas voluntades, fallecerá Inesa de Bildain, por lo que su sobrina tomó posesión de la casa-torre y de la adjunta «*huerta e viña de Talaya, que es dentro de la villa y que ha por linderos: de la una parte, la casa de los herederos de Yñigo de Gainça; e de la otra, la peña de Gasteatape, e de la otra, la escala de piedra*»²⁴. Este era el único espacio intramural existente en esa zona que, como se puede apreciar, perteneció a la familia Bildain, pero no a los Elcano. Sin embargo, todos estos bienes relacionados, así como los de la familia Elcano, recayeron a finales del siglo XVI, en la poderosa familia Urquiola, por lo que no resulta nada fácil diferenciar la procedencia de sus propiedades.

Rentería upelgilearen etxea eta Juan Ortiz Untzeta eskribauarena eta haren emazte Maria Ibañez Amilibiarena, baina ia erabat suntsituta geratu zen armada frantsesaren erasoan ondorioz, XVIII. mendean amaieran eta hurrengoaren hasieran (Konbentzioaren Gerra eta Espainiako Independentzia Gerra edo Frantsestada). Zerrenda horretan non dagoen kontuan hartuz, pentsatzekoa da Domingo Sebastian Elkanoren etxea Berraso kalean zegoela, gaur egun Elkano deritzon, harresi barruan bizi ziren hirurehun bat zergapekoen zerrendan erdialdean baitago.

Behin hori esanda, uste dugu duela urte batzuk Juan Sebastian Elkanoren jaiotetxea non zegoen adierazi nahian jarritako oroitarria okerreko lekuan dagoela, ez zegoela hor Elkano familiaren etxea. Garaiko agiriak kontuan hartuz, lur zerrenda hori alboko etxearena zen, gure ustez; Bildain familiako dorretxearena, hain zuzen. 1513an, etxeko andreak, Inesa Bildain eta Orio izenekoak, testamentua egin zuen, lekuko zituela herriko eskribau Sebastian Zabalaga eta bere testamentu betearazleak eta senideak, Sebastian Elcano (Juan Sebastianen anaia) eta Martin Urkiola itsasontzi maisua. Agiri haren bidez, 1478tik jabetzan zuen dorretxe hura ilobari eman zion, Maria Martin Bildain gazteari, ordurako Juan Arrona batxilerrarekin ezkondua. Eta hari eman zizkion, halaber, «*el solar de casa e la tierra e viña de la Talaya que están junto con la dicha torre*». Azken nahia gauzatu eta egun gutxira hil zen Inesa Bildain, eta, beraz, ilobaren jabe-tzakoak bihurtu ziren dorretxea eta alboko «*huerta e viña de Talaya, que es dentro de la villa y que ha por linderos: de la una parte, la casa de los herederos de Yñigo de Gainça; e de la otra, la peña de Gasteatape, e de la otra, la escala de piedra*»²⁴. Leku horretan harresi barruko beste eremurik ez zegoen, eta, argi geratu denez, Bildain familiarena izan zen, baina ez elkanotarrena. Edonola ere, aipatutako ondasun horiek guztiak, bai eta Elkano familiarenak ere, Urkiola familia aberatsarenak bihurtu ziren XVI. mendean amaieran, eta, beraz, ez da batere erraza haien ondasunen jatorria bereiztea.

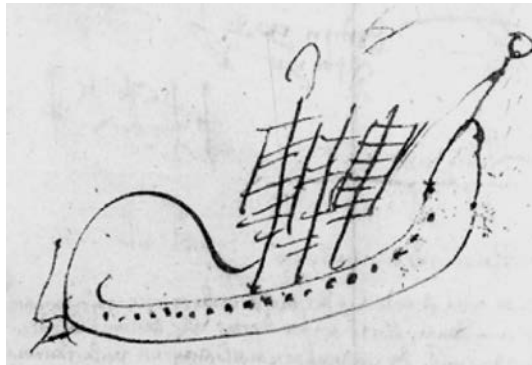
[24] ARChV. P.C. Masas (Olv). C-262/3. En contrato de casamiento y carta de testamento de doña Ynesa de Vildayn.

Asimismo, sabemos que el patriarca Domingo Sebastián poseía una tierra y viña en el lugar de «*Canpayçar*» de Getaria, junto a las propiedades de otro vecino, llamado Miguel Ibáñez de Orexa²⁵ y, seguramente, tendría más terrenos repartidos por la jurisdicción.

Pero como se puede observar en la relación de bienes de los dos anteriores contribuyentes, se incluían molinos, instalaciones muy apreciadas en la época que nos ocupa y que, por lo tanto, engrosarían notablemente la valoración. Como los Elcano no disponían de esta clase de ingenios, la única explicación convincente es que para alcanzar el mareaje asignado, fue porque eran propietarios al menos de una nao. La posesión de este elemento no cabe duda de que incrementaba el índice de estimación de riqueza de sus propietarios, como lo demuestra que el máximo contribuyente de este padrón del año 1500, Antón de Arrona, dispusiera en estas fechas de dos carabelas llamadas «*Tolare*» y «*Gregorio*» dedicadas a la mercadería por los principales puertos europeos²⁶.

Bestalde, badakigu Domingo Sebastian patriarkak lursail bat eta mahastia zituela Getariako Kanpaizar izeneko lekuan, Miguel Ibañez Orexa²⁵ delako beste herrikide baten jabetzen ondoan, eta ziur asko beste lursail batzuk ere izango zituen jurisdikzioko lurretan han-hemenka.

Dena den, lehen aipatu ditugun bi zergapekoen ondasunen zerrendan ikus daitekeenez, errotak ere bazituzten, eta, garai hartan oso instalazio preziatuak zirenez, nabarmen handituko zuten ondasunen zenbatespena. Elkanotarrek horrelakorik ez zuten, gauza bakarrak esplika dezake nolatan esleitu zieten hainbesteko «mareajea»: gutxienez itsasontzi baten jabe izan behar zuten. Horrelako jabetza bat izateak asko handitu behar zuen jabeen aberastasuna kalkulatzeko indizea, eta horren erakusgarri da, adibidez, 1500. urteko errolda hartako zergapeko handienak, Anton Arronak, bi karabela zituela garai hartan, «*Tolare*» eta «*Gregorio*» izenekoak, Europako portu nagusietan salerosketan aritzeko erabiltzen zituenak²⁶.



Embarcación básica de transporte. Inicios siglo XVI.
Oinarrizko garraio-ontzia. XVI. mendearen hasiera.
(AHPG-GPAH. 2-1881, Fol. 50).

[25] ARChV. P.C. Varela (F). C-1974/2. En contrato de 24-05-1498.

[26] ARChV. P.C. Zarandona-Balboa (F). C-1298/4. Documento otorgado en Guetaria, el 05-09-1492.

II.-

**LOS PRIMEROS AÑOS DEL SIGLO XVI.
LA ETAPA ANTERIOR A LAS GRANDES EXPEDICIONES.**

**XVI. MENDEKO LEHEN URTEAK.
ESPEDIZIO HANDIEN AURREKO GARAIA.**

2.1.- Dinámica familiar y problemática social

El patriarca de la saga, Domingo Sebastián de Elcano, desaparece tempranamente en los primeros años del recién inaugurado siglo, dejando a su viuda Catalina del Puerto con varios niños a su cargo y la mayor parte de sus descendientes sin haber cumplido los veinte años.

El hijo mayor Sebastián, heredero principal y sucesor en la actividad comercial con la nao familiar, ya figura como testigo de un testamento otorgado en Nápoles, un 5 de junio de 1507, por un vecino de Zestoa, ante el escribano, Domingo Ochoa del Puerto¹. En su vista, cabe plantearse, ¿qué hacía en esa fecha un escribano del número u oficial de la villa de Getaria, en dicha ciudad italiana?. Lo más lógico es pensar que estaría enrolado en la nao de su sobrino, prestando su conocimiento y apoyo en operaciones mercantiles y por ello figuran ambos en el citado testamento. También es posible que nuestro protagonista, Juan Sebastián, como miembro de la empresa familiar, se encontrara embarcado con ellos en este desplazamiento, puesto que para esa fecha ya contaba con sus 19-20 años.

Este debía ser de los primeros viajes de marchantía que realizaba Sebastián, quizá obligado por el fallecimiento de su padre, puesto que como declaraba él mismo en 1516, «*este testigo de ocho años a esta parte ha estado navegando por mar, así yendo por algunos puertos del Andaluzia como a otras partes*». Esta declaración se circunscribe en el marco del contencioso que el concejo de San Sebastián libraba contra el Almirante de Castilla por el cobro de impuestos en los puertos de mar. En dicho pleito, son llamados a testificar otros veteranos maestros de naos y pilotos de Getaria, como Domingo de Isasti, Domingo Martínez de Gorostiaga,

2.1.- Familiaren dinamika eta gizarte arazoak

Leinuko patriarka, Domingo Sebastian Elkano, 1507ko hil zen, mende hasi berriko lehen urteetan, eta Katalina Puerto alargunak berak bakarrik arduratu be-har izan zuen seme-alabez, gehienek artean hogeitaz bete gabe zituztela.

Semetan zaharrena, Sebastian, oinordeko nagusia eta familiako itsasontziarekin merkataritzan jarraitu zuena, Napolesen sinatutako testamentu batean leku gisa ageri da; 1507ko ekainaren 5koa da testamentua, eta zestoar batek egin zuen, Domingo Ochoa Puerto eskribauaren aurrean¹. Hori ikusita, berehala datorkigu galdera burura: zertan zebilen garai hartan Getariako hiribilduko funtzionario bat (eskribau ofiziala) Italiako Napoles hirian? Zentzuzkoena da pentsatzea ilobaren itsasontzian joana izango zela, merkataritza kontuetan ezagutzak zituela-eta hari laguntzera, eta horregatik ageri direla testamentuan biak. Baliteke ere gure protagonista, Juan Sebastian, familiako enpresako kide izanik, haiekin batera joan izana bidaia hartan, ordurako baitzituen 19-20 urte.

Sebastianek merkataritza gisa egindako lehen bidaietako bat izango zen hura, aita hil zela-eta behartuta agian; izan ere, Sebastianek berak 1516an adierazi zuenez, «*este testigo de ocho años a esta parte ha estado navegando por mar, así yendo por algunos puertos del Andaluzia como a otras partes*». Deklarazio hori auzi baten testuinguruan egin zuen Sebastianek: Donostiako kontzejuak Gaztelako almirantearen kontra itsas portuetan zergak kobratzeagatik zeukan auzian, hain zuzen. Getariako beste itsasontzi maisu eta pilotu batzuk ere deitu zituzten lekukotasuna egitera auzi hartan, eskarmentu handikoak denak, hala nola Do-

[1] Iñaki Azkune Mendia. *Zestoa Mendetan Zehar. XVI.m.(07) 7 agiria*. Archivo de la casa de Lili. Leg. 21. Testamento de Jacobo de Ypinça.



Mapa antiguo de la zona costera de Gipuzkoa.
Gipuzkoako kostaldeko mapa zaharra.



Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos». (Austrian National Library).

Pedro de Arrona, Domingo de Agirre, Juan de Basurto, etc.².

También confirma Sebastián en su testimonio, que en 1511 se encontraba en Xerez de la Frontera, por lo que la ruta por el Mediterráneo debía ser bastante común en sus viajes marítimos. Así se prueba en la carta de poder dada en abril de 1517 al propio Sebastián por un vecino de Zestoa, por la que se le faculta para recibir en la ciudad de Mesina y, posteriormente proceder a su venta, de una buena cantidad de quintales de «*hierro platina de dos cabos cada verga*» tanto sutil o fino como grueso³.

Entretanto la tensión social en la Getaria de los primeros años del siglo XVI, seguía siendo palpable a cuenta de la prestación de los servicios públicos y de las funciones religiosas. Así, cuando se construyó la flamante fuente de agua potable fuera del recinto murado junto a la puerta principal de entrada al mismo, acordaron en ayuntamiento público que para el mantenimiento de esta instalación «*se arrendase la panadería de la dicha villa e lo que ella rentase lo apropiaron para en ayuda e reparo de los dichos caños de la dicha fuente*». Y es que era una infraestructura bastante complicada, porque el agua se traía del monte mediante cañería, en una distancia de casi tres kilómetros. Pero como denunciaba en 1506 un representante municipal, ahora «*algunos de los particulares de la villa, movidos con pasiones e aficiones particulares, en mucho deservicio e daño de la república del dicho concejo, se ponen a estorbar e querer desfazer el dicho arrendamiento tan provechoso a los vecinos de él*»⁴. Claro que todo esto era consecuencia del angustioso momento económico que padecía el concejo, que en ese mismo año reconocía «*non tener propios ningunos para pagar los veladores que de continuo guardan de noche la dicha villa por temor de los fuegos*», aunque la verdadera razón de esta crisis debía radicar en que «*se ha escomençado a fazer un molle en el puerto para seguridad de las naos, e que entre los vecinos de la villa se dio cierta orden de la*

mingo Isasti, Domingo Martínez Gorostiaga, Pedro Arrona, Domingo Agirre, Juan Basurto, etab².

Sebastianek bere lekukotasunean adierazten duenez, gainera, 1511n Xerez de la Fronteran zegoen, eta pentsatzekoa da, beraz, Mediterraneoan zeharreko ibilbidea ohiko samarra zela haren itsas bidaietan. Hori bera erakusten du 1517ko apirilean Sebastiani berari zestoar batek emandako ahalorde gutunak, zeinaren bidez ahala ematen baitio Messina hirian kintal kopuru eder bat burdina jaso eta, gero, saltzeko; zehazki, «*hierro platina de dos cabos cada verga*» jaso behar zuen Sebastianek, bai fina eta bai lodia³.

Bitartean, Getarian tentsio soziala oraindik ere nabaria zen XVI. mendearen lehen urteetan, zerbitzu publikoak eta erlijio kontuak zirela eta. Esate baterako, edateko uraren iturri berria egin zutenean harresituta-ko esparrutik kanpo, hara sartzeko portale nagusiaren ondoan, biltzar publikoan adostu zuten hura mantentzeko dirua nola lortu: «*se arrendase la panadería de la dicha villa e lo que ella rentase lo apropiaron para en ayuda e reparo de los dichos caños de la dicha fuente*». Azpiegitura konplikatu samarra baitzen iturria, ura mendian barrena ekarri behar zelako, hodian bidez, ia hiru kilometroko bidean. Baina 1506an udal ordezkari batek salatzen zuen bezala, orain «*algunos de los particulares de la villa, movidos con pasiones e aficiones particulares, en mucho deservicio e daño de la república del dicho concejo, se ponen a estorbar e querer desfazer el dicho arrendamiento tan provechoso a los vecinos de él*»⁴. Kontzejua diru aldetik estu eta larri zebilelako gertatzen zen hori guztia, jakina, urte hartan bertan aitortu baitzuen «*non tener propios ningunos para pagar los veladores que de continuo guardan de noche la dicha villa por temor de los fuegos*», baina krisialdi haren benetako arrazoia beste bat izango zen ziur asko: «*se ha escomençado a fazer un molle en el puerto para seguridad de las naos, e que entre los vecinos de la villa se dio cierta orden de la forma e manera que se pagase lo que el dicho muelle costase. E que agora algunos veci-*

[2] ARChV. P.C. Ceballos Escalera (F). C-346/1. Pleito de San Sebastián con el Almirante de Castilla, don Fadrique Enriquez de Cabrera.

[3] AHPG-GPAH. Leg. 2-1606. Fol. 15. En carta de poder de Domingo de Arrona, vecino de Çestona.

[4] Archivo General de Simancas-Registro General del Sello. En adelante AGS. RGS. 150604 165.

forma e manera que se pagase lo que el dicho muelle costase. E que agora algunos vecinos non quieren pagar lo que ansí deben, a causa de lo qual çesa la labor del dicho molle»⁵.

Tampoco en un aspecto tan importante en aquella época como era el religioso, debía existir buen ambiente entre la feligresía, puesto que un poco más tarde, en 1509, el vicario de la iglesia de San Salvador, denunciaba «*que a causa de ciertas parcialidades que ay entre los vecinos e moradores de la dicha villa, así sobre las sepulturas así como sobre otras diferencias, diz que vienen muchas vezes a reñir entre ellos en la dicha iglesia, dando bozes e amenazando unos a otros*»; no sólo ésto, sino que «*quando muere alguno, diz que hacen muchos llantos desonestos, de manera que non dexan al dicho vicario nin a los otros clérigos de la dicha iglesia decir los oficios divinos como deben*»⁶. Lo peor de este tema era que el tal vicario «*excomulgaba*», es decir, prohibía el acceso al templo a los alborotadores, pero éstos no le hacían caso alguno, porque también se negaban a prestarle ayuda al clérigo «*los alcaldes y otros oficiales que tienen cargo de la justicia a pesar de haber sido requeridos muchas vezes*» y de «*que vienen muchas vezes a reñir dentro en la dicha iglesia, así de palabra como de manos, y a las vezes con mano armada*»⁷.

2.2.- Su enrolamiento en la milicia local

En este ambiente, un tanto crispado, transcurre la juventud de Juan Sebastián de Elcano, suponemos que dedicado a los asuntos de la mar en la nao familiar. La escasez de noticias sobre nuestro personaje durante este período es prácticamente total. Sin embargo, sabemos que durante el verano del año 1515, estuvo enrolado en las milicias locales creadas en los diferentes pueblos de la provincia, de conformidad con lo explicitado en la provisión real expedida en Burgos el mes de junio de 1515. Por la misma, se ordenaba al militar y

nos non quieren pagar lo que ansí deben, a causa de lo qual çesa la labor del dicho molle»⁵.

Bestalde, erlijioa garrantzi handiko kontua zen garai hartan, eta, antza, horretan ere ez zen giro eliztarraren artean, honela salatu baitzuen San Salvador elizako bikarioak aurreraxeago, 1509an: «*que a causa de ciertas parcialidades que ay entre los vecinos e moradores de la dicha villa, así sobre las sepulturas así como sobre otras diferencias, diz que vienen muchas vezes a reñir entre ellos en la dicha iglesia, dando bozes e amenazando unos a otros*». Eta ez hori bakarrik, zeren eta, horretaz gain, «*quando muere alguno, diz que hacen muchos llantos desonestos, de manera que non dexan al dicho vicario nin a los otros clérigos de la dicha iglesia decir los oficios divinos como deben*»⁶. Kontu horretan okerrena zen bikario hark «*eskumikatu*» egiten zituela zalapartariak, galarazi egiten ziela elizan sartzea, alegia, baina haiek ez ziotela kasurik batere egiten, zergatik eta beste hauek ere apaizari ez ziotelako lagundu nahi izaten: «*los alcaldes y otros oficiales que tienen cargo de la justicia a pesar de haber sido requeridos muchas vezes*», eta, gainera, «*que vienen muchas vezes a reñir dentro en la dicha iglesia, así de palabra como de manos, y a las vezes con mano armada*»⁷.

2.2.- Tokiko milizian sartu zenekoa

Giro ernegatu samar horretan eman zuen gaztaroa Juan Sebastian Elkanok, eta pentsatzekoa da familiaren ontzian itsasoarekin lotutako kontuetan aritu zela. Gure pertsonaiaren garai horretako berririk ia batere ez dugu. Dena den, badakigu 1515eko udan tokiko milizietan errolatuta egon zela. Izan ere, halakoak sortu zituzten probintziako herrietan, 1515eko ekainean Burgosen egindako errege aginduan argi eta garbi adierazi bezala. Haren bidez, Gipuzkoako korrejidore eta militar Sancho Martinez Leybari agintzen zitzaion

[5] AGS. RGS. 150604 166.

[6] AGS. RGS. 150911 316.

[7] AGS. RGS. 151109 40.

corregidor de la provincia, Sancho Martínez de Leyba, que pusiera en Donostia y Hondarribia quinientos hombres de la provincia, ante la inminente amenaza de invasión francesa del territorio.

La tropa local de Getaria, que el 13 de junio de ese mismo año acudió a Donostia, estaba compuesta por doce hombres, que son los que les correspondía por su número de habitantes en torno a las 1.800 personas, y al frente de la misma figuraba como capitán, Domingo de Uzarraga, persona de prestigio que en 1522 fue elegido alcalde de la villa⁸. Los otros once que le acompañaban como peones o soldados rasos, eran una amalgama de jóvenes y veteranos; entre los primeros se encontraban el propio Juan Sebastián de Elcano, Martín de Isasti, Domingo de la Rentería, Martín de Alegría, etc.; entre los otros, Juan Zuri de Beaga, Joan de Sarasola, Martín de Olazegui, Martín de Iherategui, etc. A éstos se les pagaba un arreglado sueldo diario de 30 mavedís, equivalente a dos y medio ducados de oro mensuales, que en circunstancias normales ninguno de ellos ganaría ejerciendo su actividad ordinaria⁹. Al segundo alarde o presentación que se ordenó celebrar ese mismo mes, este grupo de Getaria sufre la modificación de casi la mitad de sus componentes, pero permaneciendo al frente del mismo el citado Uzarraga, así como Juan Sebastián de Elcano. Entre las nuevas incorporaciones figuran las de Joan Martínez de Elormendi, Pedro de Urdalleta, Domingo de Bizcarraga, Joanes de Tolosa, alias Chartico, así como un tal Iohan de Elcano, que entendemos que puede tratarse de un primo de nuestro protagonista. Presentados nuevamente ante el Corregidor en San Sebastián *«éste mandó al dicho Domingo de Usarraga, capitán, que con la dicha su gente fuese para la villa de Fuenterrabia e se presentase ante el alcayde de ella, e no se partiese de la dicha villa sin su licencia»*¹⁰. Muy posiblemente, también se hubiera encontrado nuestro protagonista entre la gente de Getaria que en junio de 1521 se desplazó a Logroño a defenderla del acoso del ejército francés, si no fuera por-

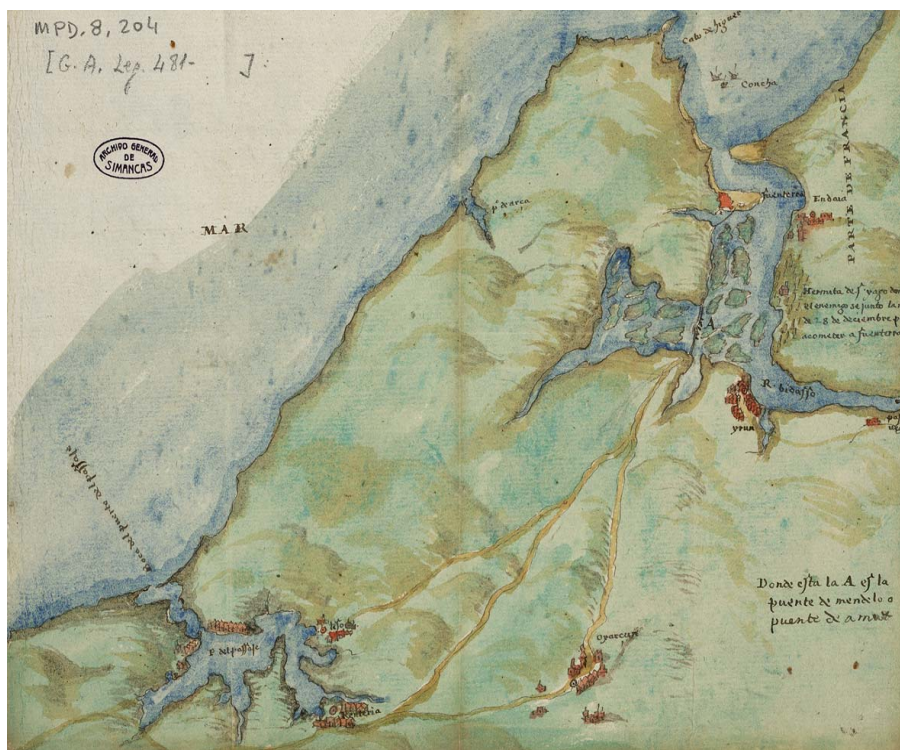
jar zitzala Donostian eta Hondarribian probintziako bostehun gizonetzko, frantsesek lurraldea inbaditzeko berehalako mehatxua zela eta.

Getariako tropa ekainaren 13an joan zen Donostiara. Guztira hamabi gizon ziren, kopuru horixe baitzegokion biztanle kopuruaren arabera (1.800 bat lagun ziren orduan). Troparen burua, kapitaina, Domingo Uzarraga zen, prestigio handiko herritarra, 1522an Getariako alkate aukeratua⁸. Uzarragarekin batera peoi edo soldadu soil gisa joandako beste hamaika gizonetzkoen artean denetarik zegoen, gazteak nahiz nagusiagoak. Gazteen artekoak ziren Juan Sebastian Elkano bera, Martin Isasti, Domingo Renteria, Martin Alegria eta beste zenbait, eta nagusiagoen artekoak, berriz, Juan Zuri Beaga, Joan Sarasola, Martin Olazegi eta Martin Ierategi, besteak beste. Horiei eguneko 30 marabediko soldata ordaintzen zieten, eta diru asko zen, kontuan izan behar baita hileko urrezko bi dukat eta erdiren pareko zela eta egoera normalean haietako inork ez zukeela hainbeste irabaziko bere ohiko jardunean⁹. Hilabete hartan bertan agindu zuten bigarren alarde edo aurkezpena, eta Getariatik joandako taldean ia kideen erdiak aldatu ziren. Troparen buru Uzarragak berak jarraitzen zuen, eta Juan Sebastian Elkano ere han zen. Taldera gehitu zirenen artean ageri dira Joan Martinez Elormendi, Pedro Urdalleta, Domingo Bizcarraga, Joanes Tolosa (gaitzizenez *Txartiko*), bai eta Iohan Elkano delako bat ere, itxura batean gure protagonistaren lehengusua. Berriro ere Donostiako korrejidorearen aurrean aurkeztu zirenean, *«éste mandó al dicho Domingo de Usarraga, capitán, que con la dicha su gente fuese para la villa de Fuenterrabia e se presentase ante el alcayde de ella, e no se partiese de la dicha villa sin su licencia»*¹⁰. Ziur asko, 1521eko ekainean Getariako taldea Logroñora joan zenean hiria armada frantsesaren erasotik babestera, Juan Sebastian Elkano ere tartean izango zen, une hartan zirkumnabigazioko bidaia betean ez balego. Bi senidek hartu zu-

[8] ARChV. P.C. Pérez Alonso (F). C-618/4.

[9] AGS. CSU. Serie 1. Leg. 70.

[10] Ibidem.



Plano del siglo XVI de zonas de conflicto con Francia.

Frantziarekiko gatazka-guneen XVI. mendeko planoak.

Ministerio de Cultura y Deporte.
 Archivo General de Simancas.
 Signatura [MPD,08,204].

que en ese momento se encontraba en pleno viaje circunnavegatorio, pero fueron su joven hermano Ochoa y su primo, el calafate Martín, que era de similar edad, quienes le sustituyeron en esta misión, ratificando el carácter intrépido y aventurero de los miembros de esta familia¹¹.

Se da la circunstancia de que entre estas milicias locales que acudieron en estas fechas a la zona fronteriza con Francia, figuraba en la tropa de peones de Elgoibar, Martín Iñiguez de Carquizano, estrecho colaborador de Elcano en futuras expediciones marinas. De hecho, es probable que anteriormente ambos hubieran participado en acciones corsarias y de represalia, especialmente contra naves francesas, motivo por el que Carquizano custodiaba en su casa-torre de Elgoibar objetos personales del propio Elcano¹².

ten haren lekua misio hartan, Ochoa anaia gazteak eta adin bertuko lehengusu batek, Martin istinkariak. Benetan ausartak eta abenturazaleak ziren familia horretako kideak¹¹.

Zer diren gauzak, garai hartan Frantziako mugara joan ziren tokiko milizietako batean, Elgoibarko peoien tropan, Martin Iñiguez Karkizano zegoen, aurreragoko itsas espedizioetan Elkanoren laguntzaile estua izango zena. Hain zuzen, litekeena da lehenago biek ekintza kortsario eta errepresiboetan parte hartu izana, batez ere itsasontzi frantsesen kontra, eta horretatik izango zituen Karkizanak Elgoibarko bere dorretxean gordeta Elkanoren beraren objektu pertsonalak¹².

[11] AGS. CSU. Serie 1. Leg. 95. F.1-2.

[12] AGI. Patronato, 39,R.3. En testamento de Martín García de Carquizano, de 28-12-1529.

2.3.- Trayectoria hasta 1518

En este contexto temporal habría que situar el enunciado de la carta que el académico Vargas Ponce rescató del archivo de la familia Lardizabal, fechada en febrero de 1523. En ella el Emperador otorgaba su carta de perdón a nuestro protagonista, exponiendo en su parte inicial lo siguiente: «*Por cuanto por parte de vos, Juan Sebastián d'Elcano, capitán de la nao Victoria, una de las cinco naos que enviamos al descubrimiento de la Especiería, nos fue hecha relación que vos, siendo maestro de una nao de doscientos toneles, nos servistes en Levante y en África y como no se vos pagó el salario que habíais de haber por el dicho servicio, tomasteis dineros a cambio de unos mercaderes vasallos del Duque de Saboya, y que después por no les poder pagar, les vendisteis la dicha nao. Y por cuanto por leyes y establecimientos de estos reinos, no podíais vender la dicha nao a los susodichos por ser extraños de estos reinos, en lo cual cometisteis crimen...*»¹³.

Todas las circunstancias apuntan a que esta fracasada acción de la toma de Argel bajo el mando del capitán abulense Diego de Vera, que transcurrió entre los meses de agosto y diciembre de 1516, fue la causante de la venta ilegal realizada por Elcano. El contexto geográfico en el que se movió esta imponente armada de más de ocho mil hombres entre Alicante y la costa africana, coincide con la delimitación hecha en la carta real de perdón; también tenemos constancia de la participación de numerosas carabelas vascas en esta empresa y, entre ellas, guipuzcoanas como las de Pedro de Iraurgi, Miguel de Laborda, Juan Zuri de Zubieta, etc. Estas, «*después del desbaratado e roto de la dicha armada, volvieron al puerto de Alicante con su gente, unos el 10 y otros el 16 de octubre de 1516*»¹⁴ y, al igual que le sucedió al propio Juan Sebastián, seguían un año más tarde reclamando a la Corona el pago de los servicios prestados.

Por último, también se constata la participación de gente de Getaria en esta armada, como es el caso de

2.3.- 1518ra arteko ibilbidea

Garai eta testuinguru hartan kokatu beharko litzateke Vargas Ponce akademikoak Lardizabal familiaren agiritegitik berreskuratutako gutuna, 1523ko otsailekoa. Enperadoreak gure protagonistari barkamen gutuna ematen dio, eta honela dio hasieran: «*Por cuanto por parte de vos, Juan Sebastián d'Elcano, capitán de la nao Victoria, una de las cinco naos que enviamos al descubrimiento de la Especiería, nos fue hecha relación que vos, siendo maestro de una nao de doscientos toneles, nos servistes en Levante y en África y como no se vos pagó el salario que habíais de haber por el dicho servicio, tomasteis dineros a cambio de unos mercaderes vasallos del Duque de Saboya, y que después por no les poder pagar, les vendisteis la dicha nao. Y por cuanto por leyes y establecimientos de estos reinos, no podíais vender la dicha nao a los susodichos por ser extraños de estos reinos, en lo cual cometisteis crimen...*»¹³.

Informazio guztia aztertuta, badirudi Ávilako Diego Vera kapitainaren agindupean Aljer hartzera joan eta huts egindako ekintza harengatik saldu zuela legez kontra itsasontzia Elkanok. 1516ko abuztutik abendura bitartean izan zen ekintza militar hura, eta zortzi mila gizonetik gorako armada izugarria ibili zen Alacant eta Afrikako kostaldea bitartean. Testuinguru geografikoa bat dator Enperadoreak barkamen gutuean aipatutako lekuekin, eta badakigu, gainera, euskal karabela ugarik parte hartu zutela ekintza hartan, tartean Gipuzkoakoak: Pedro Iraurgirena, Miguel Labordarena, Juan Zuri Zubietarena, etab. Karabela haiek, «*después del desbaratado e roto de la dicha armada, volvieron al puerto de Alicante con su gente, unos el 10 y otros el 16 de octubre de 1516*»¹⁴, eta, Juan Sebastián gertatu zitzaion bezala, Koroari egindako zerbitzuen ordaina eskatzen jarraitzen zuten urtebete ge-roago ere.

Bestalde, badakigu getariarrak ere bazirela armada hartan, hala nola Martin Argiaín eta Juan Berrozpe,

[13] Eustaquio F. de Navarrete. *Historia de Juan Sebastián del Cano*. Edición facsímil de 1872. Pags. 290-291.

[14] AGS. CSU. Serie 1. Leg. 45.



Retrospectiva del siglo XVII de la villa de Getaria. Getariako XVII. mendeko irudikapena. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. *Signatura* [MPD,62,005].

Martín de Arguiain y Juan de Berrozpe, quienes, sin embargo, no concretan en qué nao acudieron a la refriega¹⁵.

Entendemos que todos estos elementos constituyen base suficiente para al menos considerar que la nao de nuestro protagonista fuera vendida en torno a estas fechas a los saboyanos y no como relacionan muchos autores con su presencia en la toma de Orán en 1509.

De lo que también tenemos conocimiento, es que Juan Sebastián de Elcano se encontraba a finales de junio del año 1517 en su villa natal, porque en esa fecha firmó como testigo en una carta de deuda de su convecino, Juan de Oiquina¹⁶.

baina ez zuten zehaztu zer itsasontzitan joan ziren borrokara¹⁵.

Hori guztia kontuan izanda, gure iritziz pentsatzekoa da Juan Sebastian Elkanoren itsasontzia garai horretan saldua izan zela savoiarrei eta salmentak ez duela zerikusirik, egile askok dioten bezala, 1509ko Orango konkistarekin.

Badakigu, halaber, 1517ko ekainaren amaieran Juan Sebastian Elkano Getarian zegoela, Juan Oikina herrikidearen zor gutun batean lekuko gisa sinatu baitzuen data horretan¹⁶.



Isla de San Antón y antiguo puerto de Getaria. Siglo XVI.

Getariako San Anton uhartea eta portu zaharra. XVI. mendea.

Ministerio de Cultura y Deporte.
 Archivo General de Simancas.
 Signatura [MPD,05,062].

[15] AGS. Contaduría del Sueldo. Serie 1, Leg. 45

[16] ARChV. P.C. Pérez Alonso (F). C-618/4.

Pensamos que en este espacio de tiempo que discurre entre los años 1517 y 1518, fue cuando Juan Sebastián mantuvo su relación amorosa con una joven convecina llamada María Hernández de Hernialde. De este vínculo engendraron fuera de matrimonio a su hijo Domingo, a quien en sus últimas voluntades dejó por heredero universal o principal de sus bienes y del que más adelante nos extenderemos convenientemente¹⁷.

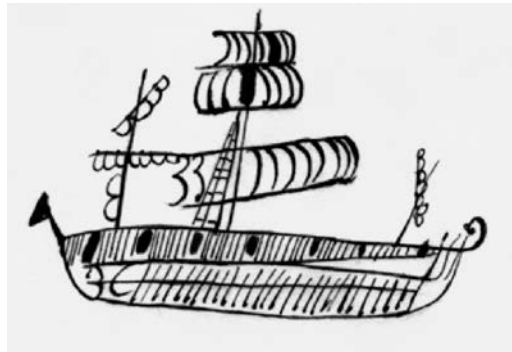
Lo más lógico hubiera sido que teniendo en cuenta la moral imperante en la época y la edad de nuestro protagonista, ya instalado en la treintena, se hubieran unido en matrimonio. Pero también regían otras particularidades en los enlaces, tales como la concertación que se hacía entre la parentela de las partes, la fijación de una dote suficiente para el adecuado mantenimiento de los contrayentes, así como la disponibilidad de una residencia estable que, en este caso, parece que no se dieron, aunque el oficio y el propio espíritu aventurero de Elcano tampoco serían elementos que ayudarían a materializar la unión.

El hecho objetivo es que a finales del año 1518, Juan Sebastián se aleja de su Getaria natal y recalca en Sevilla en los primeros días del siguiente año.

Uste dugu 1517tik 1518ra bitarteko aldi horretan izan zuela Juan Sebastianek maitasun harremana Maria Hernandez Hernialde getariar gaztearekin. Harreman horretatik seme bat izan zuten ezkontzaz kanpo, Domingo, eta gure protagonistak azken nahian hura izendatu zuen bere ondasun guztien oinordeko unibertsal edo nagusia. Baina aurrerago azalduko ditugu luze eta zabal Domingori buruzko xehetasunak¹⁷.

Garai hartako moralala eta gure protagonistaren adina kontuan izanda (ordurako bazituen hogeita hamar urte), normalena biak ezkontzea izango zen. Baina beste xehetasun batzuek ere garrantzi handia zuten ezkontzetan: bi aldeek senideek hitzartu ohi zituzten, ezkonberriak egokiro bizitzeko behar besteko ezkoncaria finkatu ohi zen, eta garrantzitsua zen bizileku egonkorra izatea ere. Antza, baldintza horiek ez ziren betetzen kasu honetan, eta Elkanoren lanbideak eta abenturarako senak ere ez zuten askorik lagunduko ezkontza gauzatzen.

Kontuak kontu, gauza ziur bakarra zera da: 1518. urtearen amaieran, Juan Sebastian bere jaioterri Getariatik urrundu, eta Sevillan porturatu zen, hurrengo urteko lehen egunetan.



Pinaza común. Siglo XVI.
Zamaontzi arrunta. XVI. mendea.
(AHPG-GPAH. Sign. 3-403, Fol. 87 vº.).

[17] AGI. Patronato, 38.R.1.

III.-

**EL ASENTAMIENTO EN SEVILLA. LOS PROLEGÓMENOS
DE LA PRIMERA EXPEDICIÓN A LA ESPECIERÍA.**

**SEVILLAN KOKATU ZENEKOA. ESPEZIERIARAKO
LEHEN ESPEDIZIOAREN ATARIKOAK.**

3.1.- La adscripción a la expedición

Para los primeros meses del año 1518 las negociaciones entre la Corona castellana y los portugueses Hernando de Magallanes y bachiller Ruy Faleiro, para «descubrir en los términos que nos pertenescen del mar océano, yslas e tierras firmes, ricas especierías y otras cosas» estaban muy avanzadas. De hecho, el 22 de marzo de 1518, el monarca otorga en Valladolid las oportunas capitulaciones para organizar la expedición, en las que se recogían cláusulas como las siguientes: «Prometo que por término de diez años primeros siguientes, no daremos licencia a persona alguna que vaya a descubrir por el mismo camino o derrota que vosotros fuéredes. Que yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de 130 toneles cada uno, e otros dos de 90, e otros de 60 toneles, bastecidos de gente y mantenimientos y artillería por dos años, e que vayan en ellos 234 personas»¹, estipulaciones que en su mayor parte no se cumplieron.

La experiencia, conocimientos e informaciones que poseían el navegante Magallanes y el astrónomo Falero, no cabe duda de que habían convencido plenamente a la realeza para montar esta armada a la Especiería «de la que nos seremos muy servidos e estos nuestros reynos muy aprovechados».

Es en este contexto de organización de la expedición, cuando Juan Sebastián de Elcano va a recalzar en Sevilla, incorporándose al equipo de Magallanes-Faleiro, un sábado, día 8 de enero de 1519, con el cargo de contra maestre y con un muy arreglado sueldo mensual de cuatro ducados de oro². En principio sorprende que una persona como Elcano, quede adscrita con una antelación de algo más de siete meses a una expedición

3.1.- Nola sartu zen espedizioan

1518ko lehen hilabeteetarako, Gaztelako Koroaren eta Hernando Magallaes eta Ruy Faleiro batxiler portugesen arteko negoziazioak oso aurrerata zeuden. Helburua, «descubrir en los términos que nos pertenescen del mar océano, yslas e tierras firmes, ricas especierías y otras cosas». Hain zuzen, 1518ko martxoaren 22an, espedizioa antolatzeke behar ziren hitzarmen guztiak eman zituen erregeak Valladoliden. Klausula hau jaso zen, besteren artean: «Prometo que por término de diez años primeros siguientes, no daremos licencia a persona alguna que vaya a descubrir por el mismo camino o derrota que vosotros fuéredes. Que yo vos mandaré armar cinco navíos, los dos de 130 toneles cada uno, e otros dos de 90, e otros de 60 toneles, bastecidos de gente y mantenimientos y artillería por dos años, e que vayan en ellos 234 personas»¹. Akordio gehienak ez ziren bete, ordea.

Magallaes nabigatzailea eta Faleiro astronomoa ezagutza eta eskarmentu handikoak ziren, eta zalan-tzarik ez dago horrek bete-betean konbentzitu zuela erregea armada hura antolatzeke Espezieriarara, «de la que nos seremos muy servidos e estos nuestros reynos muy aprovechados».

Espedizioa antolatzen ari zireneko testuinguru horretan iritsi zen Juan Sebastian Elkano Sevillara, eta Magallaes eta Faleiroren taldean sartu zen, larunbat batean, 1519ko urtarrilaren 8an, kontramaisu kargua betetzeko, oso moduzko soldata baten truke: hileko urrezko lau dukat jasoko zituen ordainetan². Hasiera batean harritzekoa da nolatan sartu zuten Elkano zazpi hilabete pasatxo lehenago espedizio hartan, espedizio

[1] AGI. Indiferente, 415, L. 1, F. 18 vº y ss.

[2] AGI. Contratación, 3255, L. 1.

comandada por extranjeros para él desconocidos, puesto que declara expresamente haber conocido a Magallanes por esas fechas³. Por lo tanto, cabe pensar que su incorporación se produjo gracias a la recomendación ejercida por alguna persona con ascendiente o responsabilidad en esta empresa, más teniendo en cuenta que se produjo de forma totalmente individual.

3.2.- La esencial conexión con Sevilla

Dentro de este elenco de posibles favorecedores, solamente se atisban dos vascos que tuvieron un papel estelar en el desarrollo de esta expedición: uno, el maestre de naos, Juan de Elorriaga; otro, el contador de la Casa de la Contratación sevillana, el azcoitiano Juan López de Recalde.

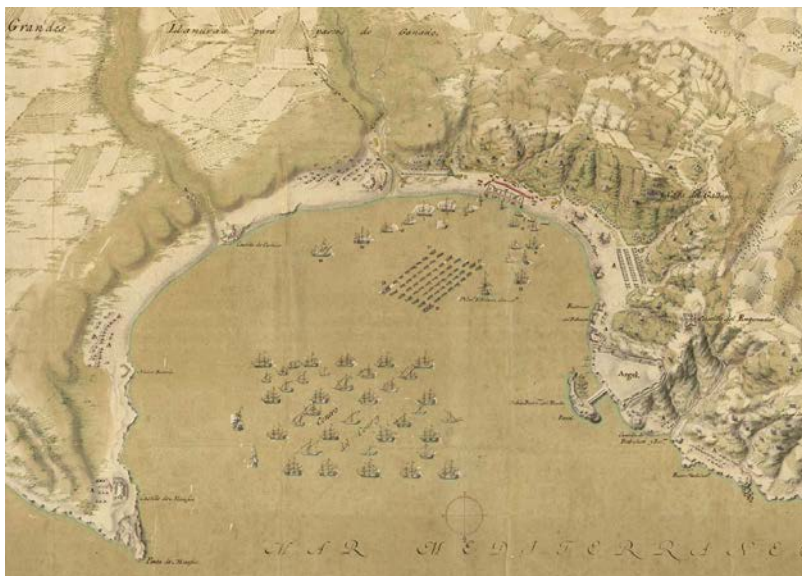
El primero de ellos, Elorriaga, al que creemos hijo del maestre y mercader zumayano Cristóbal López de Elorriaga, estaba casado en la misma Sevilla, con Juana de la Haya⁴. La trayectoria del citado Cristóbal en el ámbito mercadero de la ciudad hispalense venía desde tiempo atrás; no obstante, también fue requerido fre-

buruak atzerritarrak eta Elkanorentzat ezezagunak izanda, Elkanok berak adierazi baitzuen, espresuki, Magallanes orduan ezagutu zuela³. Beraz, pentsatzekoa da ekintza hartan ardura edo eragina zuen norbaitek gomendatuta sartu zela Elkano taldean, bera bakarrik sartu baitzen, gainera.

3.2.- Funtsezko harremanak zituen Sevillan

Elkanori mesede egin ahal izan zioten pertsona guztien artean bi euskaldunek bakarrik izan zuten garrantzizko zeregina espedizioaren garapenean: bata, Juan Elorriaga itsasontzi maisua, eta bestea, Juan Lopez Errekalde azkoitiarra, Sevillako Kontratazio Etxeko kontularia.

Lehena, Elorriaga, uste dugu Cristobal Lopez Elorriaga maisu eta merkataria zumaiarraren semea zela, eta Sevillara ezkondu zen Juana Hayarekin⁴. Cristobalek Sevilla hiriko merkataritza arloan bide luzea zuen egina aspalditik, baina errege armadak antolatzeke ere askotan eskatu izan zion Koroak, 1508an adibidez,



Mapa de la bahía de Argel.
Aljerreko badiako mapa.

Ministerio de Cultura y Deporte.
Archivo General de Simancas.
Signatura [MPD,10,004].

[3] AGI. Patronato, 34, R. 6, En declaración del propio Juan Sebastián de Elcano.

[4] AGI. Contratación, 5090, L. 4, Fol. 47v.

cuentemente por la Corona para la organización de armadas reales, como sucedió en 1508 con la formada para la guerra de Orán. Para esta expedición, además de encargarse de ciertos suministros, se le nombró junto con otros expertos marinos, para la conformación «de las capitanías en la sexta batalla de gente de la mar»⁵.

Por su parte, la experiencia de Juan de Elorriaga como maestro de nao, quedó ampliamente demostrada en la nutrida y excepcional expedición que al mando del segoviano Pedrarias Dávila, partió en 1514 a la llamada Castilla del Oro de la costa centroamericana del Darién. Juan de Elorriaga, acude a esta empresa como maestro de una carabela «redonda» de escasos 62 toneles llamada «Santa María de Gracia». Con esta embarcación de «velas cuadradas», esto es, rígidas y no direccionables, que era la más pequeña y barata de esta gran armada -la había adquirido la Corona por solamente 267 ducados de oro-, y al mando de quince hombres, logra atravesar el Atlántico⁶. Esta ostentosa flota en torno a la veintena de naos, que prometía traer ingentes cantidades de oro, lo que obtuvo fue un rotundo fracaso. Entre otras razones, porque la mayoría de las embarcaciones se perdieron por la famosa «broma» causada por un molusco que perforaba los cascos de las naos y las hundía. Esta misma suerte corrió Elorriaga cuando en el viaje de regreso y cerca de la isla de Cuba, le encargaron patronear otra carabela, la «Santa María de la Merced»⁷. De todas formas, él y su limitada tripulación pudieron regresar a Sevilla a bordo de la nao capitana, llamada «Concepción», que poco más tarde sería donada por la Corona a su eficiente contador Recalde⁸. Al año siguiente, en 1515, vuelve a embarcarse Elorriaga como maestro de la carabela donostiarra «La Bárbola» hacia tierra americana, «para la armada contra los Caribes, en la que va por capitán Juan Ponce de León»⁹.

Orango gerrarako. Espezieriarako espedizio hartan, zenbait horniduraz arduratu zen, eta, gainera, beste itsas aditu batzuekin batera, kapitainen mendeko soldadu taldeak eratzeko izendatu zuten: «capitanías en la sexta batalla de gente de la mar» ziren eratu beharrek⁵.

Juan Elorriaga, berriz, eskarmentu handiko itsasontzi maisua zen, eta ezin argiago erakutsi zuen hori Pedrarias Davila segoviarraren agindupean 1514an egindako espedizio handi eta bikainean, Erdialdeko Amerikako Darien kostaldera Castilla del Oro zeritzonera abiatu zirenean. Ekintza hartan karabela bateko maisu gisa joan zen Juan Elorriaga; karabela «biribila» zen, 62 upel eskaseko edukierakoa, eta «Santa María de Gracia» zuen izena. «Velas cuadradas» zituen ontziak (bela zurrun eta norabide bakarrek⁶), itsas armada hartako txikiena eta merkeena zen (Koroak urrezko 267 dukat ordainduta erosi zuten), eta, hamar gizonen gidaritzapean, Atlantikoa zeharkatzea lortu zuen⁶. Hogeiren bat itsasontziko flota arranditsu hark izugarri urre pila ekarriko omen zuen, baina porrot biribila baino ez zuen lortu. Besteak beste, ontzi gehienak galdu egin zirelako, molusku baten «broma» sonatuaren ondorioz: itsasontzien kroskoak zulatu, eta hondoratu egiten zituen. Hori bera gertatu zitzaion Elorriagari ere itzulerako bidaian, Kuba uhartetik gertu, «Santa María de la Merced» karabelaren patroiz zetorrela⁷. Edonola ere, bai Elorriagak eta bai karabelako tripulazioa txikiak Sevillara itzultzea lortu zuten, itsasontzi nagusian; «Concepción» zuen izena ontzi hark, eta geroxeago Koroak eman egin zion Errekalde kontulari eraginkorri⁸.

Hurrengo urtean, 1515ean, Elorriaga berriro itsasoratu zen Ameriketarantz, oraingoan Donostiako «La Bárbola» karabelako maisu gisa, «para la armada contra los Caribes, en la que va por capitán Juan Ponce de León»⁹.

[5] Archivo Histórico Nacional. En adelante AHN. Universidades, 713. Memoriales, cartas y otros documentos sobre la conquista de Orán.

[6] AGI. Patronato, 34, R.10.

[7] Ibidem.

[8] AGI. Indiferente, 419, L.5. Fol. 374 vº.

[9] AGI. Contratación, 4675B, L.2, F.26 vº.

Por su parte, el segundo de los citados era Juan López de Recalde y Lapazaran, hijo de Lope Ibañez y María Joan. Se trataba de un destacado mercader que antes de contraer matrimonio en septiembre de 1503 con una paisana suya de Azkoitia, llamada Lorenza de Idiacaiz, llevaba varios años asentado en Sevilla en la calle de Castro, donde se concentraba la residencia de los vascos en esa ciudad¹⁰. A los pocos años, concretamente en noviembre de 1507, este Juan López de Recalde es designado por el monarca para el importante cargo de contador de la Casa de la Contratación de las Indias, con un estupendo salario anual de 80.000 maravedís o, lo que es lo mismo, de unos 18 ducados de oro mensuales, que eran los ingresos de todo un año de un buen menestral artesano de la época¹¹.

La vinculación de Elcano con estos dos coterráneos afincados en tierra andaluza resulta incontestable. Así, para el primer día de octubre de 1518,

Bigarren euskalduna Juan Lopez Errekalde eta Lapazaran zen, Lope Ibañez eta Maria Joan senar-emazteen semea. Merkatari gailena zen, eta, 1503ko irailean Azkoitiko Lorentza Idiakaitz herrikidearekin ezkondu aurretik, zenbait urte zeramatzan Sevillako Castro kalean finkatuta; hantxe bizi ziren Sevillara joandako euskaldun gehienak¹⁰.

Handik urte gutxira, 1507ko azaroan zehazki, erregeak Indietako Kontratazio Etxeko kontulari izendatu zuen Juan Lopez Errekalde. Garrantzi handiko kargua zen, eta soldata ederra kobratzen zuen ordainetan: urteko 80.000 marabedi; alegia, hileko urrezko 18 dukat inguru, garaiko artisau on batek urte guztian irabazten zuena¹¹.

Elkanok Andaluziako lurretan finkatutako bi herrikide haiekin harremana izan zuela ukaezina da. Adibi-

Vista de Sevilla
a finales del siglo XVI.
Obra atribuida a
Alonso Sánchez Coello.
Sevillako ikuspegia
XVI. mendearen amaieran.
Alonso Sanchez Coellori
egotzitako artelana.

(www.museodelprado.es).



[10] AHPG-GPAH. Leg. 2-798. Fol. 35.

[11] Miguel Angel Ladero Quesada. *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias*. Pág. 125.

Juan de Elorriaga, ya formaba parte de la nómina de contratados para preparación de la flota, con la categoría de maestre de la nao San Antonio¹². Cuando Elcano se incorpora a esta nómina tres meses y pocos días más tarde, tal como se ha indicado más arriba, es fichado como contra maestre de la nao Concepción, aunque con idéntico sueldo al de los maestros, cargo con el que será registrado dos meses más tarde. Pero a la hora de liquidar a la treintena de contratados, los sueldos de la primera quincena de enero de 1519, resulta que los 750 maravedís o dos ducados correspondientes a Elorriaga, dice textualmente la nota, «*llevolos Juan Sebastián*»¹³. Esta simple circunstancia denota que la relación entre ambos debía ser bastante estrecha, ya que no es normal que un recién llegado perciba los honorarios de otro compañero sin existir un vínculo especial entre ambos.

Lo más probable y lógico es que esta implicación se extendiera al contador Recalde, responsable de controlar y materializar estos pagos por medio de su escribano de confianza y oficial de los libros de la Casa de la Contratación, el azpeitiano Juan de Eguibar¹⁴.

Resulta curioso comprobar que cuando Elcano dio su poder en Sevilla ante el escribano Aguilera, un lunes, día 1 de agosto de 1519, esto es, pocos días antes de la partida de la expedición. Los destinatarios de este poder fueron sus hermanos Sebastián y Domingo, y sus compañeros de viaje, Juan de Acurio y Domingo de Yarza. En el mismo se hacía constar que «*en mi nombre puedan demandar e recaudar y cobrar así en juicio como fuera de él, de todas e qualesquier personas que sean vecinos e moradores así de esta dicha cibdad de Sevilla como de otras partes e lugares, todos los maravedís e ducados e otras cosas que me sean debidos*». Dicho poder también lo hace extensible a «*Francisco de Santa Cruz, mercader, vezino de la dicha cibdad de Sevilla, en la collación de Santa María Madalena*». Éste era un destacado miembro de la sociedad sevillana, a quien en 1518 se le había otorgado el regimiento de la villa de

dez, 1518ko urriko lehen egunerako, Juan Elorriaga jada flota prestatzeko kontratatutakoen zerrendan zegoen, San Antonio itsasontziko maisu gisa¹². Elkano hiru hilabete eta egun gutxi batzuk geroago sartu zen zerrenda horretan, Concepcion itsasontziko kontra maisu moduan, baina maisuen soldata bera zuen, eta kargu horrexekin erregistratuta ageri da bi hilabete geroago. Hogeita hamar kontratatuei 1519ko urtarrileko lehen hamabostaldiko soldatak ordaintzeko garaia iritsi zenean, Elorriagari zegozkion 750 marabedi edo bi dukatak Juan Sebastianek hartu omen zituen; hala dio oharrak hitzez hitz: «*llevolos Juan Sebastián*»¹³. Gertakari txiki horrek argi erakusten du Elorriagak eta Elkanok harreman estu samarra izan behar zutela, ez baita batere arrunta iritsi berri batek kide baten ordainsariak jasotzea, bien artean lotura berezirik ez bada.

Pentsatzekoa da Errekalde kontulariak zerikusia zuela horretan, haren ardua baitzen ordainketa horiek kontrolatu eta gauzatzea, konfiantzako eskribau eta Kontratazio Etxeko liburuen ofizial zen Juan Egibar azpeitiarraren bidez¹⁴.

Bitxia da ikustea Elkanok ahalorde bat eman zuela Sevillan, Aguilera eskribauaren aurrean, astelehen batez, 1519ko abuztuaren 1ean; espedizioa abiatu baino egun gutxi batzuk lehenago, beraz. Ahalordearen hartzaileak Juan Sebastianen bi anaia ziren, Sebastian eta Domingo, bai eta Juan Akurio eta Domingo Iartza bidai-deak ere. Idatziz jasota gera zedin, honela adierazi zuen ahalorde hartan: «*en mi nombre puedan demandar e recaudar y cobrar así en juicio como fuera de él, de todas e qualesquier personas que sean vecinos e moradores así de esta dicha cibdad de Sevilla como de otras partes e lugares, todos los maravedís e ducados e otras cosas que me sean debidos*». Eta merkatari bat ere egin zuen ahalordearen hartzaile: «*Francisco de Santa Cruz, mercader, vezino de la dicha cibdad de Sevilla, en la collación de Santa María Madalena*». Sevillako gizartean garrantzi handiko kidea zen hura. Esaterako, 1518an

[12] AGI. Contratación, 3255, L.1, Fol. 57.

[13] AGI. Contratación, 3255, L.1, Fol. 86.

[14] AGI. Justicia, 1144, N.2, 28.

San Salvador en la isla Fernandina del Caribe ¹⁵ y se constituyó en delegado particular del Licenciado Vargas, «*tesorero del Consejo Real por la infanta doña Catalina*». Esto le facultaba para cobrar millones de maravedís del oro, perlas, aljófár, etc, procedente de Indias, merced a la cédula real expedida en La Coruña el mes de mayo de 1520 ¹⁶. Asimismo, pocos años más tarde, ostentó el cargo de teniente de alcaide de los Reales Alcázares y Atarazanas de Sevilla ¹⁷. De todas formas, no sería descartable que su relación con nuestro protagonista datara de tiempo anterior, cuando «*en 1511 tuvo cargo de proveer una armada para pasar a África*» ¹⁸. Lo que es incontestable es el estrecho vínculo que mantenía con este Santa Cruz, puesto que al poco de regresar de su aventura circunnavegatoria, se dirige expresamente al monarca para que a este mercader «*le dé la procuración (de la enco)mienda de Sevilla que está vaca y de neçesidad la a de prover V. M.*». La petición se hace extensiva a un tal Bernardino de la Serna, solicitando se le conceda la oportuna provisión real para que el Papa le otorgue las rentas de la iglesia prioral onubense de Aracena. De hecho, el propio Elcano presenta a ambos recomendados como «*cercanos parientes, muy probes, y con lo que tenían me an mucho ayudado en el dicho viaje, que sin ellos no pudiera aver servido a V. M.*» ¹⁹. Es posible que la estancia en Sevilla de un solitario Juan Sebastián durante gran parte del año 1519, se concretara en el domicilio de algunas de estas personas, -más probablemente en el de Serna-, pero lo que no tiene sentido es presentarlas como parientes cercanos y además muy pobres, demostrativas de que a la hora de pedir recompensas a la Corona valía todo.

Pero volviendo a la escritura de poder antes aludida, entre los testigos de esta escritura también figura el mercader Martín Ruiz de Iturbe ²⁰. Este comerciante bergarés estaba muy relacionado con el antes citado Recalde. De hecho, principalmente a través de una de

Karibeko Fernandina uhartean zegoen San Salvador hiribilduaren gobernua eman zioten ¹⁵, eta Vargas lizenziatuaren ordezkari partikular egin zen, «*tesorero del Consejo Real por la infanta doña Catalina*» ere bazena. Horrek ahalmena ematen zion Indietatik ekarritako urre, perla, perla txiki eta abarrengatik milioika marabedi kobratzeko, Coruñan 1520ko maiatzean emandako errege zedulari esker ¹⁶. Halaber, zenbait urte geroago, Sevillako Errege Alkazarretako eta Ontzioletako alkateorde izan zen ¹⁷.

Dena den, ez da baztertzekoa gure protagonista-rekin harremana lehendik izatea; izan ere, «*en 1511 tuvo cargo de proveer una armada para pasar a África*» ¹⁸. Elkanok eta Santa Cruzek harreman estua zuten, horretan zalantzarik ez dago, zeren eta zirkumnabigazioko abenturatik itzuli eta gutxira, espresuki erregeari zuzendu baitzitzaion, eskatuz eman ziezaiola merkataritari hari «*la procuración (de la enco)mienda de Sevilla que está vaca y de neçesidad la a de prover V. M.*». Eskaera horretan Bernardino Serna delako bat ere aipatu zuen, eskatu baitzuen eman ziezaiotela beharrezkoa zen errege agindua, Aita Santuak Huelvako Aracena herriko priore elizako errentak eman ziezazkion. Hain zuzen, Elkanok berak honela aurkezten ditu bi gomendatuak: «*cercanos parientes, muy probes, y con lo que tenían me an mucho ayudado en el dicho viaje, que sin ellos no pudiera aver servido a V. M.*» ¹⁹. Baliteke 1519. urteko zati handi batean Sevillan bakar-bakarrik egon zen Juan Sebastian hura bi pertsona horietako baten etxean bizi izatea, Sernarenean seguruen. Zentzurik batere gabekoa da, ordea, bi pertsona haiek gertuko senide gisa aurkeztea, eta oso behartsuak balira bezala, gainera. Horrek erakusten du Koroari sariak eskatzerakoan edozer zela balekoa.

Baina itzul gaitezen lehen aipatutako ahalorde eskriturara, lekuko gisa Martín Ruiz Iturbe merkataria ere ageri baita ²⁰. Bergarra zen, eta harreman handia

[15] AGI. Indiferente,419,L.7,F.833vº.

[16] AGI. Contratación,4675B,L.2, F.16.

[17] AGI. PANAMÁ,234,L.3,f.161rº.

[18] AGI. Indiferente,421,L.11,F.58-59.

[19] SNAE. Archivo Torre de Laurgain. Sección Lardizabal. Leg. Olim. 15. Carta autógrafa de Juan Sebastián de Elcano.

[20] AHPS. Oficio VII. 2. 4896P_7vº.

las naos del contador, denominada San Juan, cuyo factor y responsable era Juan Pérez de Rezabal²¹, enviaba sus mercaderías a diversos puertos centroamericanos y, especialmente, al de San Juan de Puerto Rico²².

Como se puede observar, la relación de Elcano con todas estas personas que constituían un referente en la frenética actividad comercial del principal puerto de la época, es la que propiciaría su temprana adscripción al proyecto expedicionario de Magallanes.

Pero lo que sorprende de estas contrataciones que se hicieron para colaborar en los preparativos de la expedición, es la falta de criterio a la hora de asignación de sueldos. Así, Elcano se incorpora a esta empre-

zuen lehen aipatutako Errekalderekin. Hain zuzen, kontulariaren jabetzako itsasontzi batez baliatzen zen nagusiki (San Juan izenekoa, zeinaren faktore eta arduradun Juan Perez Rezabal zen²¹), salgaiak Erdialdeko Amerikako zenbait portutara bidaltzeko; batik bat, San Juan de Puerto Ricora²².

Ikus daitekeenez, garaiko portu nagusiko merkataritza jarduera frenetikoan erabat erreferentziazkoak ziren pertsona haiekin guztiekin harremana izateak lagundu egingo zion Elkanori Magallaesen espedizio proiektuan hain azkar sartzen.

Baina harrigarri suertatzen da espedizioaren pres-taketa lanetan laguntzeko egindako kontratazio haie-tan soldatak esleitzeko irizpiderik ez izatea. Izan ere, Elcano kontramaisu karguarekin sartu zen eginkizun



Plano de Sevilla. Siglo XVI.
Sevillako plano. XVI. mendea.

(Universitäts Bibliothek
Heidelberg - Alemania).

[21] AGI. Justicia, 1144.N.2,F.37.

[22] AGI. Indiferente, L.1,F.123.

sa con el cargo de contraamaestre, por cuatro ducados al mes en concepto de sueldo y mantenimiento, esto es, el mismo que venía percibiendo desde unos meses antes Elorriaga, aunque este figuraba como maestre. Se puede pensar que maestros y contraamaestres tenían asignado idéntico salario. Pero cuando el primero de marzo de 1519 fue contratado como marinero, el bermeano Juan de Acurio por ducado y medio, y al mes siguiente fue ascendido a contraamaestre, siguió percibiendo la misma cantidad dineraria. Otro caso bastante extraño en este sentido es el del carpintero de Deba Domingo de Yarza, quien entró a servir en su oficio el 1 de junio de 1519. Su labor consistía en abrir las escotillas para el funcionamiento de las lombardas en las naos Concepción y San Antonio, asignándosele el mismo salario que a los maestros de nao, a pesar de la supuesta mayor categoría y responsabilidad de éstos²³.

Entendemos que el contador Recalde, responsable del pago y fiscalización de estas cantidades en razón de su cargo, tendría mucho que ver a la hora de fijar estas asignaciones a sus paisanos. El hecho objetivo es que la asignación de Elorriaga y Elcano, fue incrementada en un 20%, al mes siguiente de la llegada del último de los citados²⁴.

Y precisamente, a consecuencia del apresto de esta armada de Magallanes, pocos años más tarde será suspendido y apartado de su cargo este influyente funcionario de la Casa de la Contratación sevillana, al ser acusado por el emergente factor Aranda, de haberse aprovechado del material sobrante de la misma (armas, munición, olonas o telas fuertes para velamen, etc.)²⁵.

Este hecho, por un lado, parece indicar que no se escatimaron gastos en los suministros y preparativos de la flota magallánica; pero, por otro, denota las disputas internas que Recalde sostenía con los demás oficiales de esta Casa de la Contratación y, más concretamente, con los herederos del tesorero Sancho de Ma-

hartan, hileko lau dukaten truke, soldata eta mantenu moduan. Soldata hori bera ari zen jasotzen Elorriaga zenbait hilabete lehenagotik, baina maisu kargua zuen hark. Pentsa liteke maisuek eta kontramaisuek soldata bera zutela. Baina 1519ko martxoaren 1ean Juan Akurio kontratatu zutenean marinel gisa, dukat eta erdi eman zioten, eta hurrengo hilean mailaz igo eta kontramaisu izendatu zutenean, Akuriok lehengo diru kopuru bera kobratzen jarraitu zuen.

Ildo beretik bitxi samarra da Domingo Iartza zurgin debarraren kasua. 1519ko ekainaren 1ean hasi zen lanean zurgin moduan; Concepcion eta San Antonio itsasontzietan bonbardentzat eskotilak irekitzea zen haren eginkizuna, eta itsasontzi maisuei bezainbesteko soldata eman zioten, nahiz eta haien kategoría eta ardua, ustez behintzat, handiagoa izan²³.

Uste dugu Errekalde kontulariak zerikusi handia izango zuela herrikideei jarritako diru kopuru horietan, bere kargua zela-eta Errekalderen ardura baitzen soldatak ordaintzea eta ikuskatzea. Eta usteak uste, kontu ziuerra da Elorriagari eta Elkanori %20 handitu zietela diru kopurua, bigarren hori iritsi eta hurrengo hilean²⁴.

Eta hain zuzen ere Magallaesen itsas armada hura prestatzeko lanen ondorioz, urte gutxi batzuk geroago kargutik kendu zuten Sevillako Kontratazio Etxeko kontularia, beso luzeko funtzionarioa izateagatik, haren kontrako salaketa jarri baitzuen Aranda faktoreak, sobera geratutako materialaz baliatu zela leporatuta (armak, munizioa, belak egiteko olona edo oihal sendoak, etab.)²⁵.

Horrek bi gauza adierazten ditu: batetik, Magallaesen flota hornitzean eta prestatzean ez zirela antza diruari begira egon; baina, bestetik, Errekaldek tirabirak zituela Kontratazio Etxeko gainerako ofizialekin eta, zehatzago, Sancho Matienzo altxorzainaren oinordekoekin nahiz Juan Arandarekin.

[23] AGI. Contratación, 3255L.1.F.86, 129, 143 y 169.

[24] AGI. Contratación, 3255L.1.F.92.

[25] AGI. Justicia, 1144.N.2.F.37. Relación de cosas que tomó Juan López de Recalde de la munición que sobró de la armada del capitán Hemando de Magallanes.

tienzo, así como con el citado Juan de Aranda. Por otra parte, resultaba mezquina la acusación de haberse apropiado de armas y munición sobrante de la expedición, cuando el propio Juan López de Recalde las tuvo que sacar de la Casa de la Contratación para hacer frente y doblegar la revuelta de las Comunidades de 1521, cuando Juan de Figueroa, Juan de Guzmán y otros sublevados sevillanos tomaron los Reales Alcázares del lugar²⁶.

3.3.- Su participación en el proceso de selección

Pero volviendo al papel desempeñado por Elcano durante esta época anterior a la partida de la armada, hay que aclarar que el cometido de los denominados maestros no se ceñía solamente a la armazón y organización de la nao. Su competencia también alcanzaba la selección del personal de la expedición.

Conocidas son las dificultades que se topó Magallanes para el reclutamiento de marinería en Sevilla dispuesta a enrolarse en esta armada. Debido a ello envió a varios de sus subordinados a Málaga, Cádiz, Condado de Niebla y a otros puertos peninsulares sureños para conseguirlo. Pero como reconocía él mismo, *«a pesar de todas estas diligencias e con otras muchas que se hizieron, no pude equipar las naos de la dicha armada con los naturales de estos reynos y por no los hallar, mandé a los maestros recibiesen los extranjerros que les pareciesen ser suficientes. Y se recibieron extranjerros, así griegos como venecianos, ginoveses e siçilianos e franceses e portugueses para grumetes»*²⁷.

A este respecto resultan un tanto sorprendentes las afirmaciones del propio Elcano, diciendo *«que después de dados los pregones, nunca este testigo vido nin oyó decir que ninguna persona de los naturales de esta ciudad se quiso venir a la dicha armada, porque dezían que era poco el sueldo que se les daba»*²⁸. Establezca-

Bestalde, zitalkeria izan zen espedizioan sobera geratutako armez eta munizioaz jabetu izana leporatzea, Juan Lopez Errekalkdek berak atera behar izan baitzituen Kontratazio Etxetik 1521eko Gaztelako Komunitateen Gerran matxinatuei aurre egin eta haiek menderatzeko, Juan Figueroa, Juan Guzman eta beste zenbait sevillarrek hiriko Errege Alkazarrak hartu zituztenean²⁶.

3.3.- Hautaketa prozesuan parte hartu zuenengan

Baina itzul gaitezen berriro itsas armada espedizioan abiatu aurreko garaira, eta azter dezagun zer eginkizun bete zuen horretan Elkanok. Lehen-lehenik, argitu beharra dago maisu zeritzotenen zeregina ez zela bakarrik itsasontzia denetik hornitzea eta antolatzea. Haien ardura zen, baita ere, espedizioko kideak hautatzea.

Gauza jakina da Magallaesek zailtasun handiak izan zituela itsas armada hartan sartzeko prest zeuden mari-nelak biltzeko Sevillan. Horregatik, bere mendeko batzuk bidali zituen Malagara, Cadizera, Nieblako kon-derrira eta penintsulako hegoaldeko beste portu batzuetara, marinel bila. Magallaesek berak aitortu zue-nez, baina, *«a pesar de todas estas diligencias e con otras muchas que se hizieron, no pude equipar las naos de la dicha armada con los naturales de estos reynos y por no los hallar, mandé a los maestros recibiesen los extranjerros que les pareciesen ser suficientes. Y se recibieron extranjerros, así griegos como venecianos, ginoveses e siçilianos e franceses e portugueses para grumetes»*²⁷.

Horri dagokionez, harrigarri samarra da Elkanok esandakoa, adierazi baitzuen *«que después de dados los pregones, nunca este testigo vido nin oyó decir que ninguna persona de los naturales de esta ciudad se quiso venir a la dicha armada, porque dezían que era poco el sueldo que se les daba»*²⁸. Alderatu ditzagun horrelako

[26] AGI. Justicia, 1144, N. 2.F. 51 y ss.

[27] AGI. Patronato, 34, R. 6, F. 5-6.

[28] AGI. Patronato, 34, R. 6, F. 23.

mos una comparativa de los sueldos que se solían ofrecer a la marinería de base en esta clase de expediciones. Para ello dejaremos al margen las prebendas individuales de cámara, quintalada y caja. Estos derechos incluían los artículos propios que podían llevar, así como la ganancia obtenida por el flete o carga transportada. El siguiente resumen nos ofrece una perspectiva sobre la cuestión:

espedizioetan oinarriko marinelei eskaini ohi zitzaizkien soldatak. Horretarako, alde batera utziko ditugu prebenda indibidualak (ganbera, kintalada eta kutxa), aparteko eskubideak baitziren horiek: zer gauza pertsonal eraman zitzaizkien, eta garraiatutako zama edo kargarengatik zer irabazi lortuko zuten. Laburpen honek gaiari buruzko ikuspegi bat ematen digu:

EXPEDICIÓN ESPEDIZIOA	AÑO URTEA	MARINEROS (maravedís al mes) MARINELAK (marabediak, hileko)	GRUMETES (maravedís al mes) ITSASMUTILAK (marabediak, hileko)	PAJES (maravedís al mes) MORROIAK (marabediak, hileko)
<i>Magallanes a la Especiería</i> ²⁹	1519	1.200	800	500
<i>Pedrrarias Dávila a Castilla del Oro</i> ³⁰	1514	900	600	400
<i>General a Inglaterra / Flandes</i> ³¹	1522	750	500	375
<i>García de Loaysa a la Especiería</i> ³²	1525	1.125	800	600

Como se puede comprobar, los sueldos ofrecidos a la marinería de la expedición que culminó la vuelta al mundo eran lo suficientemente atractivos para que no hubiera habido problemas para completar la misma. De todas formas, suponemos que el destino y objetivo de estas armadas también influirían en el ánimo de la gente. De hecho, sería muy diferente enrolarse en una flota con una ruta conocida y concreta como eran las de Inglaterra y Castilla del Oro, que hacerlo en otra con pretensiones descubridoras y rumbo desconocido.

Solventados los problemas de alistamiento y cuando parecía que todo estaba en orden, un 9 de agosto de 1519, esto es, un día antes de la partida de la armada desde Sevilla, los oficiales de la Casa de la Contrata-

Ikus daitekeenez, munduari bira emanez amaitu zuen espedizioa egiteko marinelei eskaini zizkieten soldatak onak ziren, tripulazioa osatzeko arazorik ez izateko bezain erakargarriak bai behintzat. Pentsatzekoa da, beraz, itsas armada haien norakoak eta helburuak eragin nabaria izango zuela jendearen aldar-tean. Izan ere, ez zen izango inondik ere gauza bera bide ezagun eta zehatz bat egitekoa zen flota batean erroldatzea (Ingalaterrara eta Castilla del Orora joaten zirenetan, adibidez) eta aurkikuntzak egiteko asmoz ibilbide ezezaguneko batean sartzea.

Konpondu zuten azkenean marinela aurkitzeko arazoa, eta bazirudien dena ondo zegoela, baina 1519ko abuztuaren 9an, itsas armada Sevillatik abiatu baino egun bat lehenago, Kontratazio Etxeko Matienzo

[29] AGI. Contaduría del Sueldo,425,N.1,R.1.

[30] AGI. Contratación,3253,L.1.

[31] ARChV.P.C. Quevedo(D).C-189/2.

[32] AGI. Contaduría del Sueldo,425,N.1,R.2

ción, Matienzo y Recalde, se reúnen de urgencia con Magallanes. Quieren comunicarle el contenido en una carta real fechada en Barcelona el 26 de julio de ese mismo año. Por la misma, se ordenaba «*que el comendador Ruy Falero se quede e que no vaya por capitán con él juntamente en el armada que Su Alteza manda hacer de la Especiería e vaya en su lugar el señor Juan de Cartajena como su conjunta persona. E ansimismo que los despenseros que vayan en dicha armada los pongan e nonbren los dichos jueces oficiales*»³³.

Al primer enunciado, Magallanes contesta que le parece bien que Ruy Falero no vaya; sin embargo, propone a los citados oficiales que Francisco Falero, hermano del anterior, «*vaya por capitán de una de las naos de la dicha armada, con tanto que el dicho Ruy Falero dé y entregue a los señores oficiales e a él, la altura de la longitud del Este-Hoeste con todos los regimientos que cunple a ella*», propuesta que no fue aceptada. En cuan-

eta Errekalde ofizialak Magallaesekin bildu ziren presa biziz. Bartzelonatik igorritako errege gutun batek zioena jakinarazi nahi zioten. 1519ko uztailaren 26ko data du, eta haren bidez agintzen zitzaion «*que el comendador Ruy Falero se quede e que no vaya por capitán con él juntamente en el armada que Su Alteza manda hacer de la Especiería e vaya en su lugar el señor Juan de Cartajena como su conjunta persona. E ansimismo que los despenseros que vayan en dicha armada los pongan e nonbren los dichos jueces oficiales*»³³.

Lehen agindua dela eta, Magallaesek erantzun zuen ondo iruditzen zitzaiola Ruy Faleiro ez joatea, baina aipatutako ofizialei proposatu zien Ruyren ordezharen anaia Francisco Faleiro joan zedila: «*vaya por capitán de una de las naos de la dicha armada, con tanto que el dicho Ruy Falero dé y entregue a los señores oficiales e a él, la altura de la longitud del Este-Hoeste con todos los regimientos que cunple a ella*»; ez zioten pro-



Plano de la costa mediterránea.
Mediterraneo kostaldeko plano.

Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. *Signatura* [MPD,67,024].

[33] AGI. Patronato, 34, R. 8.

to al segundo de los extremos, manifiesta *«que él tiene puestos por despenseros dos portugueses, los cuales son personas que él confía para el dicho cargo, de los cuales uno se llama Alonso Gonçalez, es casado en esta ciudad con una ama suya de leche, y el otro (Gaspar Díaz) es soltero y su criado, e que tiene por cierto que lo harán muy bien»*. Asimismo, requirió a los dichos oficiales, *«que ellos no impidan ir a los dichos portugueses, sus parientes e criados, porque él los non tiene de dexar sino quando él mismo quedare, e porque él está de partida y el armada toda presta»*. La tensión por este tema debió ser máxima, puesto que al final Magallanes lanzará su amenaza, diciendo *«que no impidan lo que tanto está adelante y toca a servicio de Su Alteza. E que siendo ellos causa de no seguir esta empresa, sean obligados de dar cuenta de todo lo que sobre ello sucediere»*³⁴.

El hecho objetivo es que Matienzo y Recalde debieron de ceder en este asunto, porque al día siguiente partió la flota del puerto de Sevilla para desplazarse a Sanlúcar de Barrameda. Aquí quedará estacionada durante más de un mes antes de iniciar su periplo por mar abierto, acompañando a Magallanes todos sus hombres de confianza.

posamena onartu. Bigarren aginduari dagokionez, berriaz, erantzun zuen *«que él tiene puestos por despenseros dos portugueses, los cuales son personas que él confía para el dicho cargo, de los cuales uno se llama Alonso Gonçalez, es casado en esta ciudad con una ama suya de leche, y el otro (Gaspar Díaz) es soltero y su criado, e que tiene por cierto que lo harán muy bien»*. Gainera, ofizial haiei eskatu zien *«que ellos no impidan ir a los dichos portugueses, sus parientes e criados, porque él los non tiene de dexar sino quando él mismo quedare, e porque él está de partida y el armada toda presta»*. Gai horrek tirabira ezin handiagoa eragingo zuen, Magallaesek azkenean mehatxu hau bota baitzuen: *«que no impidan lo que tanto está adelante y toca a servicio de Su Alteza. E que siendo ellos causa de no seguir esta empresa, sean obligados de dar cuenta de todo lo que sobre ello sucediere»*³⁴.

Matienzok eta Errekaldek gai horretan amore emango zuten azkenean, zeren eta, hurrengo egunean, ontzidia Sevillako portutik abiatu zen, Sanlúcar de Barramedarantz. Hantxe egongo zen geldi hurrengo hila-bete pasatxoan, itsas zabalean zeharreko bidaldiari ekin aurretik, Magallaesek alboan konfiantzazko gizon guztiak zeramatzala.

[34] AGI. Patronato, 34, R. 8.

IV.-

**LAS NAOS PARTICIPANTES EN LA EXPEDICIÓN.
COMPARATIVA CON OTRAS ARMADAS.
RELACIÓN CON LA CONSTRUCCIÓN NAVAL VASCA.**

**ESPEDIZIOAN PARTE HARTU ZUTEN ITSASONTZIAK.
BESTE ITSAS ARMADA BATZUEKIKO ALDERAKETA.
EUSKAL ONTZIGINTZAREKIKO HARREMANA.**

4.1.- El proceso de adquisición de las naves participantes

Son varios los documentos, tanto archivísticos como bibliográficos, que ofrecen noticias sobre la composición y características de los navíos que participaron en la expedición magallánica de 1519, que en su mayoría procedían del País Vasco¹. De conformidad con esas informaciones, esta es la relación con su porte y coste, de las naos que tomaron parte en la expedición:

TÍTULO DE LA EMBARCACIÓN ITSASONTZIAREN IZENA	PORTE (En toneles) TAMAINA (upelak)	PRECIO TASADO (En maravedís) PREZIO TASATUA (marabediak)	PRECIO TASADO (En ducados) PREZIO TASATUA (dukatak)
Trinidad (capitana)	110	270.000	720
San Antonio	120	330.000	880
Concepción	90	228.750	610
Victoria	85	300.000	800
Santiago	75	187.500	500

En las capitulaciones establecidas por la Corona con Magallanes y el bachiller Ruy Falero para organizar este viaje, fechadas el 22 de marzo de 1518, se disponía la armazón de cinco navíos: dos de 130 toneles cada uno; otros dos de 90 y uno de 60 toneles². Como se puede comprobar, solo uno de ellos coincidía con la medida asignada en estas capitulaciones, aunque las diferencias tampoco eran significativas, porque se pasaba de un arqueo total autorizado de 500 toneles, a otro real y contratado de 480.

[1] Así, por ejemplo: AGI. Patronato,34,R.10. Relación del coste de la armada de Magallanes. Núm. XVII. Pág. 162. Martín Fdez de Navarrete. Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles. Tomo IV, etc.

[2] AGI. Indiferente,415,L.1,F.18.

4.1. Espedizioko itsasontziak erosteko prozesua

1519ko Magallaesen espedizioan zer itsasontzik parte hartu zuten eta zer ezaugarri zituzten jakiteko, agiri bat baino gehiago ditugu, bai artxiboetan, bai bibliografietan, eta badakigu gehienak Euskal Herrian eginak zirela¹. Agiri horietako informazioa kontuan hartuz, tamaina eta kostu hauek izan zituzten itsasontzi haiek:

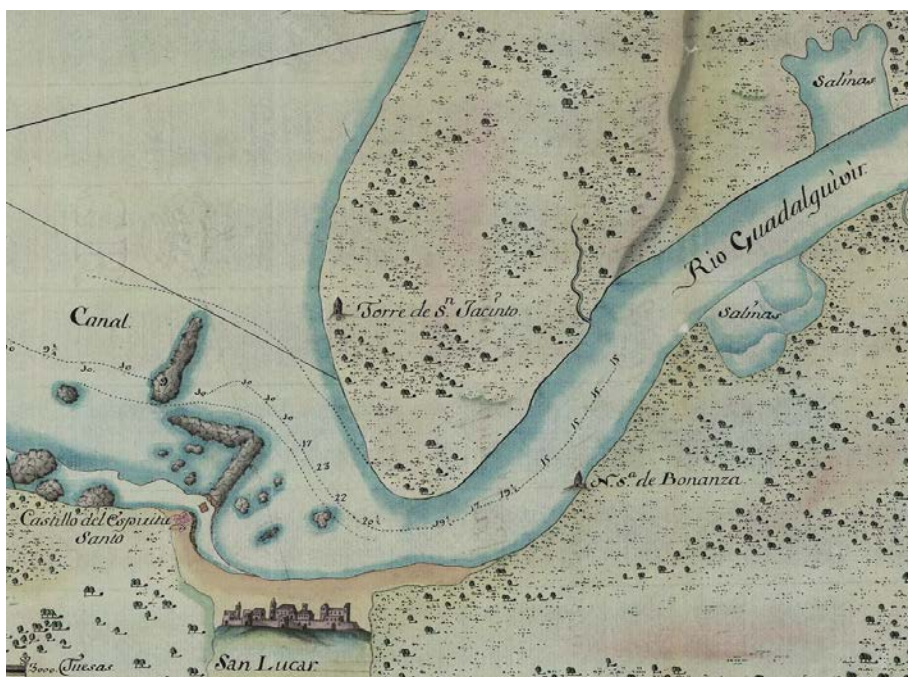
Koroak Magallaesekin eta Ruy Faleiro batxilerra-ekin bidaia hura antolatzeko egin zituen hitzarmenetan, 1518ko martxoaren 22koak, bost itsasontzi prestatu beharra adostu zen: bi itsasontzik 130na upeleko edukiera izango zuten; beste bik, 90na upelekoa, eta batek, 60 upelekoa². Ikus daitekeenez, itsasontzi bakarrak zuen hitzarmenetan adierazitako tamaina. Baina, egia esan, aldea ere ez zen benetan nabarmena, baimendutako neurria guztira 500 upeleko edukiera baitzen, eta egiaz kontratatutakoa, 480.

La selección y adquisición de estas embarcaciones por la Corona, comenzó en el verano de 1518 entre Cádiz y Sanlúcar, mediante requisa. Para ello, se comisionó a dos personas, entre ellas un vasco. A éste las fuentes documentales lo citan como «Cristóbal, vizcayno», que bien pudiera tratarse del guipuzcoano Cristóbal de Elorriaga, que ya había intervenido en el apresto de otras armadas. A Cristóbal se le pagaron «por el salario que a de aver por diez días que estuvo en la yda de Sanlúcar a Cádiz, que se fue a enbargar las naos e traer relación de ellas, tres reales de plata por día»³.

Como ha quedado apuntado, tres de estas naves eran vascas. La primera de ellas, llamada Santa María, fue intervenida al maestre de naos ondarrés, Domingo de Apallua. En un documento protocolizado en Sevilla un jueves, 23 de septiembre de 1518, interviene otro maestre de Ondarroa, de nombre Pedro de Arizmendi. Éste se declara hijo del citado Apallua, aunque, en realidad, debía ser su yerno. De hecho, en otros documen-

Koraa 1518ko udan hasi zen itsasontziak hautatzen eta erosten, Cadiz eta Sanlucar bitartean, konfiskazio bidez. Bi pertsonari eman zien horretarako mandatua; tartean, euskaldun bat. Iturri dokumentaletan ageri denez, euskaldun hura «Cristóbal, vizcayno» zen, eta baliteke Cristobal Elorriaga gipuzkoarra izatea, lehendik ere aritu baitzen beste itsas armada batzuk prestatzen. Hauxe ordaindu zioten Cristobali: «por el salario que a de aver por diez días que estuvo en la yda de Sanlúcar a Cádiz, que se fue a enbargar las naos e traer relación de ellas, tres reales de plata por día»³.

Lehen aipatu dugun bezala, itsasontzi horietatik hiru Euskal Herrian eginak ziren. Bat, Santa Maria izenekoa, Domingo Apallua itsasontzi maisu ondarroarri atzeman zioten. 1518ko irailaren 23an Sevillan protokolizatutako dokumentu batean Ondarroako beste maisu bat ageri da, Pedro Arizmendi izenekoa. Lehen aipatutako Apalluaren semea zela adierazi zuen Pedro Arizmendi hark, baina suhia izango zen benetan. Hain



Desembocadura del río Guadalquivir en Sanlúcar de Barrameda. Guadalquivir ibaiko bokalea, Sanlúcar de Barramedan.

Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. Signatura [MPD,67,002].

[3] AGI. Contratación, 3255, L. 1, F. 6

tos que intervienen ambos con escribanos de su entorno próximo, no se recoge la relación parental aludida. Arizmendi manifiesta su oposición a la requisita «*en ochocientos ducados de oro, e me la mandastes tomar en este dicho precio contra mi voluntad e la del dicho mi padre..., por nos aver costado la nao mayor prescio (e porque la) teníamos fletada para yr (de la ciudad) de Londres para Castilla de tornaviaje*»⁴. Esta embarcación quedó adscrita a la expedición con el nombre de «*Victoria*», siendo la única que completó el viaje de circunavegación.

Otro tanto sucedió una semana más tarde con la embarcación de un tal Diego Sánchez de Asua y Butrón, vecino de Erandio, denominada también Santa María, aunque después renombrada San Antonio. Esta embarcación que había sido afletada y estaba presta para partir hacia Flandes, fue embargada tras abonarle los 880 ducados de oro en que fue tasada por los emisarios reales⁵.

La tercera de las naos vascas correspondía a un asalariado de la Corona, el capitán Juan Nicolás de Arteita, «*nuestro proveedor de las naos e herramientas e otras cosas necesarias para las armadas*». Éste era natural y vecino de Lekeitio y a quien los escribanos de Corte le deforman comúnmente su apellido citándolo como Artieta. En este caso no existió disconformidad alguna, por lo que el citado capitán vendió su nao «*que ha nombre Santa Catalina de Siena, que fue tomada para esta armada y apreciada en 720 ducados*». Este montante le fue librado el 9 de octubre de 1518 a un tal Juan de Leguizamon, en representación de dicho capitán Arteita⁶. Esta nao debía ser la que en principio mejores prestaciones ofrecía, por lo que quedó designada como la principal de la expedición y adscrita al capitán general, Hernando de Magallanes. Al igual que sucedió con las anteriores, su denominación inicial fue trocada por la de Trinidad.

zuzen, beste dokumentu batzuetan ere ageri dira bi ondarroarrak, inguru hurbileko eskribauen bitartez, eta bakar batean ere ez da aipatzen aita-semeak direnik. Konfiskazioaren aurka azaldu zen Arizmendi: «*en ochocientos ducados de oro, e me la mandastes tomar en este dicho precio contra mi voluntad e la del dicho mi padre..., por nos aver costado la nao mayor prescio (e porque la) teníamos fletada para yr (de la ciudad) de Londres para Castilla de tornaviaje*»⁴. Santa Maria itsasontzia «*Victoria*» izenez adskribatu zuten espedizioan azkenean, eta hura izan zen zirkumnabigazioko bidaia osorik egin zuten bakarra.

Astebete geroago, beste horrenbeste gertatu zitzaion Diego Sanchez Asua eta Butron delako erandio-tarrari. Itsasontzia atzeman zioten, hura ere Santa Maria izenekoa, gerora San Antonio izendatua. Jada pleitatuta eta Flandriara abiatzeko prest zegoen itsasontzia, baina Koroak kendu egin zion, urrezko 880 dukat ordaindu ostean; prezio horretan tasatu zuten errege mandatariek⁵.

Hirugarren euskal ontzia Koroaren soldatapeko batena zen, Juan Nikolas Arteita kapitainarena, «*nuestro proveedor de las naos e herramientas e otras cosas necesarias para las armadas*». Lekeitiarra zen, eta gorteko eskribauak bestela aipatzen dute eskuarki, Artieta abizena idazten diote eta. Desadostasunik ez zegoen kasu honetan, eta, hala, kapitainak itsasontzia saldu zuen, «*que ha nombre Santa Catalina de Siena, que fue tomada para esta armada y apreciada en 720 ducados*». Zenbateko hori 1518ko urriaren 9an igorri zioten Arteita kapitainaren ordezkariari, Juan Legizamon delako bati⁶.

Ezaugarri onenak itsasontzi hark izango zituela eta, espedizioko ontzi nagusi bihurtu zuten, Hernando Magallanes kapitain jeneralari esleitua. Beste itsasontziei bezala, hasierako izena aldatu, eta Trinidad esan zioten.

[4] Archivo Histórico Provincial de Sevilla. (AHPS). Oficio XV. Libro II. Sign. 9.124P. Fol. 316 y ss. Escribanía: Bernal González de Vallecillo. Documento de fecha: 23-09-1518.

[5] AHPS. Oficio XV. Libro 2. Sign. 9124P. Fol. 139 rº y vº. Escribano: Bernal González de Vallecillo. Documento de fecha: 30-09-1518.

[6] AGI. Contratación, 3255.L.1,Fol. 12.

Las otras dos restantes, que fueron bautizadas con los nombres de Concepción y Santiago, debieron ser adquiridas en fechas similares; de todos modos, su preparación debió ser más tardía puesto que en diciembre de 1518 se reconoce un gasto «a Cristóbal, vizcayno, ocho reales en lastrar las naos Gallega y Santiago»⁷. Precisamente, por la adquisición de la primera de ellas, que después adoptó la denominación de Concepción, «se libraron a Juan Montero, (maestre) de la nao gallega, 610 ducados de oro, que son por el precio de ella que se aforó»⁸. Nada sabemos de su procedencia, aunque a tenor de estas informaciones cabe deducir que se trataría de un navío fabricado en Galicia. De todas formas, sospechamos por la identidad de su titular, que pudiera tratarse de una embarcación que tenía su base en un puerto cántabro.

De la que se ignora su titularidad es del navío más liviano que se incorporó a la armada, titulado Santiago, el único que no transmutó su denominación. Esta falta de información se debe a la mutilación existente en varias hojas del documento original en el que se recogen los gastos de adquisición de las naos de esta armada. Sin embargo, el veterano historiador, Martín Fernández de Navarrete, cita en una relación de mantenimientos adquiridos para esta expedición, las «piezas de vizcocho que compraron con la nao Santiago bretona»⁹. Este dato puede suponer un indicio sobre su procedencia, más teniendo en cuenta el pequeño porte que distinguía a este tipo de embarcaciones construidas en Bretaña.

Si hasta ahora hemos utilizado los genéricos «naos/naves/navíos» para denominar la clase de embarcaciones contratadas para esta empresa, hay que significar que el grueso de la misma la componían las llamadas «carabelas», acepción al parecer de origen portugués. Al menos, así se vislumbra en un manuscrito de esa nacionalidad que data de 1255, en el que ya figura como una nave destinada a la actividad pesquera¹⁰; de todos modos, otros autores opinan que fue im-

Beste biak, Concepción eta Santiago izendatuak, garai bertsuan erosiko zituzten, baina badirudi geroago heldu zietela haiek prestatzeko lanei, 1518ko abenduan gastu bat onartzen baitzaio «a Cristóbal, vizcayno, ocho reales en lastrar las naos Gallega y Santiago»⁷. Gero Concepcion izendatutako ontzia Gallega izenekoa zen, hain zuzen, eta hura erosteagatik «se libraron a Juan Montero, (maestre) de la nao gallega, 610 ducados de oro, que son por el precio de ella que se aforó»⁸.

Ez dakigu ontzi horren jatorriari buruzko ezer, baina informazio hori kontuan izanda, pentsatzekoa da Galizian egina izango zela. Edonola ere, jabea nor zen jakinda, iruditzen zaigu balitekeela ontziak Kantabriako porturen batean izatea basea.

Azken ontzia, Santiago, itsas armadako arinena zen, eta izena aldatu ez zioten bakarra. Haren jabetzari buruzko ezer ez dakigu, armadako itsasontziak erosteko gastuen berri ematen duen jatorrizko dokumentuari zenbait orri falta zaizkiolako. Dena den, Martín Fernández de Navarrete historialari aski trebatuak haxe aipatzen du espediziorako erosi ziren mantenuen zerrenda batean: «piezas de vizcocho que compraron con la nao Santiago bretona»⁹.

Santiago ontziaren jatorriari buruzko arrasto bat izan liteke hori; areago, kontuan izanda tamaina txiki-koak izatea zutela bereizgarri Britainian egindako horrelako ontziek.

Orain arte besterik gabe *itsasontzi* edo *ontzi* esan diegu Magallaesen espediziorako kontratatatu zituztenei, baina esan beharra dago gehien-gehienak «*carabela*» zeritzenak zirela; izendapena, antza, portugesa da jatorriz.

Hori suma daiteke behintzat 1255eko eskuizkribu portugese batean jasotakoa kontuan hartuz, arrantzarako ontzi gisa ageri baita jada han¹⁰; dena den, beste egile batzuen iritzi, portugaldarrek ekialdetik inpor-

[7] AGI. Contratación, 3255, L. 1, Fol. 60.

[8] AGI. Contratación, 3255, L. 1, Fol. 8. Documento de 10-09-1518.

[9] Martín Fernández de Navarrete. *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV*. pág. 170.

[10] Björn Landström. *El Buque*. Editorial Juventud. Barcelona. Año 1964. Pág. 106.



Perspectiva antigua de la villa de Deba y su entorno. Deba hiribilduko eta bere inguruko antzinako ikuspegia.
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos». (Austrian National Library).

portada por los propios portugueses desde Oriente y que los árabes le incorporaron la vela latina. De hecho, junto a las pinazas o azabras/zabras, eran las embarcaciones más comunes en los puertos costeros del País Vasco, al menos desde el mismo siglo XV, tanto para la pesquería como para el transporte de mercadería, y perduraron en esta función, como poco, hasta la primera mitad de la siguiente centuria. Además, la carabela se trataba del arquetipo ideal para acometer esta clase de expediciones por su maniobrabilidad y ligereza.

La información proporcionada a la Corona en 1506, por el comendador Juan Gaytán, es fiel reflejo de ello: *«Débese de hazer mucha mención de las carabelas, porque son navíos muy convenientes para la armada, que si los navíos de remos son buenos, son para quando haze calma, porque no se pueden servir de las velas por falta de viento. Y la ventaja que tienen los navíos de remos en las calmas, aquella misma las tienen las carabelas con el viento, así quando es muy recio como quando es muy manso, porque los navíos de remos por ser sotiles, no pueden sufrir muchas velas y, por el contrario, son las carabelas las que sufren muchas más velas, de cuya causa andan mucho, en tanta manera que sería cosa ynposible que ningún navío de los moros se les pueda yr a la vela. Y demás, que navegan contra el viento, lo que otros navíos no pueden tan bien hacer; demás, que traen barcas para poder echar gente en tierra y para sacarlas de los puertos; demás, que ellas se ayudan del remo; demás, que de doze meses del año, los tres solamente haze calma y los otros nueve son muy ventosos, quanto más que en aquellos tres meses de junio, julio y agosto haze muchas vezes vientos que las carabelas se sirven. Y que las carabelas son los más suficientes navíos para esta armada está sabido por la experiencia»*¹¹.

Como coinciden la mayoría de tratadistas, la navegación atlántica estaba dominada por estas dos clases de naves, así como por otras de mayor porte que, según transcurría el siglo XVI, se fueron imponiendo en las actividades de marchantía, como eran la carraca y el galeón.

tatu zuten, eta arabiarrek jarri zioten bela latindarra. Hain zuzen, pinazekin edo zabrekin batera, haiek ziren ontzi ohikoenak Euskal Herriko kostaldeko portuetan gutxienez XV. mendetik beretik, bai arrantzarako eta bai salgaien garraiorako, eta gerora ere horretarako erabili ziren, gutxienez hurrengo mendeko lehen erdira arte.

Gainera, horrelako espedizioei ekiteko arketipoa edo eredu ideala zen karabela, arina eta maniobratzen erraza zelako.

Ederki islatzen du hori 1506an Juan Gaytan komendadoreak Koroari emandako informazioak: *«Débese de hazer mucha mención de las carabelas, porque son navíos muy convenientes para la armada, que si los navíos de remos son buenos, son para quando haze calma, porque no se pueden servir de las velas por falta de viento. Y la ventaja que tienen los navíos de remos en las calmas, aquella misma las tienen las carabelas con el viento, así quando es muy recio como quando es muy manso, porque los navíos de remos por ser sotiles, no pueden sufrir muchas velas y, por el contrario, son las carabelas las que sufren muchas más velas, de cuya causa andan mucho, en tanta manera que sería cosa ynposible que ningún navío de los moros se les pueda yr a la vela. Y demás, que navegan contra el viento, lo que otros navíos no pueden tan bien hacer; demás, que traen barcas para poder echar gente en tierra y para sacarlas de los puertos; demás, que ellas se ayudan del remo; demás, que de doze meses del año, los tres solamente haze calma y los otros nueve son muy ventosos, quanto más que en aquellos tres meses de junio, julio y agosto haze muchas vezes vientos que las carabelas se sirven. Y que las carabelas son los más suficientes navíos para esta armada está sabido por la experiencia»*¹¹.

Tratatu idazle gehienek dioten bezala, Atlantikoan zeharreko nabigazioan ontzi mota nagusiak bi horiek ziren, baita tamaina handiagoko beste batzuk ere, hala nola karraka eta galeoia, eta XVI. mendeak aurrera egin ahala, hain zuzen, handiago horiek gailendu ziren.

[11] AHN. Universidades, 713. Memoriales, cartas y otros documentos sobre la conquista de Orán.

Por su parte, en la zona mediterránea se imponían las galeras y galeazas, naos de fondo plano y propulsadas a remo, aunque también disponían de arboladura con su velamen.

4.2.- Los astilleros guipuzcoanos

No cabe duda de que la técnica en la fabricación de estas embarcaciones fue avanzando según discurría el siglo XVI, especialmente en su segunda mitad, introduciéndose avances en todos los órdenes que propiciaron naos de mayor porte, medidas, velocidad, gobernabilidad, seguridad, etc. Los astilleros vascos se concentran en esta época en la fabricación, sobre todo, de los siguientes tipos de naos: carabelas, pinazas, carracas y galeones.

Y a la hora de calibrar este proceso de construcción naval, son referencia obligada los astilleros y maestros de ribera de la costa vasca, como se ha podido comprobar por el suministro realizado a la empresa magallánica.

Pasemos, por tanto, a examinar cuales eran esos centros de producción y sus principales protagonistas durante esta primera mitad del siglo XVI, centrándonos, particularmente, en el tramo costero guipuzcoano y su entorno más próximo. Asimismo, incidiremos en los detalles y características de las naves construidas y su relación con la nao Victoria, con la que Elcano consumó la circunnavegación. Estos datos, al menos, deben servir de ayuda para establecer comparativas más fidedignas. Y es que, como reflejaba el finlandés Björn Landström, en su extraordinaria obra titulada *«El Buque»*, de todas estas naves famosas se hacen innumerables réplicas por medio mundo. Pero todas ellas tienen un elemento común: la inexactitud, porque presentan diferentes dimensiones¹².

Los astilleros vascos gozaban de gran prestigio en esta época a caballo entre los siglos XV y XVI, particularmente por la calidad del material empleado mayormente en la fabricación de embarcaciones: el roble. Por su parte las naves sureñas y de Levante, se conside-

Mediterraneo aldean, berriz, galerak eta galeazak erabili ziren gehien; azpi zapala zuten, eta arraunean bulkatzen zituzten, baina mastak eta belak ere bazituzten.

4.2.- Gipuzkoako ontziolak

Zalantzarik gabe, ontzi horiek egiteko teknika hobetuz joan zen XVI. mendeak aurrera egin ahala; batik bat, mendearen bigarren erdian. Alderdi guztietan egin zituzten aurrerapenak, eta ontzi handiagoak lortu zituzten, bizkorragoak, gobernatzen errazagoak, seguruagoak, etab. Euskal ontzioletan, lau ontzi mota egin zituzten nagusiki: karabelak, pinazak, karrakak eta galeoiak.

Ontzigintza prozesu hori neurtzeko, ezinbesteko erreferentzia dira euskal kostaldeko ontziolak eta ontziola maisuak. Garbi ikusten da hori Magallaesen ekintzarako egindako hornidurarekin.

Azter dezagun, beraz, zein ziren ontziak ekoizteko gune horiek eta nor ziren haietako protagonista nagusiak XVI. mendearen lehen erdian oro har, baina nagusiki, Gipuzkoako kostalde zatian eta inguruetan. Ikus dezagun, bestalde, zer ezaugarri zituzten ontzi horiek eta zer harreman zuten Victoria itsasontziarekin, Elkano harekin burutu baitzuen mundu bira. Datu horiek alderaketa fidagarriagoak egiteko balio behar dute gutxienez. Izan ere, *«El Buque»* liburu bikainean Björn Landström finlandiarrak azaldu zuen bezala, itsasontzi ospetsu haietan oinarrituta ezin konta ahala erreplika egin ziren munduan barrena. Elementu komun bat dute guztiek, ordea: ez dira erreplika zehatzak, neurri desberdinak dituzte eta¹².

Euskal ontziolek prestigio handia zuten XV. mendetik XVI.era bitarteko garai horretan, gehienbat kalitate egokiko materiala erabili ohi zutelako: haritza. Hegoaldeko eta Sortaldeko ontziak astunagoak omen ziren, *«por ser de madera de encina, de quexigo o de al-*

[12] *El Buque*. Op. Cit. Pág. 102.



Vista de Zumaia y su puerto. Siglo XVII. Zumaia eta bere portuko ikuspegia. XVII. mendea.
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

raban «*más pesadas por ser de madera de encina, de quexigo o de alcornoque*», sobre todo en contraposición con «*los navíos de los moros que son muy livianos porque son de alerce*»¹³. Ahora bien, en todas partes predominaba el uso de material de pino para las arboladuras (mástiles, palos y vergas) de las naos.

También la técnica constructiva «*a tingladillo*» empleada por los vascos, es decir, solapando o superponiendo las tablas del costado, era mucho más segura y efectiva que la de «*a tope*», usada en la zona mediterránea, que se limitaba a montar una pieza unida a la otra. Otro factor reseñable en las embarcaciones vascas, residía en la consistencia y solidez del material empleado, aún en los prototipos más básicos de esta época. Prueba de ello es la pinaza que se le construye a un vecino de Mutriku en esta época, cuya «*tabla del costado aya de ser de roble y de gordor de doze tablas en codo*»,¹⁴ esto es, de casi cinco centímetros de grosor. Sin embargo, en navíos de mayor entidad, como la que el maestro carpintero, Miguel de Arizmendi, construye en San Sebastián en 1545, que era de 200 toneles, está utilizando en los costados «*tabla de a siete el codo por ambas partes repartida*», es decir, de un espesor de 8 centímetros¹⁵.

Pero no sólo destacaban los astilleros vascos por la calidad y resistencia de su producción, sino también por su capacidad para fabricar naos de gran porte. Fiel ejemplo de ello, es la impresionante carraca que en 1505 comienza a construir en el «*astillero mayor*» de Zumaia, el maestro carpintero de hacer naos, García de Arratola. Dicha carraca iba destinada al destacado capitán de esa localidad, Juan Martínez de Arteaga, animado, a buen seguro, por la provisión emitida por los Reyes Católicos en la villa de Alfaro el 10 de noviembre de 1495. Por ella se ordenaba «*que los que hizieren a su costa navíos de mil toneles, que nos les mandamos dar de acostamiento cient mil maravedís, e si fuere de más toneles, al dicho respecto le mandamos pagar la tal de-*

cornoque», batik bat «*mairuen*» itsasontzien aldean, «*que son muy livianos porque son de alerce*»¹³.

Leku guztietan, baina, pinua erabiltzen zen gehien itsasontzien mastariarako mastak eta bergak egiteko.

Materiala ez ezik, teknika ere garrantzitsua zen, euskal ontzioletan «*a tingladillo*» egiten baitzituzten itsasontziak, alboko oholak elkarren gainean jarriz edo teilakatur, alegia, eta hori askoz modu segurua eta eraginkorragoa zen Mediterraneo aldean erabiltzen zutena baino, han «*a tope*» egiten baitzituzten ontziak, piezak besterik gabe elkarri lotuz, beraz. Eta euskal ontzien beste ezaugarri azpimarragarri bat erabilitako materialaren sendotasuna eta loditasuna zen, baita garai hartako prototipo oinarrizkoetan ere. Horren froga dugu, esate baterako, garai hartan mutrikuar bati egindako pinaza, alboko ohola haritzezkoa baitzuen, eta «*de gordor de doze tablas en codo*»¹⁴; hau da, lodieran ia bost zentimetrokoa. Tamaina handiagoko itsasontzietan, baina, lodiagoak ere erabiliko zituzten. Adibidez, Miguel Arizmendi zurgin maisuak Donostian 1545ean egindako ontzi batek, 200 upeleko edukierakoa, «*tabla de a siete el codo por ambas partes repartida*» zuen; alegia, 8 zentimetroko lodierakoa¹⁵.

Beraz, kalitate oneko ontzi sendoak egiten zituztelako nabarmentzen ziren euskal ontziolak, baina horretaz gain, tamaina handiko itsasontziak egiteko gai zirelako ere bai. Horren adibide bikaina dugu, esaterako, García Arratola itsasontzigintzako zurgin maisua 1505ean Zumaiako ontziola nagusian egiten hasi zen karraka itzela. Ontzia Juan Martínez Arteaga Zumaiako kapitain gailenarentzat zen, eta, ziur asko, Errege-erregina Katolikoek 1495eko azaroaren 10ean Alfaroko herrian emandako aginduak bultzatuko zuen horretara kapitaina, honela baitzion: «*que los que hizieren a su costa navíos de mil toneles, que nos les mandamos dar de acostamiento cient mil maravedís, e si fuere de más toneles, al dicho respecto le mandamos pagar la tal de-*

[13] AHN. Universidades, 713. Memoriales, cartas y otros documentos sobre la conquista de Orán. En informe de Juan Gaytán.

[14] AHPG-GPAH. 1-2563. Fol. 124. Contrato para construcción de pinaza en Lequeitio en 1539, por el maestro carpintero, Sancho de Mendeja.

[15] ARChV. Taboada (F). C-936/5.

masía. E si fuere de menos toneles fasta seiscientos, les mandaremos pagar a este respecto..., pero si de menos de los dichos toneles fuere, no les abemos de dar e pagar cosa alguna»¹⁶.

Dentro de estos parámetros, sólo existía en esa época una clase de nao: la carraca. Esta fue una nave común en los mares europeos durante los siglos XV y buena parte del XVI. De líneas toscas, prominentes estructuras y navegación lenta, pero dotada de un gran aforo para todo orden de transporte. Sin embargo, no todo debían ser ventajas, sobre todo si hacemos caso a las opiniones vertidas en 1524 por un veterano maestro de naos de Donostia, llamado Joanes de Urnieta. Éste aseguraba *«que por haber guerra encendida e muchos corsarios por la mar, las dichas carracas estaban sin partido (actividad), a causa que la gente iba de armada que no a marchante, y porque las dichas carracas no eran naos para estos mares sino para Levante»¹⁷*. El caso es que, cuando el antes citado capitán Arteaga, comunica a la Corona en los meses iniciales de 1506 *«como yo tengo fecha para en servicio de Vuestra Alteza una nao muy grande, la qual es la mayor que en estos vuestros reynos se ha fecho de tiempo ynmemorial acá»*, la reina Juana *«La Loca»*, mediante provisión expedida en Salamanca, ordena al corregidor de la provincia, Rodrigo Vela Núñez de Ávila, que la misma sea examinada y arqueada por gente experta. En mayo de ese mismo año, no fiándose el citado corregidor de la opinión de los arqueadores locales *«por quanto los dichos maestros e marineros eran parientes e amigos del dicho Juan Martínez de Arteaga»*, trajo con él desde San Sebastián a los vecinos de ella, *«Antón Pérez de la Torre, maestro de nao, persona de mucha experiencia e de buena conciencia, e a Domingo de Arraçayn e a Miguel de Hoa, maestros carpinteros de hacer naos»*, para participar en el citado aforamiento. Practicado el arqueo, *«dixieron los sobre dichos, que avían medido e examinado la dicha carraca que es de grandor de mil e cient toneles e que es muy bien fecha, rezia e fuerte e que es muy propia e poderosa para armadas reales. E creían que aún en toda España, desde que ellos se acuerdan, nunca*

masía. E si fuere de menos toneles fasta seiscientos, les mandaremos pagar a este respecto..., pero si de menos de los dichos toneles fuere, no les abemos de dar e pagar cosa alguna»¹⁶.

Garai hartan, ontzi mota bakar batek zituen ezaugarri horiek: karrakak. Europako itsasoetan oso ontzi arrunta izan zen XV. mendean eta XVI.aren zati handi batean. Itxura aldetik zakarra zen, egitura altukoa eta nabigazioan motela, eta edukiera handia zuen era guztietako gauzak garraiatzeko. Dena ez zen abantaila izango, ordea. Iritzi horretakoa zen, behinik behin, eskarmentu handiko itsasontzi maisu donostiar bat, Joanes Urnieta, honela adierazi baitzuen 1524an: *«que por haber guerra encendida e muchos corsarios por la mar, las dichas carracas estaban sin partido (jarduera), a causa que la gente iba de armada que no a marchante, y porque las dichas carracas no eran naos para estos mares sino para Levante»¹⁷*. Kontuak kontu, amaitu zuen Arratola zurginak karraka, eta 1506ko lehen hiletan, Arteaga kapitainak Koroari jakinarazi zionean *«como yo tengo fecha para en servicio de Vuestra Alteza una nao muy grande, la qual es la mayor que en estos vuestros reynos se ha fecho de tiempo ynmemorial acá»*, Joana Eroa erreginak zera manatu zion Salamancan emandako agindu baten bidez probintziako korrejidore Rodrigo Vela Núñez Avilari: azter eta neur zezatela adituek ontzia. Urte hartako maiatzean, korrejidorea ez ei zen fio ontzien edukiera neurtzeaz arduratzen ziren tokiko perituez, *«por quanto los dichos maestros e marineros eran parientes e amigos del dicho Juan Martínez de Arteaga»*, eta, hala, hiru donostiar ekarri zituen berekin, *«Antón Pérez de la Torre, maestro de nao, persona de mucha experiencia e de buena conciencia, e a Domingo de Arraçayn e a Miguel de Hoa, maestros carpinteros de hacer naos»*, neurketan parte har zezaten. Edukiera neurtu zutenean, *«dixieron los sobre dichos, que avían medido e examinado la dicha carraca que es de grandor de mil e cient toneles e que es muy bien fecha, rezia e fuerte e que es muy propia e poderosa para armadas reales. E creían que aún en toda España, desde que ellos se acuerdan, nunca tal nao ni tan bien*

[16] AGS. CSU. 1ª Serie. Leg. 40

[17] ARChV. Quevedo (D). C-189/2.



Antigua perspectiva de San Sebastián desde la mar. Donostiako antzinako ikuspegia itsasotik.
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

tal nao ni tan bien fecha ni tan grande se abía fecho». En cuanto a las medidas, hallaron «*que abía en ella cinquenta codos en la quilla, e en el altor de los tillados fasta el tillado más alto, quatorze codos e terçio; e en la anchura e en lo más ancho veinte e tres codos e terçio; e en el tillado de en medio, setenta codos en largo; e en el tercer tillado que es más alto, setenta e un codos*»¹⁸. Estamos hablando de una nao de dimensiones extraordinarias y con tres cubiertas que, según los parámetros de la época, medía de roda a codaste, esto es, de eslora o largura máxima, nada menos que cerca de 40 metros, siendo su anchura máxima de 13 metros y su puntal o altura de prácticamente 8 metros. Sobra decir que la botadura de esta macronave, que comenzó el 1 de agosto de 1506 y duró tres días, constituyó un gran acontecimiento tanto para la gente de los pueblos costeros inmediatos como para los del interior. En el mencionado documento se reconoce que se congregó mucha gente de Zestoa, Azpeitia y Azkoitia.

No cabe duda de que este astillero del arenal de Zumaia fue uno de los principales de la costa guipuzcoana durante la época anterior al año 1550. Además, estaba complementado por otros de menor relevancia radicados en su entorno inmediato, aunque muy activos, como es el caso de los de Narruondo, Bedua, Epelola de Suso en Oikina, etc.

Otro de esos centros estelares era el de Deba, también ubicado en su arenal y que como sucedía con Zumaia, contaba en su área con varias de esta clase de instalaciones menores o subsidiarias, tales como las de Urazandi, Irarrazabal, Iruroguen y Lasao, lugares en los que ya para estas fechas se construían galeones y otros modelos de naos de considerable porte¹⁹.

Igualmente, otro punto relevante era el de Pasajes, que estaba sometido a diferentes jurisdicciones, pero como aseguraba un procurador del concejo de Hondarribia en 1524-1525 «*el puerto del Pasaje es el mejor puerto de toda la costa y que las naos e flotas no tienen otro invernadero donde se puedan amparar sino en el Pasaje*»²⁰. Otros marinos aseguraban, en esas mismas

fecha ni tan grande se abía fecho». Eta neurriei zegokienez, berriz, ontziak ba omen zituen «*cinquenta codos en la quilla, e en el altor de los tillados fasta el tillado más alto, quatorze codos e terçio; e en la anchura e en lo más ancho veinte e tres codos e terçio; e en el tillado de en medio, setenta codos en largo; e en el tercer tillado que es más alto, setenta e un codos*»¹⁸. Ohiz kanpoko itsasontzia zen, beraz, tamaina itzelekoa eta hiru bizkarrekoa. Garai hartako parametroen arabera, bularretik korastara (hau da, gehienezko luzera) 40 metro inguru zituen, alajaina; gehienezko zabalera 13 metro ziren, eta altuera, berriz, ia 8 metro. Ez dago esan beharrik ontzitzar hura uretaratzea berebiziko gertaera izan zela, bai kostaldeko inguruko herrietako jendearentzat, bai lehorrekoentzat. 1506ko abuztuaren 1ean hasi, eta hiru egun behar izan zituzten uretaratzeko, eta lehen aipatutako agirian esaten denez, Zestoa, Azpeiti eta Azkoitiko jende ugari bertaratu zen.

Zalantzarik gabe, Zumaia haren hareatzako ontziola hura Gipuzkoako kostaldeko garrantzitsuenetako bat zen 1550 aurretik. Gainera, beste ontziola batzuek osatzen zuten, garrantzi gutxiagokoak baina oso aktiboak, hala nola Narruondokoa, Beduakoa, Oikiako Epelola Goikoa, etab.

Garrantzi handiko beste ontziola bat Debakoa zen. Hura ere hareatzan zegoen, eta, Zumaia haren bezala, txikiago batzuk zituen inguruan, osagarri. Horien artean azpimarratzekoak dira Urazandi, Irarrazabal, Iruroguen eta Lasakoak, eta esan beharra dago galeoiak eta tamaina handi samarreko beste ontzi mota batzuk ere egiten zituztela ontziola haietan ordurako¹⁹.

Pasaia ere garrantzi handiko gunea zen. Zenbait jurisdikzioen mende zegoen, baina Hondarribiko kontzejuko prokuradoreak 1524-1525ean baieztatu zuen bezala, «*el puerto del Pasaje es el mejor puerto de toda la costa y que las naos e flotas no tienen otro invernadero donde se puedan amparar sino en el Pasaje*»²⁰. Beste marinel batzuk ere iritzi berekoak ziren, garai berean

[18] AGS. CSU. 397.1. Leg. 40.

[19] AHPG-GPAH 1/2572,A:8r-8v; 1/2574,B:14r.

[20] ARChV. F. Alonso (F). C-884/1.



Vista del puerto y villa de Mutriku. Siglo XVII. Mutrikuko portua eta hiribilduko ikuspegia. XVII. mendea.
Autor/Egilea: Pedro Texeira, 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

calendas, «*que el puerto más seguro de las costas de Guipuzcoa e Biscaya e Castilla la Vieja, es el puerto del Pasaje*»²¹. Por lo tanto, no es de extrañar que en esta zona muy protegida de los embates de la mar, existieran varios centros de fabricación de naos de diferente envergadura y condición.

Por último, citaremos los existentes en San Sebastián, inmersos desde antiguo en una importante dinámica constructiva. El principal, citado como «*astillero de la villa, en la puerta de Santa María*», es decir, en el entorno del actual muelle; el segundo, emplazado en plena desembocadura del Urumea, en la zona de la antigua ermita de Santa Catalina.

Pero independientemente de los relacionados, existían factorías en otros pueblos costeros cuyos puertos no disponían de las condiciones naturales de los anteriormente descritos, como era el caso de Mutriku, Getaria y Orio. Sin embargo, la actividad generada en estos lugares durante la época a la que nos estamos refiriendo, era francamente de consideración. A manera de prueba, daremos cuenta del inicio de la fabricación en los astilleros de la villa de Orio, el año 1522, cuando aún Elcano no había consumado su viaje circunnavegatorio, de una «*nao carraca, de quilla en largor 44 codos (24,52 m.), en la manga 21 codos en ancho (11,70 m.), y 12 codos en los tillares en el altor (6,69 m.)*»²². A tenor de estas medidas, se trataba de una gran embarcación de unos setecientos toneles de porte y que, a todas luces, pasaría un calvario para atravesar la barra de Orio. De todas formas, más sorprendente es aún «*la nao gruesa*» o galeón que, unas décadas más tarde, se construye en el astillero de Urdaiaga de Usurbil, es decir, casi diez kilómetros río arriba. Contaba con unas medidas aproximadas de 30 metros de largura máxima entre branques o extremos exteriores, 9 metros de anchura y un puntal o altura máxima de más de 8 metros contados desde el soler o entablado inferior de la nao hasta la chimenea o plataforma superior. Resulta increíble cómo podían descender a través del río Oria con semejante galeón, siendo conscientes de la dificultad que entrañaba la tarea.

adierazi baitzuten «*que el puerto más seguro de las costas de Guipuzcoa e Biscaya e Castilla la Vieja, es el puerto del Pasaje*»²¹. Horregatik, ez da harritzekoa inguru horretan, itsasoaren oldarretik erabat babesean, tamaina eta ezaugarri ugaritako itsasontziak egiteko ontziola bat baino gehiago izatea.

Azkenik, aipatzekoak dira Donostiakoak, antzinatik itsasontzigintzan jarduera bizikoak: ontziola nagusia «*astillero de la villa, en la puerta de Santa María*» gisa aipatzen dute, eta gaur egungo kaiaren inguruetan zegoen, beraz; bigarrena, berriz, Urumearen bokale betean zegoen, antzinako Santa Katalina ermitaren inguruetan.

Beste zenbait ontziola ere bazeuden kostaldeko beste herri batzuetan, hala nola Mutrikun, Getarian eta Orion, eta ingurune naturalak baldintzatuta herri horietako portuen ezaugarriak bestelakoak baziren ere, ez lehen aipatutako herrietakoak bezain egokiak beharbada, jarduera handi samarra izan zuten aztertzen ari garen garaian.

Horren froga dugu, esaterako, Orioko ontzioletan karraka handi bat egiten hasi zirenekoa 1522an, Elkannok oraindik zirkumnabigazioko bidaia amaitu gabe zuela. Honela eman zituzten haren ezaugarriak: «*nao carraca, de quilla en largor 44 codos (24,52 m.), en la manga 21 codos en ancho (11,70 m.), y 12 codos en los tillares en el altor (6,69 m.)*»²². Neurri hauen arabera, itsasontzi handia zen, beraz, 700 upel inguruko edukierakoa, eta gorriak eta bi ikusiko zituzten hura Orioko barratik ateratzeko.

Are harrigarriagoa da zenbait hamarkada geroago Usurbilgo Urdaiaga ontziolan (ia hamar kilometro ibaian gora) egin zuten «*la nao gruesa*» edo galeoia. 30 metro inguru luze muturretik muturrera, 9 metro zabal eta 8 metrotik gora altu (ontziaren behealdeko zoladuratik tximinia edo goialdeko plataformara), kosta egiten da sinestea nola lortu zuten Oria ibaian behera galeoi puska hura jaistea, ez baita inola ere lan erraza.

[21] ARChV. Quevedo. (D). C-189/2.

[22] ARChV. Lapuerta (F). C-1639/14. En interrogatorio de fecha 15-06-1528.

De hecho, tal como se reconoce en el documento, acuerdan quitar todo el peso posible de la nao (cubiertas, etc.) «*atento que en la canal de Urdaiaga, ay poca agua para baxarla al puerto de Orio*»²³.

4.3.- Los principales maestros de «fazer naos» durante la época de Elcano en la costa guipuzcoana

Como comprobaremos por la documentación que se acompaña, en la época de referencia destacaron en diferentes zonas de la costa vasca más oriental una serie de carpinteros de ribera. Éstos no sólo se dedicaron a la construcción de diversos modelos de naves, sino que, merced al prestigio alcanzado, eran frecuentemente requeridos por autoridades y particulares para intervenir en arqueos, informes, testificales, etc., relacionados con su profesión.

Puestos a establecer una clasificación, con expresión de las zonas en que se desarrollaron con sus cuadrillas de ayudantes, relacionaríamos los siguientes:

- 1º.- Martino de Goyenaga, vecino de Deba, maestre con mucha ejecución en la zona Mutriku-Deba-Zumaia-Orio.
- 2º.- La saga de los Arizmendi y Berrayarza, muy involucrada en San Sebastián y puertos inmediatos.
- 3º.- Los maestros de la anteiglesia de San Miguel de Ispaster (Bizkaia), Juan Pérez de Goyena y Pedro Ochoa de Uriarte, que actuaron en una franja muy amplia entre los puertos vizcaínos de Lekeitio y Ondarroa y el guipuzcoano del Pasaje.

El debarra Martino de Goyenaga, era un veterano «*maese carpintero*», nacido en 1464, quien para la última década del siglo XV y según sus propias declaraciones, ya estaba construyendo «*muchas naos en esta provincia de Guipuzcoa y en otras partes*»²⁴. No es de extra-

Hain zuzen, agirian esaten duten bezala, ontziari ahalik eta pisu gehien kentzea adostu zuten (gainaldeak eta abar), «*atento que en la canal de Urdaiaga, ay poca agua para baxarla al puerto de Orio*»²³.

4.3.- Elkanoren garaian Gipuzkoako kostaldean zeuden itsasontzigile maisu nagusiak

Erantsitako agirietan egiaztatu ahalko dugunez, aztergai dugun garaian euskal kostaldeko alde ekialdekoenean ontziolako zenbait zurgin gailendu ziren. Hainbat ontzi mota egin zituzten, jakina, baina horretaz gain, lortu zuten entzuteari esker, agintariak eta partikularrek askotan jotzen zuten haiengana, ontziolako zurgin eta aditu gisa parte har zezaten neurkete-tan, txostenetan, lekuko gisa, etab.

Sailkapen bat egiten hasita, laguntzaileen koadri-lekin zein gunetan moldatu ziren adieraziz, hauek zerrendatuko genituzke:

- 1.- Martino Goienaga, maisu debarra; lan ugari egin zituen Mutriku, Deba, Zumaia eta Orio aldean.
- 2.- Arizmendi eta Berraiartza familiak, oso sartuak Donostian eta inguruko portuetan.
- 3.- Juan Perez Goiena eta Pedro Ochoa Uriarte maisuak, Bizkaiko Ispaster elizatekoak; oso zerrenda zabalean aritu ziren, Bizkaian eta Gipuzkoan, Lekeitio eta Ondarroako portuetan hasi eta Pasaiaraino.

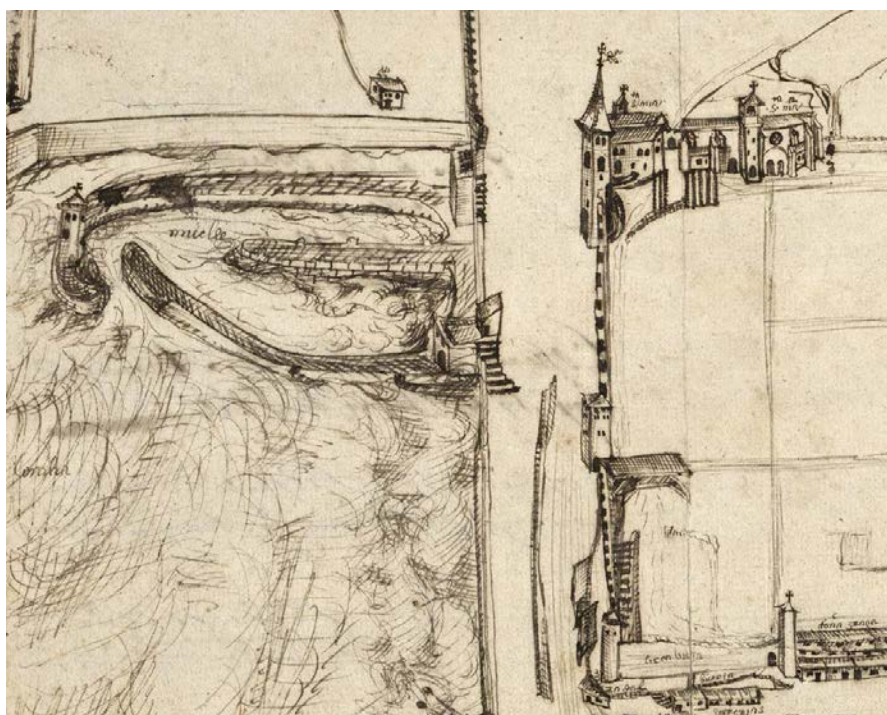
Martino Goienaga debarra eskarmentu handiko zurgin maisua zen, 1464an jaioa, eta XV. mendeko azken hamarkadarako jada ontzi ugari egiten ari zen; haren hitzetan: «*muchas naos en esta provincia de Guipuzcoa y en otras partes*»²⁴. Ez da harritzekoa bere jarduna

[23] AHPG-GPAH. II-3313, F. 114. Año 1585.

[24] ARChV. Lapuerta (F) C-1639/14. En declaración de junio de 1528.

ñar que por razón de su actividad se viera envuelto en diversos pleitos, como los que sostuvo con el maestre de naos de Getaria, Juan de Oiquina y sus herederos, a cuenta de una carabela que había comenzado a construir en el arenal de Zumaia en 1505. Precisamente en este pleito, va a comparecer como testigo del citado Oiquina en 1517, el propio Juan Sebastián de Elcano²⁵. Otro tanto, le ocurrió con la carabela que «en el arenal e estillero de Orio» hizo en 1510 con sus criados Juan de Urzuriaga y Domingo de Deba, para el maestre bilbaíno Juan Martínez de Legarreta²⁶. Del prestigio de Goyenaga es fiel reflejo el hecho de que fue requerido varias veces para solucionar los graves problemas surgidos por la construcción de la gran carraca en el arenal de Orio, promovida por el capitán bermeano Ochoa Martínez de Ercilla, que más arriba hemos mencionado. El caso es que esta nao seguía sin acabarse a los

zela eta zenbait auzitan nahastuta egotea, eta bat baino gehiago izan zituen, esaterako, Juan Oikina itsasontzi maisu getariarrarekin eta haren oinordekoekin, Zumaia haren 1505ean egiten hasi zen karabela bat zela eta. Auzi horretan, hain zuzen, Juan Sebastian Elkanok berak Oikinaren lekuko gisa agertu behar izan zuten, 1517an²⁵. Beste horrenbeste gertatu zitzaion bere morroi Juan Urzuriaga eta Domingo Debarekin batera Orioko haren 1510ean egin zuen karabelarekin, orduko hura Juan Martinez Legarreta maisu bilbotarrarentzat²⁶. Goyenaga ospe handiko itsasontzigile maisua zela ohartzeko, aski da ikustea, adibidez, zenbait aldiz eskatu ziotela laguntza Orioko haren sortutako arazo larri batzuk konpontzeko; zehazki, Ochoa Martinez Erzilla kapitain bermeotarrak sustatuta karraka handi bat egitean sortutakoak. Kon-tua da karraka egiten hasi eta sei urtera oraindik amai-



Muralla medieval almenada, edificios y muelle de San Sebastián. Año 1552.

Donostiako Erdi Aroko harresi almenaduna, eraikinak eta kaia. 1552 urtea.

Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. **Signatura [MPD,08,001].**

[25] ARChV. Pérez Alonso (F). C-618/4. Carta de deuda de Juan de Oiquina.

[26] AHPG-GPAH. 2-1215. Fol. 91.

seis años de su inicio, por lo que se optó por sacarla de Orio y llevarla a puerto más seguro²⁷.

Por su parte, los Arizmendi conforman un clan que en esta primera mitad del siglo XVI actúan especialmente en los astilleros «*de junto a la iglesia de Santa Catalina de los arenales de San Sebastián*» y también en los del «*Pasaje*». El primero de ellos, de nombre Miguel, había nacido en 1478²⁸, se constituye en referente de la construcción naval guipuzcoana de la época. Al igual que sucedió con Goyenaga, Miguel de Arizmendi era requerido con frecuencia por las autoridades para realizar arqueos y emitir informes sobre naos. Había tomado el relevo en estas primeras décadas del XVI, a otro veterano constructor de naos donostiarra, llamado Miguel de Hoa, que era nacido en 1460²⁹. De hecho, ya en 1515 se encuentra construyendo para un vecino de Hondarribia, la carabela denominada San Juan, de 100 toneles de porte³⁰. De la impronta dejada por este maestro, nos da cuenta el siguiente hecho: en diciembre de 1545, cuando el maestro de nao donostiarra, Antón Martínez de Berrasoeta promovió la fabricación de una carabela de doscientos toneles, en la escritura de concertación, se acuerda expresamente en cuanto a las medidas, «*que el codo ha de ser el que usa e trae el maestro Miguel de Arizmendi*»³¹. No cabe duda de que el codo que se referencia, era el usado por los antiguos maestros vascos «*que de dos varas de medir, se fazían tres codos*», esto es, en medida actualizada, 55,727 centímetros. El hecho concreto es que esta nao llamada San Antón, se fabricó «*en los estilleros principales de la villa de San Sebastián y en fin del año 1547 partió para su viaje a Flandes antes de la Navidad*»³².

Le sucedieron a Miguel otros maestros Arizmendi, como Martín y Alonso, que siguieron fabricando carabelas. Lo hacían a veces formando compañía, como la que empezaron en enero de 1541 «*en el estillero de*

tu gabe zegoela, eta, hortaz, Oriotik ateratzea eta portu seguruago batera eramatea erabaki zuten²⁷.

Arizmendi familiakoak, bestalde, XVI. mendearen lehen erdi honetan Donostiako ontzioletan aritu ziren, nagusiki «*junto a la iglesia de Santa Catalina de los arenales de San Sebastián*», baita Pasaiakoetan ere. Lehen arizmenditarra, Miguel, 1478an jaio zen²⁸, eta Gipuzkoako itsasontzigintzaren arloan erreferentziazkoa bihurtu zen. Goienagari bezala, Miguel Arizmendiri ere askotan eskatu zioten laguntza agintarietara, ontzien edukiera neurtu eta txostenak egiteko. Eskarmentu handiko beste itsasontzigile bati hartu zion txanda XVI. mendeko lehen hamarkada hauetan, Miguel Hoa izeneko donostiarrari, 1460an jaioa²⁹. Hain zuzen, jada 1515ean hondarribiar bati San Juan izeneko karabela bat egiten ari zitzaion, 100 upeleko edukierakoa³⁰. Maisu hark zer-nolako arrastoa utzi zuen ederki erakusten digu gertakari honek: 1545eko abenduan, Anton Martinez Berrasoeta itsasontzi maisu donostiarrak sustatuta berrehun upeleko karabela bat egin behar zenean, hitzarmenaren eskrituran berariaz adostu zen, neurriei zegokienez, «*que el codo ha de ser el que usa e trae el maestro Miguel de Arizmendi*»³¹. Zalantzarik gabe, hor aipatzen den ukondoa antzina euskalmasuek erabiltzen zutena da, «*que de dos varas de medir, se fazían tres codos*»; hau da, gaur egungo neurrietara ekarrita, 55,727 zentimetro. Azkenean, San Anton izeneko ontzi hura Donostian egin zen, «*en los estilleros principales de la villa de San Sebastián*», eta «*en fin del año 1547 partió para su viaje a Flandes antes de la Navidad*»³².

Miguelen ondotik Arizmendi familiako beste maisu batzuk etorri ziren, Martin eta Alonso, adibidez, eta haietara ere karabelak egiten jarraitu zuten. Horretarako, batzuetan konpainiak eratzen zituzten, 1541eko urta-

[27] AGS. CSU. 397-2. 2ª serie. L. 6.

[28] ARChV. Lapuerta (F) C-1639/14.

[29] ARChV. Fernando Alonso (F). C-687/6. En declaración del propio Miguel de Hoa, de septiembre de 1520.

[30] ARChV. F. Alonso (F). C-687/6. En declaración del maestro carpintero del Pasaje, Miguel de Arriaga.

[31] ARChV. Taboada (F) C-936/5. Carta de compromiso de 21-12-1545.

[32] ARChV. Taboada. (F). C-936/5.

esta villa de San Sebastián, junto a Santa Catalina, con madera traída del puerto chico de Ergobia», que acabó en un prolongado pleito³³. De todas formas, Martín de Arizmendi, con su media docena de criados carpinteros, tales como Martín de Orendain, Pedro de Hoa, Saubad de Aguirre, Domingo de Lezo, etc., también se ocupaba de la fabricación de carabelas y pinazas en los astilleros del Pasaje, tanto en los de la jurisdicción de Donostia como en la de Hondarribia (lugares de Lezo, Vizcaya, etc). Como experto maestro carpintero que era, él se solía encargar de *«poner la quilla e branques con su codaste e braçales y cruces»*, esto es, la estructura básica de las embarcaciones³⁴.

Al igual que los Arizmendi, los Berrayarza forman parte de otra saga de constructores de naos que actúan preferentemente en el otro astillero de San Sebastián, el denominado *«de la villa»*, ubicado hacia la puerta de Santa María de la actual zona del puerto. Aunque algo más jóvenes que los Arizmendi, tanto Miguel como Martín de Berrayarza, nacidos en 1490 y 1499 respectivamente, a partir de 1520 ya se encuentran construyendo carabelas para diversos particulares. Una de ellas fue la ejecutada para el maestro de Donostia, Domingo de Albistur y el mercader de Zarautz, Sancho de Larrume³⁵. Esta labor la irán intensificando en la cuarta y quinta década del siglo XVI.

Otros que desplegaron una gran actividad en la construcción de naos desde las primeras décadas del siglo XVI en la costa guipuzcoana, son los maestros carpinteros vizcaínos de la anteiglesia de San Miguel de Ispaster, Juan Pérez de Goyena y Pedro Ochoa de Uriarte. El primero de ellos, nacido en 1494, reconocía expresamente *«que este testigo ha sido diversas vezes en la villa de Çumaya y en su canal a hazer naos e bien en traer para sus oficiales bastimentos e vino e sidras»*³⁶. Buena parte de su actividad constructiva se centra en los astilleros de Deba, Mutriku y Zumaia, unas veces en

rrilean hasi zutena, esaterako, *«en el estillero de esta villa de San Sebastián, junto a Santa Catalina, con madera traída del puerto chico de Ergobia»;* kontu hark auzi edo pleitu luze-luze bat ekarri zuen berekin³³. Esan beharra dago, alabaina, Martin Arizmendik Pasaiaoko ontzioletan ere egiten zituela pinazak eta karabelak, bai Donostiako jurisdikzioan zeudenetan eta bai Hondarribikoetan (Lezo, Bizkaia...). Dozena erdi zurgin morroi zituen laguntzaile, hala nola Martin Orendain, Pedro Hoa, Saubad Agirre eta Domingo Lezo, eta, zurgin maisu aditua zen aldetik, Martinen ardua izaten zen *«poner la quilla e branques con su codaste e braçales y cruces»*, hau da, itsasontzien oinarritzko egitura jartzea³⁴.

Arizmenditarrak bezala, berraiartzatarrak ere itsasontzigintzan aritu ziren, baina hauek nagusiki Donostiako beste ontziolan, *«de la villa»* zeritzoten hant; zehazki, Santa Maria portale inguruan zegoen ontziola hori, gaur egungo portuaren inguruan. Arizmenditarrak baino gazteagoak izanagatik, bai Miguel eta bai Martin Berraiartza (1490ean eta 1499an jaiok, hurrenez hurren) zenbait partikularrentzat karabelak egiten ari ziren jada 1520tik aurrera. Karabela horietako bat Domingo Albistur maisu donostiarrarentzat eta Sancho Larrume merkatari zarautzarrarentzat egin zuten³⁵. Gerora, XVI. mendeko laugarren eta bosgarren hamarkadetan, areagotu egingo zuten jardun hori.

Azkenik, Gipuzkoako kostaldean XVI. mendeko lehen hamarkadetatik itsasontzigintzan jarduera handia izandako bi zurgin maisu bizkaitar aipatu behar ditugu, biak ere Ispaster elizatekoak: Juan Perez Goiena eta Pedro Ochoa Uriarte. Lehena 1494an jaiok zen, eta hark berariaz esanda dakigu *«que este testigo ha sido diversas vezes en la villa de Çumaya y en su canal a hazer naos e bien en traer para sus oficiales bastimentos e vino e sidras»*³⁶. Itsasontzigintzako lan gehienak Deba, Mutriku eta Zumaiaoko ontzioletan egin zituen, batzuetan bakarka eta zenbaitetan sozietateak eratuta.

[33] ARChV. Fernando Alonso (F). C-1136/2.

[34] ARChV. Fernando Alonso (F). C-1136/2. En declaración de Pedro de Hoa.

[35] ARChV. Alonso Rodríguez (F). C-1006/1.

[36] ARChV. Varela (F). C-58/1. 1ª parte. En declaración del propio Juan Pérez de Goyena.



Vista de la barra y pueblo de Orio. Orioko barrako eta herriko ikuspegia.
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

solitario y, otras, actuando en sociedad. Como muestra, la nao que construyeron para el vecino de Mutriku, Esteban de Arano, por la que en 1543, el hijo de Uriarte, de idéntico nombre que su progenitor, dará carta de pago definitiva³⁷.

Pero el secreto de la frenética producción de estos maestros vizcaínos no sólo residía en su habilidad constructiva, sino también en la amplia plantilla de trabajadores a su cargo. Así, cuando el citado Uriarte padre, concierta en 1536 con el capitán ondarrés Ramos de la Rentería, la fabricación en el astillero mayor de Zumaia, de una nao -por las medidas concertadas, un galeón-, de la misma hechura que había hecho al célebre abad del monasterio de Zenarrutza, don Diego de Irusta, se obliga a que *«aya de poner en hedificar la dicha nao, veynte e quatro carpenteros o más»*. Y si éstos estuviesen algunos días sin trabajar por falta de materiales, que *«el dicho capitán Ramos, aya de pagar los jornales a su costa como por día que labrasen»*³⁸. Con esta amplia plantilla, no es de extrañar que concierte contratos con destacados capitanes de naos de pueblos vecinos, como es el caso del debarra Asencio de Cerain, con el que acuerda construir un navío de estas características en el astillero mayor de Zumaia en un plazo de tres meses, siempre y cuando se le suministrasen los materiales suficientes³⁹.

4.4.- Reflexiones, datos y elementos comparativos en torno a la nao Victoria

Como al principio de este apartado se ha señalado, la carabela Victoria, requisada en 1518 al ondarrés Domingo de Apallua, fue el navío en el que Juan Sebastián de Elcano culminó su viaje de circunnavegación. Para empezar, conviene señalar que este Apallua, fue un experimentado marino que se inició en la profesión al despuntar el siglo XVI, perdurando varias décadas en su ejercicio. Gozaba de una buena posición económica, reforzada a raíz de su enlace con una hija del influyen-

Adibide gisa, Esteban Arano mutrikuarrarentzat egin zuten ontzia; haren behin betiko ordainketa gutuna 1543an eman zuen Uriarteren semeak, aitarene izen berekoa³⁷.

Maisu bizkaitar horien ekoizpen frenetikoaren sekretua ez zetzan haien trebetasunean bakarrik, ordea. Langile ugari zituzten, eta hainbeste ontzi eta hakoak egin ahal izatea horri ere zor zaio. 1536an, adibidez, Uriarte aitak Zumaiaiko ontziola nagusian ontzi bat egitea hitzartu zuen Ramos Renteria kapitain ondarroarrarekin (adostutako neurriak kontuan hartuz, galeoia), eta ontziak Ziortzako monasterioko abade Diego Irustari egindakoaren egikera berekoa izan behar zuen. Bada, hitzarmenean agindu zuenez, *«aya de poner en hedificar la dicha nao, veynte e quatro carpenteros o más»*. Eta horiek material faltagatik zenbait egunean lan egin ezinik geratzea suertatuz gero, *«el dicho capitán Ramos, aya de pagar los jornales a su costa como por día que labrasen»*³⁸. Hainbeste langile izanda, ez da harritzekoa ondoko herrietako itsasontzi kapitain garrantzitsuekin kontratuak hitzartzea. Asencio Zerain debarrarekin, esaterako, Zumaiaiko ontziola nagusian ezaugarri horiek izango zituen itsasontzi bat egitea adostu zuen, eta hiru hilabeteko epean amaitzea, baldin eta nahikoa material ematen bazitzaion³⁹.

4.4. - Victoria itsasontziari buruzko gogoeta, datu eta konparaziozko elementu batzuk

Atal honen hasieran esan dugun bezala, Juan Sebastian Elkanok munduari bira emateko erabili zuen ontzia, Victoria karabela, Domingo Apallua ondarroarrari konfiskatu zioten 1518an. Beste ezer baino lehen, komeni da aipatzea Apallua eskarmentu handiko itsasgizona zela; XVI. mendea urratzeaz batera hasi zen lanbidean, eta zenbait hamarkadatan jardun zuen horretan. Bestalde, maila ekonomiko onean zegoen, eta are maila hobea lortu zuen Magdalenarekin ezkondu ze-

[37] AHPG-GPAH. 1-2564. Fol. 26.

[38] AHPG-GPAH. Leg. 2-3284, Fol. 34.

[39] AHPG-GPAH. 2-3290. A. Fol. 45. Obligación de fecha 03-05-1543.

te bachiller ondarrés, Juan Martínez de Guileztegui, llamada Magdalena⁴⁰.

Muchas han sido las hipótesis vertidas por diferentes autores sobre la procedencia de esta carabela, pero sin demostración documental alguna. A falta de fuentes directas que atestigüen su origen y construcción, nos apoyaremos en otros datos que servirán para realizar una aproximación a esta cuestión.

Como ha quedado reseñado, esta carabela fue arqueada en 85 toneles. Según afirman diversos autores, esta de los toneles fue la medida común para hallar la capacidad de carga hasta mediados del siglo XVI⁴¹, pero según avanza la centuria se va imponiendo el arqueo de naves en toneladas. Lo más probable es que esta variación fue propiciada por la «refacción» o gratificación añadida que se daba a las naos que participaban en armadas reales desde finales del siglo XV, la cual solía ser «*del veynte por çiento por razón de las cubiertas y castillos y obras muertas de las naos*»⁴². De todos modos, esta dualidad en el aforo de los navíos ya estaba en uso para el año 1535, puesto que cuando acudió a Málaga, «*Martín de la Rentería, capitán de S.M. e su general de armada que por su mandado se hizo en la provincia de Guipuzcoa e condado de Vizcaya, para ir contra los infieles*», con su galeón denominado San Lázaro, que medía nada menos que 12 metros de ancho, superando su eslora o largura máxima los 36 metros, fue arqueado su grandor «*en 832 toneles machos, e con los veinte por ciento que Su Majestad da por las cubiertas e obras muertas es de 998 toneladas e media*»⁴³.

En principio, la relación tonel/tonelada dependía del peso de la materia a transportar. Así, por ejemplo, la carraca del guetariano Pedro Ibañez de Aldamar, que sirvió en las primeras décadas del siglo XVI en la empresa de Túnez, fue aforada por los técnicos de la Corona en «*1.040 toneladas, que se reduzen a 832 toneles machos*»⁴⁴, esto es, incrementando la diferencia en

nean, itzal handiko Juan Martinez Gileztegi batxiler ondarroarraren alaba baitzen hura⁴⁰.

Karabela haren jatorriari buruzko hipotesi ugari egin izan diren arren, froga dokumental bat bera ere ez dago. Horregatik, zuzeneko iturririk ez dagoela eta, bestelako datu batzuetan oinarrituko gara karabelak zer jatorri eta ezaugarri zituen ahalik ondoen argitzen saiatzeko.

Lehen esan dugun bezala, Victoria karabelak 85 upeleko edukiera zuen. Zenbait egilek diotenez, ontziek zenbateko zama edukiera zuten adierazteko oso neurri unitate ohikoa izan zen upelena XVI. mendearen erdira arte⁴¹, baina hurrengo erdian aurrera egin ahala, tonatan neurtzea nagusitu zen. Zergatik? Bada, ziur asko, XV. mendearen bukaeratik aurrera errege armadetan parte hartzen zuten itsasontzietan gehigarri bat ematen zitzaielako, «*del veynte por çiento por razón de las cubiertas y castillos y obras muertas de las naos*»⁴². Edonola ere, ontzien edukiera bi modutara neurtze hori 1535. urterako jada gertatzen zen. Izan ere, Martín Rentería Malagara joan zenean («*Martín de la Rentería, capitán de S.M. e su general de armada que por su mandado se hizo en la provincia de Guipuzcoa e condado de Vizcaya, para ir contra los infieles*»), bere San Lázaro galeoian (12 metro zabal zen, eta 36 metro luze), honela adierazi zituzten ontziaren handitasunaren neurriak: «*832 toneles machos, e con los veinte por ciento que Su Majestad da por las cubiertas e obras muertas es de 998 toneladas e media*»⁴³.

Hasiera batean, tonaren eta upelaren arteko erlazioa garraiatu beharreko gaiaren pisuaren arabera zen. Esate baterako, Pedro Ibañez Aldamar getariarren karraka, XVI. mendeko lehen hamarkadetan Tunisiako ekintzetarako erabili zela eta, honela neurtu zuten Koroaren agindupeko teknikariek: «*1.040 toneladas, que se reduzen a 832 toneles machos*»⁴⁴; hau da,

[40] SNAE. Archivo Murga-Mugarategui. Secc. Rentería. Leg. 12. Doc. De fecha 03-06-1528.

[41] Esteban Mira Caballos. *El sistema naval del Imperio Español. Cap. II. I. El tonelaje de los navíos.*

[42] AGS. CSU. 1ª Serie. Leg. 113.

[43] AGS. CSU. Serie 2ª. Leg. 6.

[44] Ibidem.

un 25%; sin embargo, para mediados del citado siglo, ya se había impuesto la equivalencia, -más tarde ratificada oficialmente-, de equiparar cinco toneles con seis toneladas o, lo que es lo mismo, de añadir un 20% más.

De todas formas, no resulta sencillo determinar el cálculo del peso de estos toneles, puesto que variaba en función del producto transportado. Historiadores de prestigio como Miguel Ángel Ladero o Carmen Mena, coinciden en señalar que en esta época el tonel de vino, agua o vinagre, equivalía a dos pipas, esto es, superaba los 900 litros, dependiendo de su capacidad entre 28 y 29 arrobas y tomando como referencia la arroba castellana de líquidos, equivalente a 16,13 litros. Ahora bien, estos parámetros que podían regir en el puerto más importante de la época, como era el de Sevilla, no concordaban con los utilizados por las naos guipuzcoanas que operaban en la fachada atlántica. Así, en 1526, en la carta de afletamiento de la carabela nombrada Gabriel, para transportar diversos bastimentos desde el puerto guipuzcoano del Pasaje al inglés de Bristol, se establecen las siguientes medidas por «cada tonel e carga de tonel»⁴⁵.

Comenzaremos relatando la casuística de uno de los productos más comunes de la época, como era el vino, por el que se contaban «*quatro barricas por un tonel*» que, asimismo, se correspondían con cada dos botas que un tal Portuondo descargaba un poco antes, en 1522, en el puerto de Zumaia, «*cada una de las dichas botas llenas del dicho vino podían hazer dozientos açunbres poco más o menos*»⁴⁶. Esta debía ser la equiparación corriente en los puertos del Cantábrico oriental durante esta época. Ejemplo palmario de ello, es el transporte de vino que se compromete a realizar al puerto de Cork (Irlanda) en enero de 1533, el maestre de Lezo, Sancho de Darieta, con su carabela llamada San Pelayo, por el que se acuerda «*que se cuente de dos botas, un tonel; e de quatro barricas, un tonel*»⁴⁷. De conformidad con estos parámetros, tenemos que la

% 25 handitu zuten aldea. Mendearen erdialderako, baina, baliokidetasuna kalkulatzeko beste modu bat nagusitu zen jada (geroago ofizialki berretsia): bost upeleko edukiera sei tona izango ziren, edo beste era batean esanda, % 20 gehitu beharko zitzaion.

Dena dela, ez da erraza upel horien pisuaren kalkulua zehaztea, aldatu egiten baitzen garraiatutako produktuaren arabera. Miguel Angel Ladero eta Carmen Mena historialari entzutetsuek diotenez, upel bat ardo, ur edo ozpin garai horretan bi «pipakada» ziren, hau da, 900 litro baino gehiago, kontuan izan behar baita «pipa» zeritzenen edukiera 28-29 arroa zela, eta Gaztelako arroa, berriz, 16,13 litro. Parametro horiek ziren nagusi Sevillan, garaiko porturik garrantzitsuean, baina Atlantiko aldean aritzen ziren Gipuzkoako ontziek erabiltzen zituztenekin ez zetozen bat.

Esate baterako, 1526an, Gabriel izeneko karabela pleitatu zutenean zenbait gai garraiatzeko Pasaiaiko portutik Bristolera, neurri hauek eman zituzten, upeleko eta zamako; zehazki, «*[por] cada tonel e carga de tonel*»⁴⁵.

Hasteko, azter dezagun garaiko produkturik ohikoenetako baten kasuistika: ardoarena. Gabriel ontzia pleitatzeko gutunean ageri denez, upela lau barrika ziren, eta, halaber, bi zahagi; halakoak deskargatu omen zituen Portuondo delako batek pixka bat lehenago, 1522an, Zumaiaiko portuan, eta «*cada una de las dichas botas llenas del dicho vino podían hazer dozientos açunbres poco más o menos*»⁴⁶.

Baliokidetzaz hori izango zen ohikoena Kantauri ekialdeko portuetan garai hartan. Horren adibide agerikoa da Sancho Darieta maisu lezoarrak 1533ko urtarrian Irlandako Cork-eko portura ardoa garraiatzea hitzeman zueneko; San Pelayo izeneko karabelan eramane behar zuen, eta adostu zuten «*que se cuente de dos botas, un tonel; e de quatro barricas, un tonel*»⁴⁷.

[45] ARChV. Fernando Alonso (F). C-884/1.

[46] AGS-CSU. 397.2. 2ª serie. Leg. 23.

[47] AHPG-GPAH. Leg. 3-303. Fol. 46.



Puerto del Pasaje y lugares circunvecinos. Pasaiako portua eta inguruko lekuak.
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

medida del tonel de vino de nuestra zona, era algo más liviana que la usada en el puerto sevillano, ya que la de aquí no superaba los 900 litros. Esto, teniendo siempre en cuenta que la medida del azumbre en nuestra zona durante las primeras décadas del siglo XVI, se establecía en torno a los 2,25 litros, siendo más tarde cuando se produjo la equiparación con la medida toledana que conllevó su reducción a 2,016 litros.

En lo relativo al hierro, el cómputo de esta materia se establecía «*en quince quintales por un tonel*», situándose la media del quintal de las ferrerías guipuzcoanas de esta época entre las 140 y 145 libras, por lo que en cada tonel de hierro entrarían como mínimo 2.100 libras, equivalentes a 966 kilogramos.

Otro de los productos estrella de la época, sobre todo debido a la gran demanda de la industria textil europea, era el pastel. Esta era una sustancia colorante muy apreciada por los fabricantes de paños, que se transportaba en sacos embalados, hechos con estopa de cáñamo, en los que cabían «*catorze medias balas de pastel por tonel*». Es decir, que cada media bala de este colorante pesaría en torno a los 40 kilogramos.

En cuanto a las legumbres, y más concretamente refiriéndose a un producto como el haba, se determina que cada tonel se complete con veinte fanegas y que, en general, a todos los demás géneros de similar naturaleza se les dé «*el peso de dos mil cient (libras) por tonel*», lo que supondría fijar la capacidad del tonel de leguminosas en unos parámetros cercanos a los mil kilogramos.

Lo que parece evidente por estos datos, es que el «*tonel macho u ordinario*» debía ser la unidad común de referencia para determinar la carga que podía soportar una nave, independientemente del modo utilizado para su transporte, ya fuera en recipientes o envases (barricas, botas, pipas, tinajas, barriles, botijas, etc.), como en serones, cajas, sacos o costales, espuestas, tracas, fardos, balas, etc.

Pero volviendo al tema de la Victoria y de su primer dueño, Domingo de Apallua, digamos que es resaltable la relación que mantenía con los maestros «*de*

Parametro horien arabera, ardo upela gurean arintxeagoa zen Sevillako portuan baino, hemengoa ez baitzen iristen 900 litrorra.

Hori betiere kontuan izanda hemen XVI. mendeko lehen hamarkadetan pitxerra 2,25 litro inguru zirela, eta geroago gertatu zela neurria Toledokoarekin parekatu eta 2,016 litrorra murriztea.

Burdinari dagokionez, hauxe zen neurria: «*quince quintales por un tonel*». Gipuzkoako burdinoletan, garai hartan, kintala 140-145 libra ziren, batez beste, eta upel bat burdina, beraz, gutxienez 2.100 libra izango ziren; hau da, 966 kilogramo.

Garai hartako beste produktu izarretako bat, Europako ehungintzaren eskari handiagatik nagusiki, anila zen, urdinbelarretik lortzen zen koloregaia. Substantzia hori oso estimatua zuten oihalgileek, eta kalamu iztupaz egindako zaku enbalatutan garraiatzen zen. Zaku bakoitzean hamalau fardel erdi anil sartzen zen, «*catorze medias balas de pastel por tonel*»; hau da, koloregai horren fardel erdi bakoitzak 40 kilogramo inguru izango zituen.

Lekaleei dagokienez, eta zehazki babaz ari garela, ezarri zuten upel bakoitza osa zezatela hogeitanez eta, oro har, antzekoak ziren gainerako gai guztiei eman ziezaietela «*el peso de dos mil cient (libras) por tonel*».

Horrek esan nahi du lekale upel bakoitzaren edukiera mila kilogramo inguruan finkatu zutela.

Datu horiek ikusita, nahikoa agerikoa dirudi «upel arrunta» («*tonel macho u ordinario*») zela erreferentziatzeko unitate komuna itsasontzi batek zer zama jasan zezakeen zehazteko, edozein izanik ere zama garraiatzeko modua, zela barrika, zahagi, «pipa», treska, barril, pegar eta abarretan, zela zaranetan, kaxatan, zakutan, otarretan, fardotan...

Baina itzul gaitezen Victoria itsasontzira, eta hitz egin dezagun aurreneko jabeari buruz. Domingo Apalluaz ari garela, azpimarratzekoa da nolako harremana

fazer naos» anteriormente reseñados, como con otras personas del entorno costero guipuzcoano. Así, al poco tiempo de haberles sido requisada la carabela que culminaría el viaje circunnavegatorio, el citado Domingo y su supuesto yerno, Pedro de Arizmendi, compran a los maestros lombarderos de Zarautz, Martín Ruiz de Lerchundi y Juan de Arreiza, «*seis lonbaldas gruesas de longor de dos baras de medir, sin los dos servidores, e doce bersos*»⁴⁸. Esta artillería, en la que solo el cañón de las lombardas medía 1,67 metros, sería similar a la que llevaba la Victoria cuando fue intervenida y se corresponde con las «*dos lonbaldas gruesas*» que llevó cada una de las embarcaciones que tomaron parte en la expedición magallánica. Unos años más tarde, en 1537, Domingo de Apallua, contrata con unos carpinteros de Deba, «*la cabilladura e pentocadura*» de la nao que está haciendo en el astillero principal de la citada villa, es decir, los orados o agujeros que se han de hacer para el forrado del casco, así como para la articulación del plan o parte inferior y más ancha del fondo. En este documento, figuran por testigos estrechos colaboradores suyos como «*Pedro de Areyzmendi, vezino de Ondarroa*». Resulta sorprendente que no se haga alusión a parentesco alguno con el contratante Apallua, a pesar de encontrarse ante un escribano que los conocía sobradamente por haber intervenido en otras escrituras con los citados. También se encuentra entre los intervinientes «*Juan Pérez de Goyena, vezino de Yzpaster*», que sería el encargado de fabricar el navío⁴⁹.

Estas informaciones son una muestra de la relación que Domingo de Apallua y Pedro de Arizmendi mantenían con diversos oficiales carpinteros que, por lo general, operaban en la costa guipuzcoana, por lo que es probable que una nave como la Victoria hubiese sido construida en astillero de este territorio. Existe una interesante información por la que podemos aventurar que el anteriormente citado maestro carpintero de Deba, Martino de Goyenaga, pudiera haber sido el responsable de su fabricación. El documento en cuestión es una carta otorgada por el miembro de esta ex-

zuen lehen aipatu ditugun itsasontzigile maisuekin, bai eta Gipuzkoako kostaldeko beste zenbait pertsonarekin ere. Lehen esan dugun bezala, Apalluari konfiskatu egin zioten gero munduari bira emango zion karabela. Bada, ontzia konfiskatu eta gutxira, Domingok eta haren ustezko suhiak, Pedro Arizmendik, artilleria erosi zien Martin Ruiz Lertxundi eta Juan Arreiza bonbardagile maisu zarautzarrei; zehazki, «*seis lonbaldas gruesas de longor de dos baras de medir, sin los dos servidores, e doce bersos*»⁴⁸. Artilleria handia zen, bonbarden kanoia bera bakarrik 1,67 metro baitzen; antzekoa edukiko zuen Victoria karabelak konfiskatu zutenean, eta Magallaesen espedizioan parte hartutako ontzi bakoitzak ere horrelako bi zeramatzan: «*dos lonbaldas gruesas*».

Urte batzuk geroago, 1537an, Domingo Apalluak Debako ontziola nagusian egiten ari zen itsasontziaren «*cabilladura e pentocadura*» kontratatu zuen herri horretako zurgin batzuekin; hau da, kroskoa estaltzeko eta hondoko beheko alde, alde zabalena, artikulatzeko zuloak. Agiri horretan, lekuko gisa, harreman handiko laguntzaileak ageri dira; adibidez, «*Pedro de Areyzmendi, vezino de Ondarroa*». Harrigarria da nolatan ez den Apallua kontratatzailearekiko inolako ahaidetasunik aipatzen, nahiz eta eskribauak nahikoa eta gehiegi ezagutzen zituen, aipatutako biek beste eskritura batzuetan ere jarduna baitzen. Beste bat agertzen dena «*Juan Pérez de Goyena, vezino de Yzpaster*» da, ontzia egitearen arduraduna⁴⁹.

Informazio horrek argi erakusten du Domingo Apalluak eta Pedro Arizmendik harremana zutela Gipuzkoako kostaldean aritu ohi ziren zenbait zurgin ofizialekin, eta baliteke, beraz, Victoria ontzia lurralde horretan egin izana. Eta ausartu gaitezke esatera, gainera, balitekeela lehen aipatu dugun Martino Goyenaga zurgin maisu debarra arduratu izana ontzia egiteaz. Interes handiko dokumentu bat baitugu horretarako: Magallaesen espedizio hartan parte hartu zuen kide batek, Domingo Iartza zurgin debarrak, 1519ko abuztuaren 1ean egindako gutuna Sevillako Gomez Alvarez

[48] AHPG-GPAH. 1-2559. Fol. 34. Documento de fecha 09-08-1525.

[49] AHPG-GPAH. 2-1882. Fol. 169.

pedición magallánica y también carpintero de Deba, llamado Domingo de Yarza, el primero de agosto de 1519 ante el escribano de Sevilla, Gómez Álvarez de Aguilera. Por la misma autorizaba a sus compañeros de aventura Juan Sebastián de Elcano y Juan de Acurio, a percibir cualquier cantidad o derecho que a él se le quedare debiendo. Pero este poder también lo hace extensivo a sus paisanos debarras, el cordonero Martín de Arratia y al que fuera su jefe y maestro, Martino de Goyenaga, al que nombra como «*carpintero de la dicha nao*», cita que entendemos sólo puede referirse al eje-ctor de la carabela Victoria⁵⁰.

Pasemos ahora a desarrollar otros datos relacionados con esta carabela. Si nos atenemos a la concordancia porte/precio, la Victoria resultó de largo la más valiosa de todas las que conformaron la expedición. De hecho, en su caso, el pago por tonel ascendió a 3.529 maravedís, mientras que las demás rondaron los 2.500 maravedís, a excepción de la bautizada como San Antonio que llegó a los 2.750 maravedís. Esta circunstancia nos parece reveladora de la calidad de su fábrica.

Otro tema nada sencillo es la determinación de las medidas que pudiera tener esta embarcación.

Antes que nada, conviene referenciar la gran diversidad de modelos de naves de porte reducido existentes en la primera mitad del siglo XVI en nuestra zona, que se dedicaban indistintamente a actividades pesqueras, comerciales y de armada, entre los que destacaban los galiones -que no galeones-, pinazas o azabras y carabelas. Así, si tomamos como referencia el inventario de naos que en la década del treinta de ese siglo operaban en Hondarribia y su área de influencia (Pasajes, Lezo), tenemos que las carabelas más comunes oscilaban entre los 25 y 50 toneles de capacidad; sin embargo, los galiones y pinazas tenían un porte de entre 10 y 30 toneles⁵¹. Ello no significa, en absoluto, que estos parámetros fueran los comunes para esta clase de embarcaciones, puesto que década y media antes ya navegaban carabelas de 170 toneles como la

Aguilera eskribauaren aurrean. Gutun haren bidez, bidaide izango zituen Juan Sebastian Elcano eta Juan Akurio kideei ahalmena ematen zien berari zorretan geratu izandako edozein diru kopuru edo eskubide jasotzeko.

Beste bi herrikide ere sartu zituen ahal horretan: bata, Martin Arratia sokagilea, eta bestea, bere maisu eta nagusi izandakoa, Martino Goienaga, zeina «*carpintero de la dicha nao*» gisa izendatzen duen. Eta aipu horretako ontzia, gure ustez, Victoria karabela bakarririk izan daiteke⁵⁰.

Azter ditzagun, orain, karabela horri buruzko zenbait datu. Tamainaren eta prezioaren arteko erlazioari lotzen bagatzaizkio, espedizioan joandako ontzi guztietatik baliotsuena Victoria zen, nabarmen gainera. Izan ere, Victoria karabelaren kasuan, upeleko 3.529 marabedi ordaindu zituzten, eta beste ontziak, berriz, 2.500 marabedi inguru, San Antonio izendatu zutena izan ezik, upeleko 2.750 marabedi ordaindu baitzuten hura. Horrek Victoria ontziaren egikeraren kalitatea adierazten du, gure iritziz.

Erraza ez den beste gai bat, zer neurri zituen zehaztea da.

Horretarako, beste ezer baino lehen, komeni da aipatzea tamaina txikiko ontzi eredu ugari zeudela XVI. mendearen lehen erdian gure inguru honetan, eta denerako erabiltzen zituztela, bai arrantzarako, bai merkataritzarako, bai itsas armadako ontzi gisa. Itsas-ontzi txikiago horien artean nagusiak hiru ziren: galioiak (ez galeoiak), pinazak edo zabrak, eta karabelak. Eta tamainaz nolakoak ziren jakiteko, mende horretako hogeita hamarreko hamarkadako inbentario bat har dezakegu erreferentziatzat. Hondarribian eta haren eragin eremuan (Pasaia, Lezo...) aritzen ziren ontzien zerrenda da, eta, haren arabera, karabela ohikoenek 25-50 upeleko edukiera zuten, eta galioiek eta pinazek, berriz, 10-30 upel bitartekoa⁵¹. Horrek ez du esan nahi, inola ere ez, neurri horiek zirenik ohikoenak horrelako ontzientzat, hamarkada eta erdi lehenago bai baitzeu-

[50] AHPS. Oficio VII. Libro 2. Sign. 4896P. Escribanía: Gómez Álvarez de Aguilera. Fol. 10 vº. Cuaderno 7. Fecha: 01-08-1519.

[51] AHPG-GPAH. 3-307. Fols. 16-18 rº. Año 1537.

denominada San Bartolomé, adscrita al puerto de Pasajes y propiedad del capitán Martín de la Rentería⁵². Asimismo, la gran «*pinaça açabra*», así denominada en el documento, propiedad del donostiarra Jacue de Aya, que el mismo año de 1522 se desplaza al puerto inglés de Portsmouth, con nada menos que sesenta y una personas a bordo, para proceder al rescate de una carraca⁵³.

Pero también fue una realidad en nuestros astilleros, aunque en menor medida, el desarrollo de naves de gran tamaño durante esta época, mayormente dedicadas al transporte. Ejemplo palpable de ello es la extraordinaria carraca construida en Zumaia en 1505, anteriormente referenciada. También se fabricaron contundentes galeones de más de 600 toneles de capacidad, como el que en 1525 gobernaba el antes nombrado capitán Martín de la Rentería, «*que era de luengo en la segunda cubierta, 53 codos e medio largos, e en ancho en la cubierta en la manga, 18 codos e medio largos, e de puntal en altor 9 codos e una ochava de codo*»⁵⁴. Es decir, con unas dimensiones de prácticamente 30 metros de largo, más de 10 metros de ancho y 5 metros de alto. Asimismo, dentro de este apartado incluiríamos las galeotas o fustas, como la de Cristóbal López de Arriaran, nombrada San Sebastián, que sirvió en 1509 en la guerra contra los moros de África en Orán. Esta galeota tenía un porte o asiento de 23 bancos en los que se alojaban 86 remeros, además de los 4 timoneles, 4 proeles y 4 popeles, marineros que se encargaban de vigilar y gestionar el timón y los extremos superior e inferior de la nave⁵⁵.

De todas formas y a falta de información directa sobre las dimensiones de la Victoria, nos basaremos en la aplicación de comparativas como método más indicado para su esclarecimiento.

Comenzaremos la equiparación con las carabelas que fueron embargadas en Gipuzkoa para la armada real que a finales del año 1521 y con destino a las

den 170 upeleko karabelak, San Bartolome izenekoa, adibidez, Pasaiaiko portura atxikia eta Martin Renteria kapitainaren jabetzakoa⁵². Eta dokumentu berean aipatzen dute «*pinaça açabra*» handia ere, Jacue Aia donostiarren jabetzakoa, zeina 1522an karraka bat erreskatatzera joan baitzen Ingalaterrako Portsmouth portura, barruan ez dozena bat edo bi baizik hirurogeita bat pertsona zeramatzala⁵³.

Gure ontzioletan tamaina handiko ontziak ere egin zituzten garai hartan, ordea, nahiz eta gutxiago, nagusiki garraiorako.

Horren adibide bistakoa da Zumaian 1505ean egindako karraka itzela, lehen ere aipatu duguna. Galeoi sendo askoak ere egin ziren, 600 upel baino gehiagoko edukierakoak, 1525ean Martin Renteria kapitainak gobernatzen zuena, adibidez, «*que era de luengo en la segunda cubierta, 53 codos e medio largos, e en ancho en la cubierta en la manga, 18 codos e medio largos, e de puntal en altor 9 codos e una ochava de codo*»⁵⁴; hau da, luzeran ia 30 metro zituen, zabaleran 10 metro baino gehiago, eta altueran 5 metro.

Bestalde, atal honetan sartuko genituzke galeotak ere, Cristobal Lopez Arriaran maisuarena, esaterako. San Sebastian zuen izena ontzi hark, 1509an Orango inbasioan erabili zuten, Afrikako mairuen aurka, eta, tamainari dagokionez, 23 bankukoa zen; 86 arraunlari jartzen ziren haietan, bai eta 4 lemazain, 4 brankari eta 4 txopako ere, lema eta ontziaren goiko eta beheko aldeak zaintzen eta kudeatzen⁵⁵.

Dena dela, Victoria karabelaren neurriei buruzko zuzeneko informaziorik ez dugunez, konparazioaz baliatuko dira, ontziaren tamaina argitzeko metodo egokiena delakoan.

Alderaketari ekiteko, 1521. urtearen amaieran errege armadak Gipuzkoan beretzat hartu zituen karabelak aztertuko ditugu lehenik; itsas armada hura Pe-

[52] ARChV. Zarandona-Wals (Olv) C-1300-17.

[53] ARChV. Quevedo (D) C-189/2. En declaración de Juan Bono de Durango, el menor de días, vecino de San Sebastián.

[54] AGS. CSU. 397-2. 2ª Serie. Leg. 4.

[55] AGS. CSU. 397-1. 1ª Serie. Leg. 70.

partes de Flandes e Inglaterra, se organizó bajo la dirección de Pedro Fernández de Bobadilla, «*para la defensión de la costa de la mar de estos nuestros regnos, como para la ofensión de las naos armadas que vienen a hazer daño en la dicha costa*». Una de ellas, denominada Santa Bárbara, patroneada por el maestre Pedro de Isasa, se hundió el 12 de marzo de 1522, a la vuelta de Flandes. Su tripulación superaba ligeramente la veintena de miembros, entre oficiales (maestre, contra maestre, piloto, escribano, despensero), personal de seguridad (alguacil, condestable y lombarderos), además de ocho marineros, tres grumetes y dos pajes, nómina coincidente con la norma que ya regía para 1516, por la que se enrolaba a veinte personas por cada cien toneles de porte en estas embarcaciones de armada⁵⁶.

Antes de su partida, esta carabela fue arqueada convenientemente, resultando ser de un porte de 105 toneles y tener las siguientes medidas: «*en la cubierta de longor treynta e tres codos, de ancho en la manga diez codos e tres cuartos, e de puntal quatro codos e un tercio*», lo que traducido a parámetros actuales nos daría unas dimensiones de 18,39 metros de eslora, 5,99 metros de manga o anchura y 2,41 metros de puntal o altura hasta el puente⁵⁷, correspondiéndole una quilla de unos 25 codos, es decir, de prácticamente 14 metros lineales.

Hemos de señalar que de los parámetros hasta aquí ofrecidos, al igual que los que seguidamente se relacionarán, los correspondientes a eslora se refieren a la máxima longitud que presentaba el navío, tomado desde el branque de proa al de popa o, lo que es lo mismo, de roda a codaste; la anchura estaba medida por el interior de cada manga o banda; y la altura o puntal, desde el plan o parte inferior de la quilla de la embarcación hasta el carel o banda superior. De todos modos, hay que puntualizar que los arqueadores de los navíos destinados a armada, no solían calcular la altura hasta el borde superior sino desde la quilla hasta el tillado o tablazón de la primera cubierta por el lugar de la bomba que se ubicaba junto al mástil mayor⁵⁸.

dro Fernandez Bobadilla kapitainaren gidaritzapean antolatu zen, Flandria eta Ingalaterra aldera bidaltzeko, «*para la defensión de la costa de la mar de estos nuestros regnos, como para la ofensión de las naos armadas que vienen a hazer daño en la dicha costa*». Karabela haietako bat, Santa Barbara izenekoa, Flandriatik itzultzean hondoratu zen, 1522ko martxoaren 12an, ontzi buru Pedro Isasa maisua zihoala. Hogei kide pasatxoko tripulazioa zuen, tartean zirela ofizialak (maisua, kontramaisua, pilotua, eskribaua eta despentsaria), segurtasun langileak (aguazila, kondestablea eta bonbardariak), zortzi marinel, hiru itsasmutil eta bi morroi, eta zerrenda hori bat dator 1516rako jada indarrean zegoen arauarekin: itsas armadako ontzi mota horietan, ehun upeleko edukierako hogeitertro pertsona erroldatzea⁵⁶.

Abiatu aurretik karabela behar bezala neurtu zutez, badakigu 105 upeleko edukiera eta neurri hauek zituela: «*en la cubierta de longor treynta e tres codos, de ancho en la manga diez codos e tres cuartos, e de puntal quatro codos e un tercio*»; hau da, gaur egungo parametroetara ekarrita, 18,39 metro luze eta 5,99 metro zabal zen, zubiraino 2,41 metroko altuera zuen⁵⁷, eta gilat 25 ukondo inguru zituen, hots, ia 14 metro.

Esan beharra dugu orain arte emandako parametroetan (eta hurrengo lerroetan emango ditugunetan ere bai) luzera diogunean ontziaren gehieneko luzeraz ari garela (brankako bularretik popako korastaraino); zabalera aldetik aldera barrualdetik neurtzen zen, eta altuera, berriz, ontziak gilaren beheko aldetik kareleraino zuen neurria zen.

Dena den, zehaztu dezagun itsas armadan erabiltzeko ontziak neurtzeaz arduratzen ziren perituek ez zutelara altuera goiko ertzeraino kalkulatzeko, baizik eta gilatik lehen bizkarreko oholtzaraino, masta nagusiaren ondoan jartzen zen uragatik.

[56] AGS. CSU. Serie 1ª. Leg. 45. Naos que sirvieron en Argel en 1516.

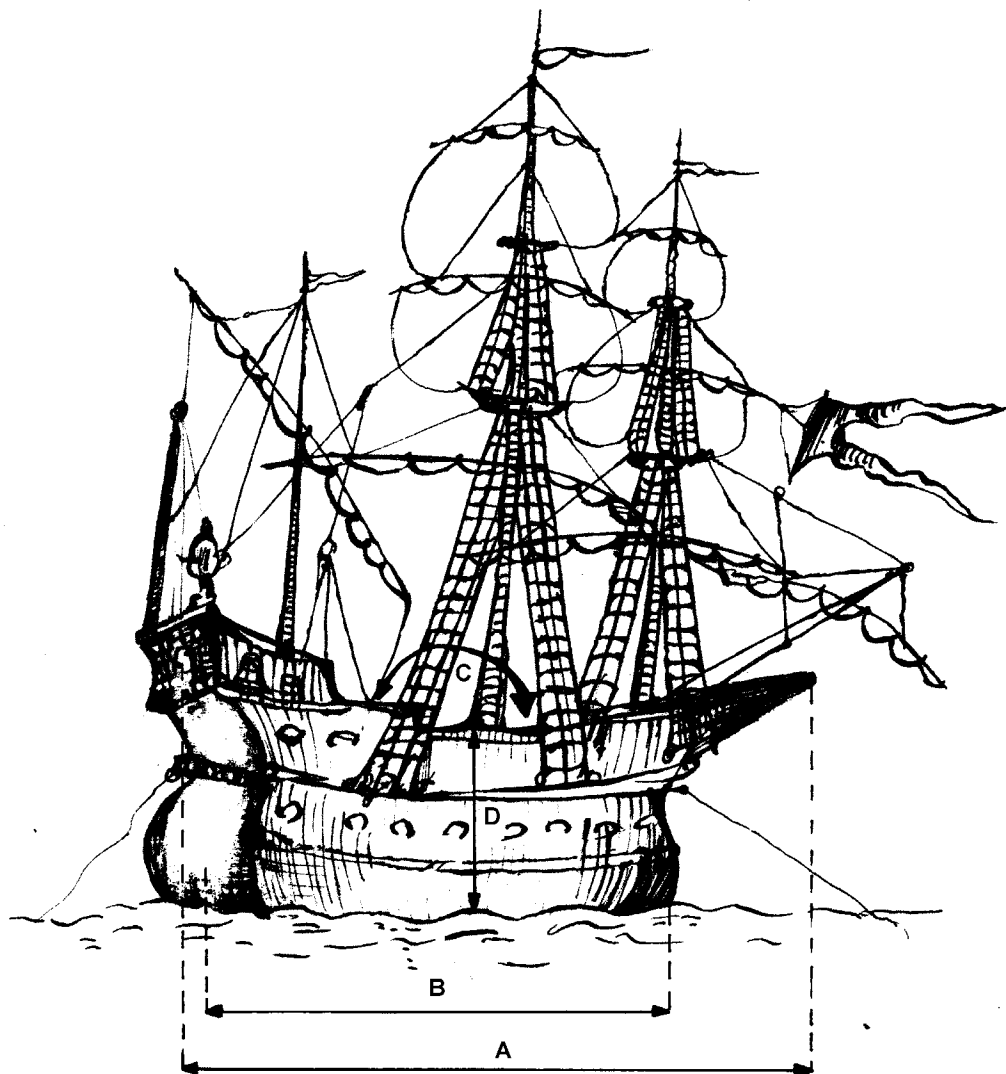
[57] ARChV. P.C. Zarandona-Wals (Olv). C-1300/17.

[58] AGS. CSU. Serie 1. Leg. 113.

CARABELA **VICTORIA** KARABELA

ILUSTRACIÓN Y MEDIDAS ESTIMATIVAS
USTEZKO ILUSTRAZIOA ETA NEURRIAK

- A = Eslora máxima-Gehieneko luzera = 30 codos/30 ukondo = 16,72 metros
B = Longitud de quilla-Gilares luzera = 23,75 codos/30 ukondo = 13,23 metros
C = Manga por exterior-Zabalera kanpotik = 10 codos/10 ukondo = 5,57 metros
D = Puntal hasta carel-Kareleraino altuera = 5,50 codos/5,50 ukondo = 3,06 metros



Dibujo/Marrazkia: Ani Elorza

Téngase en cuenta que la diferencia de 20 toneles entre carabelas de tamaño considerable construidas en esta primera mitad del XVI en el área Pasajes-San Sebastián, como es el caso de la denominada San Juan con un porte de 180 toneles, propiedad del vecino de Rentería, Juan López de Isasti⁵⁹, y la San Antón de 200 toneles del donostiarra Antón Martínez de Berrasqueta⁶⁰, se sustancia en un contraste de medio codo, esto es, prácticamente 28 centímetros, tanto en su anchura interior (13,50 / 13,00 codos), como en su puntal o altura hasta el portalo o puerta de la banda de babor por donde se introducían o sacaban las mercancías (6,50 / 6,00 codos).

Sin embargo, en las carabelas de la mitad de este porte, la desigualdad por tonelaje tiende a incrementarse también en largura o eslora máxima, a resultas de la longitud de la quilla y de la roda o pieza que se proyecta desde ella para conformar la proa. Así cuando en esta década de 1520, el maestre Martín de Berrayarza hizo la carabela María en el «astillero de San Sebastián, en la puerta de Santa María», de 70 toneles de porte, utiliza para su fábrica una quilla de 23 codos. Por cierto, al poco de ser botada esta nao, fue vendida en Sanlúcar de Barrameda por su condueño y maestre, Domingo de Albistur, por 800 ducados de oro, la misma cantidad que la Corona pagó por la Victoria⁶¹.

Mientras, poco años más tarde, a la carabela nueva del maestre de Deba, Miguel Ibáñez de Sasiola, que giraba en torno a los 90-95 toneles, se le impone una quilla de 24 codos por su constructor, el maestre carpintero de Ondarroa, Juan de Ubilla⁶².

A la vista de todos estos datos, estimamos que las medidas de la nao Victoria de 85 toneles de porte, con la que regresó Elcano, serían aproximadamente las siguientes:

Eslora máxima (de roda a codaste):
30 codos = 16,72 metros.

Kontuan izan behar da XVI. mendearen lehen erdi honetan Pasaia eta Donostia aldean egindako karabela handien artean 20 upeleko aldea ere badagoela, neurrietan ere alde handi samarra dagoelako. San Juan ize-nekoa, adibidez, Juan Lopez Isasti errenteriarrena, 180 upelekoa zen⁵⁹, eta San Anton, Anton Martinez Berrasqueta donostiarrarena, 200 upelekoa⁶⁰. Neurriari erreparatuta, ukondo erdiko aldea dute, hau da, ia 28 zentimetrokoa, bai barruko zabaleran (13,50 / 13,00 ukondo), bai salgaiak sartzeko eta ateratzeko ontziek ababorrean izaten zuten aterainoko altueran (6,50 / 6,00 ukondo).

Tamainaz karabela horien erdia zirenetan, berriz, edukieraren aldetik aldea are handiagoa zen, luzeran ere alde handiagoa zutelako, gilaren luzeragatik eta branka eratzeko gilatik proiektatzen zen pieza edo branka bularraren luzeragatik. Esate baterako, 1520ko hamarkadan Martin Berraiartza maisuak Maria karabela egin zuenean Donostiako ontziolan («astillero de San Sebastián, en la puerta de Santa María»), 23 ukondoko gila jarri zion 70 upelekoa izango zen ontzi hari. Eta horretaz ari garela, bitxikeria bat: karabela uretaratu eta gutxira, haren jabekide zen Domingo Albistur maisuak Sanlúcar de Barramedan saldu zuen urrezko 800 dukaten trukean, hau da, Koroak Victoria ontziagatik ordaindutako diru kopuru beraren truke⁶¹.

Urte gutxi batzuk geroago, berriz, Miguel Ibáñez Sasiola maisu debarraren karabela berriari 24 ukondoko gila jarri zion Juan Ubilla zurgin maisu ondarroarrak, eta 90-95 upelekoa zen hura⁶².

Datu horiek guztiak kontuan izanda, uste dugu Elkanok munduari bira emanda ekarri zuen Victoria itsasontziak neurri hauek zituela, jakinda 85 upelekoa zela:

Luzera, gehienekoa (bularretik korastara):
30 ukondo = 16,72 metro.

[59] Ibidem.

[60] ARChV. P.C. Taboada (F). C-936/5.

[61] ARChV. Alonso Rodríguez (F). C-1006/1.

[62] AHPG-GPAH. 2-1886. Fol. 108. Documento de 17-10-1542.

Longitud de la quilla: 23,75 codos = 13,23 metros.
 Manga o anchura interior: 9 codos = 5,01 metros.
 Manga bandas exteriores: 10 codos = 5,57 metros.
 Puntal o altura desde la quilla a la cubierta del puente: 4 codos = 2,23 metros.
 Puntal desde la quilla al carel o banda superior: 5,50 codos = 3,06 metros.

Gilaren luzera: 23,75 ukondo = 13,23 metro.
 Zabalera, barrukoa: 9 ukondo = 5,01 metro.
 Zabalera, kanpoko aldetik: 10 ukondo = 5,57 metro.
 Altuera, gilatik zubiaren bizkarrera: 4 ukondo = 2,23 metro.
 Altuera, gilatik karelera: 5,50 ukondo = 3,06 metro.

Como colofón a esta serie de datos sobre la Victoria, diremos que el proceso de desmantelamiento de esta célebre carabela, comenzó al poco de su triunfal regreso a Sevilla el 6 de septiembre de 1522. De hecho, el armamento que trajo, en el que se incluían tres lombardas grandes, y hasta la pólvora que sobró, sirvieron «para armazón de las tres carabelas que el año pasado de 1522 se armaron para goarda de la costa, de las quales fue por capitán general Domingo Alós de Amilibia»⁶³. Resulta curioso que dos guipuzcoanos dedicados a la maestría de naos, de similar edad y residencia tan próxima -uno de Getaria y el otro de Deba-, se hubieran aprovechado simultáneamente de los recursos de una carabela construida en ese entorno para lograr sus objetivos. De todas formas, la trayectoria de la Victoria fue muy efímera, puesto que como señala el historiador Juan Gil, en febrero de 1523 fue adjudicada en subasta pública al comerciante genovés avecindado en Granada, Esteban Centurión, por 285 ducados, esto es, casi un tercio que cuando fue embargada para el viaje a la Especiería⁶⁴. Pero como refieren Navarrete y otros, apoyándose en el antiguo historiador de Indias y coetáneo de los hechos, Gonzalo Fernández de Oviedo, poco tiempo más permaneció en servicio esta histórica carabela, ya que en el segundo viaje que hizo a la ciudad de Santo Domingo de la isla Española, a la vuelta a Sevilla «se perdió, que nunca jamás se supo de ella ni de persona de los que en ella iban»⁶⁵.

Victoria ontziari buruzko datu hauen amaiera gisa, aipagarria iruditzen zaigu karabela ospetsu hura desagiteko prozesua ere, 1522ko irailaren 6an Sevillara arrakastaz itzuli eta gutxira hasi baitzen. Ekarri zuen armamentua, tarteetan hiru bonbarda handi, baita sobera geratutako bolbora ere, beste ontzi batzuetarako erabili zituzten: «para armazón de las tres carabelas que el año pasado de 1522 se armaron para goarda de la costa, de las quales fue por capitán general Domingo Alós de Amilibia»⁶³. Bitxia da itsasontzi maisu gisa aritutako bi gipuzkoar, biak adin bertsukoak eta elkarrengandik oso hurbil bizi zirenak (bata Getarian eta beste Deban), aldi berean aprobetxatzea inguru horretan egindako karabela baten baliabideez beren helburuak lortzeko. Edonola ere, Victoria ontziak ibilbide laburra izan zuen. Izan ere, Juan Gil historialariak dioen bezala, enkante publikoan jarri, eta 1523ko otsailean merkataritaren batek erosi zuen, Granadan auzotutako Esteban Centurion genoarrak, 285 dukat ordainduta; hau da, Espezieriarako bidaiarako hartu zutenean ordainduta koaren ia herena⁶⁴. Eta Navarretek eta beste zenbaitek dioten moduan (Indietako antzinako historialari eta gertaeren garaikide izandako Gonzalo Fernandez Oviedo handiak adierazitakoetan oinarrituta esan ere), karabela historiko hark ez zuen jardunean askoz luzarago iraungo: Hispaniola uharteko Santo Domingo hirira egin zuen bigarren bidaiari, Sevillarako itzuleran, «se perdió, que nunca jamás se supo de ella ni de persona de los que en ella iban»⁶⁵.

[63] AGI. Contratación, 4675B, L.4, Fol. 19 vº.

[64] Varela, Consuelo. *Los supervivientes del viaje de Magallanes y Elcano*. Pág. 143.

[65] Martín Fernández de Navarrete y dos más. *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de España*. Tomo I. Págs. 355-356.

V.-

**ARMAS VASCAS EN EXPEDICIONES MARÍTIMAS.
LA SINGULAR INCIDENCIA EN LA
ARMADA MAGALLÁNICA.**

**EUSKAL HERRIKO ARMAK ITSAS ESPEDIZIOETAN.
MAGALLAESEN ITSAS ARMADAN
IZANDAKO ERAGINA.**

5.1.- La importancia de las armas en las expediciones marítimas

A finales de la Edad Media o comienzos de la Moderna, el mar seguía siendo de todos y de nadie, es decir, se trataba de un espacio que invitaba a ser precavidos ante posibles contrincantes. Los barcos, aunque fueran «*de marchante y no de armada*», esto es, en son de paz, iban convenientemente armados para enfrentarse a posibles encuentros.

Algunas de las armas de fuego utilizadas eran ligeras, como los arcabuces y los mosquetes. Otras, no portátiles, aunque de pequeño tamaño, estaban destinadas a desarbolar el navío contrario: falconetes, pasamuros y versos servían para este propósito.

Las lombardas, cañones fabricados uniendo duelas o aros de hierro, eran más dañinas y disparaban bolas de piedra que podían hacer mucho daño en el barco atacado. Se componían de dos piezas: la caña y la recámara, que era postiza y se intercambiaba tras cada disparo, debido a la alta temperatura que alcanzaba. Se trataba de piezas cortas y, con frecuencia, su destino consistía en amedrentar al enemigo más que a destruirlo, debido a que una misma pieza tardaba mucho tiempo en ser recargada para el siguiente disparo. Además, en los navíos pequeños el retroceso de estos cañones podía poner en peligro a la tripulación y a la estabilidad del propio barco.

Un episodio ocurrido el año 1536 muestra los elementos de que disponía un navío pequeño para su defensa. Martín Sanz de Villaviciosa, morador en Pasaia, declaró que el veintitrés de junio de dicho año, yendo a la pesca de bacalao a Irlanda, pasó por la Rochela para aprovisionarse de sal. Aprovechando el viaje de ida, llevaba cien sacas de lana, en un barco de unos ciento

5.1.- Armen garrantzia itsas espedizioetan

Erdi Aroaren amaieran edo Aro Modernoaren hasieran, itsasoa oraindik denena zen, eta inorena ez; hau da, hobeto zen itsasoan zuhur ibili, aurkaren bat agertzeko arriskuari adi. Itsasontziak, baita «*de marchante y no de armada*» zihoazenean ere, bake asmoz, alegia, ondo armatuta prestatzen zituzten, badaezpada, norbaiti aurre egin behar izanez gero ere.

Erabiltzen zituzten su arma batzuk arinak ziren, arkabuzak eta mosketeak, adibidez. Beste batzuk, txikiak bai, baina ez ziren eskukoak, eta itsasontzi aurkariari mastak eraisteko balio zuten: falkoneteak (kanoi arinak), eta gaztelaniaz *pasamuros* (kanoi astunak) eta *verso* (kanoi txikiak) esaten zietenak.

Bonbardak kanoi handiagoak ziren, eta erasotako ontziari kalte handiagoak eragiten zizkieten, harrizko bolak jaurtitzen baitzituzten. Burdinazko uztaiak edo tabilak elkarriz lotuz egiten zituzten bombardak, eta bi atal zituzten: hodia eta ganbera; azken hori kendu eta jartzekoa zen, eta tiro bakoitzaren ostean aldatu egin behar izaten zuten, hain zuzen, oso tenperatura altua hartzen zuelako. Pieza laburrak ziren, eta gehienetan ez zituzten erabiltzen arerioa suntsitzeko, kikiltzeko baizik, denbora asko behar izaten baitzen bonbarda bakoitza hurrengo tirorako berririko kargatzeko. Gainera, itsasontzi txikietan, bonbarden atzerapenak arriskuan jar zezakeen bai tripulazioa eta bai ontziaren egonkortasuna.

1536ko gertaera batek ederki erakusten du ontzi txikiek zer elementu izaten zituzten defentsarako. Martín Sanz Villaviciosa dugu oraingoan kontalaria. Pasaian bizi zen, eta urte hartako ekainaren hogeita hiruan, bakailaoa arrantzatzerako Irlandara zihoala, Arroxelan geratu omen zen gatzez hornitzera. Joaneko bidaia aprobetxatzeko, ehun zaku artile omen zera-

veinte toneles. Villaviciosa aclara, en su descargo, «*que iba de marchante y no de armada, y que no llevaba más que dos piezas de tiros de lombardas de fierro e quatro o cinco versos de hierro, quatro ballestas, como se suele llevar en marchante*»¹.

5.2.- Cultura armamentística vasca

... arcabuces, mosquetes, versos...
*se labran en Mondragón y Vergara
 y mucho más en Plazencia*
 Esteban de Garibay

El hecho de que, por lo menos desde los Reyes Católicos, las autoridades castellanas hayan recurrido preferentemente a Euskal Herria para hacerse con armas, corrobora que la fabricación de armas en esta tierra ha constituido uno de los elementos más importantes de su actividad industrial y mercantil. A pesar de ello, la historiografía española se ha mostrado muy cicatera a la hora de admitir, o estudiar, esta realidad².

Más tarde, Casariego adjudicó a Euskal Herria el correspondiente protagonismo en relación a la fabricación de armas. Tras afirmar que, a partir del siglo XIV, se fabricaban en distintos sitios de la Península, asegura que «*pronto el centro vasco superó a los demás de la península. Vasconia juntaba con una gran tradición metalúrgica, ricas venas de excelente hierro, bosques para el combustible y corrientes para los motores hidráulicos. Sobre estos ingredientes, los Reyes Católicos fomentaron con certera política social ser 'recámara y sala de armas de toda España', a tener fábricas que deben ser envidiadas en Europa*»³.

Todavía hoy día, algunos expertos aseguran que muchos aspectos referentes a la armería vasca están todavía por ser abordados. Germán Dueñas sostenía,

matzan, ehun eta hogei upel inguruko edukiera zuen ontzi batean. Bada, Villaviciosak honela adierazi zuen bere deskarguan: «*que iba de marchante y no de armada, y que no llevaba más que dos piezas de tiros de lombardas de fierro e quatro o cinco versos de hierro, quatro ballestas, como se suele llevar en marchante*»¹.

5.2.- Euskal armagintza

... arkabuzak, mosketeak, kanoi txikiak...
*lantzen dituzte Arrasaten eta Bergaran
 eta askoz gehiago Soraluzen.*
 Esteban Garibay

Gaztelako agintariak, gutxienez Errege-erregina Katolikoek garaitik, nagusiki Euskal Herrira jotzen zuten armak behar zituztenean, eta horrek berresten du, nolabait, armagintza gure lurraldean merkataritza eta industria jarduera garrantzitsuenetakoa zela. Hala eta guztiz ere, historiografía espainola oso zeken agertu izan da errealitate hori onartu edo aztertzean².

Geroago, Casariegok Euskal Herriari armagintza-ren arloan zegokion protagonismoa eman zion. Honela baieztatzen du, XIV. mendetik aurrera penintsulako zenbait lekutan egiten zirela esan ostean: «*pronto el centro vasco superó a los demás de la península. Vasconia juntaba con una gran tradición metalúrgica, ricas venas de excelente hierro, bosques para el combustible y corrientes para los motores hidráulicos. Sobre estos ingredientes, los Reyes Católicos fomentaron con certera política social ser 'recámara y sala de armas de toda España', a tener fábricas que deben ser envidiadas en Europa*»³.

Gaur egun ere, zenbait adituk diote euskal armagintza-ren alderdi ugari landu gabe daudela oraindik. Germán Dueñasek esana da, adibidez, Magallaesek eta

[1] AHPG-GPAH. III-306, f. 4. A veces, resultaba más efectiva la huida que le defensa. Así lo relata el propio Villaviciosa cuando dice que «vio que venía desde la Rochela una nao con franceses muy bien armados, y huyeron lo más rápido que pudieron, y les siguieron todo aquel día y les tiraron muchos tiros de lombardas». Tuvieron suerte de disponer de un barco rápido: «Y como la dicha su nao era mejor belera que los armados, se escapó».

[2] Importantes manuales de la posguerra, como el *Manual de Historia de España*, de Aguado Bleye (Madrid 1954) hablan de las fundiciones de artillería de Medina del Campo, pero no alude a la industria vasca cuando cita la importancia de los arcabuces, picas, etc. en el ejército castellano. Ramón Carande, en su *Carlos V y sus banqueros* (3 vols, Ed. Crítica, Barcelona 1987), cuando trata de los ameros (T. I, pp. 210-211) solo deja presumir que la gran industria del hierro vasca podía contribuir a la producción de armas (J.A. Azpiazu, «Fabricación y comercialización de armas en el Valle del Deba(1550-1600)», *Cuadernos de sección de Historia-Geografía*, Eusko Ikaskuntza 22, 1994, p. 14, nota 2).

[3] J.E. Casariego, *Tratado histórico de las armas*, ed. Labor, Barcelona 1982, p. 160.

Cañón antiguo rescatado
en la costa guipuzcoana.
Gipuzkoako kostaldean
berreskuratutako kanoi zaharra.

Foto/Argazkia: Jose Fernández.



en referencia a la expedición de Magallanes y Elcano a las Molucas, que los estudios sobre la artillería pesada vasca están por investigarse⁴.

Fue Ramiro Larrañaga quien estudió ampliamente este tema. Al aportar una serie importante de apéndices documentales, se aprecia, por ejemplo, la prohibición que sufrieron Bizkaia y Gipuzkoa para poder sacar armas fuera de los reinos castellanos (1488). Cita asimismo la compra de armas de Cisneros en varias villas vascas (1514), o la solicitud de 500 arcabuces para el reino de Valencia (1531)⁵.

Posteriores estudios han ahondado en este tema, contribuyendo a establecer una aproximación en torno a los cientos de miles de armas de fuego, otros tantos de picas y diferentes elementos que constituían la base del ejército más poderoso de la época. El año 1554, por ejemplo, Juan Martínez de Recalde, en representación del Rey, ordena fabricar en Euskal Herria 15.000 arcabuces y otros tantos morriones; en 1560 el veedor Escalante, establecido en Soraluze (Placencia de las Armas) asegura haber examinado y dados por buenos 7.305 arcabuces, 10.000 picas y 3.385 morriones; entre 1576 y 1578 su sucesor Elío hace el recuento de 16.727 arcabuces, y en 1598 se contabilizan 13.500 arcabuces y 2.450 mosquetes⁶.

Elkanok Moluketara egindako espedizioa dela eta, Euskal Herrian egindako artilleria astunari buruzko azterlanak ikertu gabe daudela⁴.

Gai hori Ramiro Larrañagak aztertu zuen luze eta zabal. Eranskin dokumental ugari jaso zituen, eta haie-tan garbi ikusten da, esate baterako, Bizkaiari eta Gipuzkoari galarazi egin zietela Gaztelako erresumetatik kanpo armak ateratzea (1488). Cisnerosek zenbait euskal hiribildutan armak erosi zituenekoa ere aipatzen du (1514), eta, orobat, Valentziako erresumarako 500 arkabuz eskatu zituztenekoa (1531)⁵.

Gerora, beste azterlan batzuek sakonago landu dute gaia, eta zehatzago jakin ahal izan da, gutxi gorabehera bederen, garai hartako armada indartsuenaren armen berri: ehunka mila inguru su arma, beste horrenbeste pika eta beste zenbait elementu. 1554an, esate baterako, Juan Martinez Errekaldek, erregearen ordezkari gisa, Euskal Herrian 15.000 arkabuz eta beste horrenbeste kasket egiteko agindua eman zuen; 1560an, Escalante ikuskatzaileak, Soraluzen finkatua, baieztatu zuen 7.305 arkabuz, 10.000 pika eta 3.385 kasket aztertu eta ontzat eman zituela; 1576 eta 1578 bitartean, haren ordezkioak, Elio izeneko ikuskatzaileak, 16.727 arkabuz zenbatu zituen, eta 1598an, 13.500 arkabuz eta 2.450 moskete zenbatu zituzten⁶.

[4] Germán Dueñas es Jefe del Departamento de Armas del Museo del Ejército y autor de numerosos trabajos sobre el tema armamentístico.

[5] R. Larrañaga, *Síntesis histórica de la armería vasca*. Ed. Caja de Ahorros Provincial de Gipuzkoa, Donostia 1981, pp. 459 a 468).

[6] J.A. Azpiazu, *Picas vascas en Flandes. Historias de armas de Euskal Herria*, Ed. Tartalo, Donostia 2002, pp. 56 y 57. El autor considera probable que entre 1550 y 1600 la cifra de armas de fuego fabricadas superara las 400.000 piezas. En cuanto a las picas, que movilizaban amplios sectores del campesinado vasco, al número sería mucho más elevado.

5.2.1.- «Las cosas que vinieron de Vizcaya para la Armada»

Es interesante observar la relación que tuvo «Vizcaya» (provincias vascas) en facilitar el armamento que la Armada tuvo disponible para su periplo. Comprobar lo que se trajo del Norte y no reconocer la importancia de la industria vasca de armas suena a despropósito.

En el documento titulado «Las cosas que vinieron de Vizcaya para la armada de Magallanes»⁷, se recogen especialmente el suministro de herramientas (picos, azadas, aros de hierro...), armas arrojadas (lanzas, dardos...) y varios tipos de clavazón.

En la justificación de los gastos de esta armada, consignados el año 1519⁸, se relaciona una gran variedad de armas, tanto ofensivas como defensivas, que fueron transportadas desde el País Vasco. La lista incluye escopetas, espadas, rodela o escudos, coseletes, petos, pólvora y toda clase de munición, pero la partida principal está formada por las piezas artilleras, con nada menos que 3 lombardas gruesas, 58 versos, 7 falcones y 3 pasamuros.

A esta lista, manifiestamente corta para cubrir las necesidades de los cinco navíos de la expedición, habría que contraponer la relación que aparece bajo el título de «Armas e munición con la que regresó la nao Victoria en septiembre de 1522», lo que por sí sola dejaría la anterior lista en un déficit manifiesto:

Diez versos con 25 servidores.
 Un falcón con dos servidores.
 Tres lombardas gruesas con cada dos servidores.
 Un pasamuro con un servidor quebrado.
 Honze ballestas.
 Dos tiros de bronce de la espeçería, pequeños.
 Dos escopetas, la una quebrada.
 Quatro bonbas de fuego.
 Quinze piedras grandes del pasamuro.
 346 pelotas de plomo para los bersos.

5.2.1.- «Las cosas que vinieron de Vizcaya para la Armada»

Interesgarria da ikustea zer-nolako lotura izan zuen «Vizcaya» zeritzotenak (euskal probintziak) armada bere bidaiarako armamentuaz hornitzearekin. Penintsularen iparraldetik zer eraman zuten konturatzea eta euskal armagintzaren garrantzi funtsezkoa ez aitortzea zentzugabekeria hutsa da.

«Las cosas que vinieron de Vizcaya para la armada de Magallanes»⁷ izeneko agirian, hiru elementuren horniketa zerrendatzen da batik bat: tresnak (piko-txak, aitzurrak, burdinazko uztaiak...), jaurtizeko armak (lantzak, dardoak...) eta zenbait iltzeteria mota.

Armada haren gastuen justifikazioan, 1519an idatziz jasoak⁸, Euskal Herritik garraiatu ziren askotariko armak zerrendatzen dira, bai eraso egitekoak eta bai defentsarakoak. Tartean dira eskopetak, ezpatak, erredolak edo ezkutuak, koraza arinak, bular babesak, bolbora eta era guztietako munizioa. Baina partida nagusia artilleriako piezak dira: 3 bonbarda lodi, 58 kanoi txiki, 7 kanoi arin eta 3 kanoi astun.

Zerrenda hori, bistan denez, laburregia da espedizioko bost itsasontzien beharretarako. Alde horretatik, lagungarria da «Armas e munición con la que regresó la nao Victoria en septiembre de 1522» izeneko zerrendarekin kontrajartzea, eta agerikoa bihurtzen da aurrekoa nabarmen motz geratzen dela:

Hamar kanoi txiki, 25 zerbitzarirekin.
 Kanoi arin bat, bi zerbitzarirekin.
 Hiru bonbarda lodi, bina zerbitzarirekin.
 Kanoi astun bat, zerbitzari hautsi batekin.
 Hamaika balezta.
 Espeziariako brontzezko bi jaurtigai txiki.
 Bi eskopeta, horietako bat hautsita.
 Lau su bonba.
 Hamabost harri handi, kanoi astunerako.
 Berunezko 346 pilota, kanoi txikietarako.

[7] AGI, Contratación, 5090, L.4. Libro Copiador: Armada de Fernando de Magallanes.

[8] AGI, Patronato, 34, R. 10.

Ocho escopetas.
 Una ballesta.
 Tres espadas.
 Treinta petos viejos.
 Quatro dozenas de saetas.
 Seis dozenas de saetas viejas.
 Tres dozenas de lanças viejas.
 Quatro dozenas de lanças.
 Dos dozenas e media de picas.

Por tanto, la sola mención de lo aportado por la nao Victoria a su vuelta a Sevilla, tras casi tres años de conflictiva navegación, resulta suficiente para sospechar que las armas traídas de «Vizcaya» debieron ser muchas más de las arriba mencionadas. ¿Recurrirían, para obtener lombardas, por ejemplo, a pueblos vascos? ¿Habrían sido estos capaces de generar suficiente artillería pesada como para armar la famosa expedición?

Junto a versos y lombardas se citan de continuo los servidores, piezas de hierro que se acoplaban a la caña y donde se producía la ignición. Estos servidores servían, eventualmente, como instrumentos de castigo. Cuando surgía un acto de indisciplina, los marineros podían verse sometidos a tormento atados con cuerdas a dichos elementos. Era uno de los diferentes métodos utilizados en el mundo del corso para tratar de sonsacar a los prisioneros dónde guardaban su dinero. El año 1587, el mercader estellés Luis de Arbizu sufrió este tipo suplicio⁹.

Algunos de estos servidores de la armada magallánica fueron utilizados como elemento de tortura en el episodio de San Julián, según relata Juan López de Recalde en su carta al obispo de Burgos, Fonseca, a quien informa sobre la nao San Antonio, que volvió a España el 15 de mayo de 1521.

Algunos de los amotinados en San Julián, según la carta de Recalde, sufrieron este cruel tormento: «*E a Andrés de San Martín, piloto, porque le hallaron una figura fecha de la navegación que abían llevado e por*

Zortzi eskopeta.
 Balezta bat.
 Hiru ezpata.
 Hogeita hamar bular babes zahar.
 Lau dozena gezi.
 Sei dozena gezi zahar.
 Hiru dozena lantza zahar.
 Lau dozena lantza.
 Bi dozena eta erdi pika.

Beraz, ia hiru urteko nabigazio ez batere baketsua egin ostean Victoria ontzia Sevillara zerekin itzuli zen aipatze hutsa nahikoa da susmatzeko lehen aipatutako armak baino askoz gehiago izan behar zutela «Vizcaya»-tik eramandakoak. Bonbardak lortzeko, adibidez, euskal herrietara jotzen ote zuten? Gai ote ziren herri horiek espedizio ospetsu hura armatzeko bezainbeste artilleria astun egiteko?

Kanoi txiki eta bonbardekin batera, etengabe aipatzen dira zerbitzariak. Kanoiaren hodiari ahokatzen zitzaion burdinazko pieza bat zen, eta hantxe hartzen zuen su karga lehegarriak. Noizbehinka, zigortzeko tresna gisa ere erabiltzen zituzten zerbitzariak. Diziiplina urratzeko ekintzaren bat gertatzen zenean, adibidez, marinelak elementu horietara sokaz lotuta torturatu izan zituzten. Itsaslapurren munduan ere baliatzen ziren metodo horretaz, gatibu hartutakoek dirua non gordeta zeukaten esatea lortzeko. 1587an, Luis Arbizu merkatari lizarratarra horrela torturatu zuten⁹. Magallaesen itsas armadako zerbitzari horietako batzuk San Juliango gertaeretan ere erabili zituzten torturatzeko elementu gisa; hala jakinarazi zion Juan Lopez Errekaldek Fonseca izeneko Burgosko artzapezpikuari, San Antonio itsasontziaren berri emateko idatzi zion gutunean (ontzia 1521eko maiatzaren 15ean itzuli zen Espainiara).

Gutun horretan, honela kontatzen du zer tortura krudel eragin zieten San Julianen matxinatutako batzuei: «*E a Andrés de San Martín, piloto, porque le hallaron una figura fecha de la navegación que abían llevado*

[9] J.A. Azpiazu, *Nuevas historias de corsarios vascos. Biografías y vivencias*, Ttartalo 2005, pp. 111-112.

miedo la abía echado a la mar, le hizo dar tres tratos de cuerda con servidores de lonbarda a los pies, en que le desconjuntó... E asimismo dio trato a Hernando de Morales, marinero, por otras chismerías, de que le desconjuntó, el qual veniendo en la mar, es muerto»¹⁰.

5.2.2.- Artillería fabricada en Euskal Herria

Como mencionaba Dueñas, y corroboraba Casariego, resultaba difícil, por no decir inverosímil, que a la potente industria de armas vasca se le escapara la fabricación de artillería pesada.

A este respecto, conviene reseñar la falsa opinión sobre la presunta falta de cultura o atención del mundo vasco al mundo teórico, los inventos y los adelantos. Disponemos de motivos suficientes para pensar que los vascos seguían atentos a lo que se fraguaba en otros ámbitos, a veces lejanos. De hecho, mantenían un espíritu abierto, dispuesto siempre a tener en cuenta las tendencias tecnológicas de la época. Este aspecto resulta claro en el panorama de la fabricación del hierro. A Euskal Herria llegaban, a través de los Pirineos, novedades que se aplicaban en las fraguas vascas. Es lo que ocurrió, por ejemplo, con la tobera denominada «*ginovesa*», que, procedente de Italia, se introdujo en Euskal Herria en un tiempo récord. Por su parte, Caro Baroja siempre defendió que los vascos vivían mirando a Europa, abiertos a lo que podía venir del Norte, tanto en técnica ferrona como en lo referente a la navegación.

Centrándonos en el mundo del armamento, ¿contamos con alguna noticia concreta que podría sugerirnos que la «*falta de cultura*» vasca quedaba cuestionada? ¿Existen datos que inviten a pensar que estaban al tanto de lo que ocurría fuera de su inmediato ámbito de actuación?

Antes de abordar directamente el tema de la fabricación de lombardas y otros artilugios de su género en Euskal Herria, conviene señalar que ya en el siglo XV se traficaba por el Valle del Deba con lombardas, conside-

e por miedo la abía echado a la mar, le hizo dar tres tratos de cuerda con servidores de lonbarda a los pies, en que le desconjuntó... E asimismo dio trato a Hernando de Morales, marinero, por otras chismerías, de que le desconjuntó, el qual veniendo en la mar, es muerto»¹⁰.

5.2.2.- Euskal Herrian egindako artilleria

Dueñasek aipatu eta Casariegok berretsi zuen bezala, zaila zen, sinesgaitza ez esatearren, euskal arma-gintza hain indartsua izanik artilleria astuna ez egitea.

Horri dagokionez, komeni da uste oker hau aipatzea: Euskal Herrian teoriaren arloari, asmakizunei eta aurrerapenei arretarik jartzen ez zitzaizela edota horietarako kulturarik ez zegoela uste izatea, alegia. Badugu nahikoa arrazoi pentsatzeko euskaldunak beste arlo batzuetan asmatutakoei adi zeudela, baita urrunekoak zirenei ere. Hain zuzen, jarrera irekia izaten zuten, garaiko joera teknologikoak kontuan hartzeko beti prest. Burdingintzan, esaterako, oso argi dago hori. Pirinioetan zehar hainbat berritasun iritsi ziren Euskal Herri- ra, eta euskal sutegietan aplikatu zituzten. Horixe gertatu zen, adibidez, «*ginovesa*» zeritzoten toberarekin: jatorriz Italiakoa zen, eta azkar baino azkarrago sartu zen Euskal Herrian. Bestalde, Caro Barojak beti defendatu izan zuen euskaldunak Europara begira bizi zirela, beti adi iparraldetik zer etor zitekeen, bai burdingintzako tekniken aldetik, bai nabigazioari zegokionez.

Armamentuaren gaira itzulita, baina, ba al dugu informazio zehatzik, euskaldunon ustezko «kulturarik eza» zalantzan jartzekoa dela iradoki diezagukeenik? Ba al dago daturik, euskaldunek beren jardun eremu gertuenetik kanpo zer gertatzen zen bazekitela pentsaraz diezagukeenik?

Euskal Herrian bonbardak eta mota horretako bestelako tramankuluak non egin ziren eta abar zehazki aztertzen hasi aurretik, komeni da aipatzea jada XV. mendean Deba bailaran ohiko samarra zela bon-

[10] AGI. Patronato, 34.R.15 y 34, R.18. Carta de Juan López de Recalde al Obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, sobre el regreso de la nao San Antonio el 15 de Mayo de 1521.

radas como una mercadería más que debía sujetarse a las exigencias del fisco. Al respecto, los mercaderes vitorianos habían manifestado de muy antiguo que estaban interesados en utilizar la vía galupera (el tramo fluvial Altzola-Deba) y en la colaboración de los lonjeros o almacenistas. Pero a su vez no querían soportar los abusos que el control de este paso estratégico propiciaba. En una fecha tan temprana como 1481 nos encontramos con ciertas sentencias dictadas por el bachiller Diego González de la Sal, juez comisario designado por los Reyes Católicos, sentencias que rezan así: «*Por mí el Bachiller, vista e hesaminada una pesquisa por mí fecha sobre rrazón que por parte de los mercaderes e biandantes de la çiudad de Vitoria e provinçia de Guipuzcoa e otras partes, se me quexaron en que dixieron que por un prestamero que los ferreros del val de Lastur e val de Hego e val de Mendaro, ponen por sus alcaldes, se les fazía muchos desaguisados, espeçialmente el dicho prestamero, non consintiendo pasar muchas maderas e lonbaldas e otras cosas sin que le pagasen çiertos derechos e ynpuçiones...*»¹¹. Por lo que se deduce de dicha queja, el río Deba se utilizaba, en su curso navegable, para el transporte de lombardas, en este caso, sin duda, provenientes de las villas armeras del interior de Gipuzkoa.

A mediados del siglo XV hallamos una primicia sobre la utilización, en Euskal Herria, de armas de fuego pesadas. Se trata de la declaración efectuada por la Hermandad guipuzcoana en 1451, por la cual denunciaba que desde la torre de Zaldibar, sita extramuros de la localidad de Arrasate y propiedad del Conde de Oñati, sus lacayos y partidarios atacaban «*la dicha villa de Mondragón, con truenos e culebrinas e lonbaldas e con ballestas*»¹². Esta declaración resulta una muestra incontestable de que, al menos desde mediados del siglo XV, se venían utilizando en nuestra provincia armas de fuego de diversa tipología.

barden salerosketa; beste salgai bat baino ez ziren, eta, alde horretatik, ogasunaren eskakizunetara lotu beharreko zerbait. Horri buruz, merkatari gasteiztarrek oso antzinatek agertu izan zuten interesa Altzolatik Debara bitarteko ibai tartea erabiltzeko eta hango lonja edo biltegi jabeekin lankidetzan aritzeko. Baina,aldi berean, ez zituzten jasan nahi pasagune estrategiko haren kontrola zutenen gehiegikeriak. Kexa ugari izango ziren horren harira, zeren eta jada 1481ean, adibidez, besteren artean epai hau eman baitzuen Diego Gonzalez Sal batxilerrak, Errege-erregina Katolikoek izendatutako epaile komisarioak: «*Por mí el Bachiller, vista e hesaminada una pesquisa por mí fecha sobre rrazón que por parte de los mercaderes e biandantes de la çiudad de Vitoria e provinçia de Guipuzcoa e otras partes, se me quexaron en que dixieron que por un prestamero que los ferreros del val de Lastur e val de Hego e val de Mendaro, ponen por sus alcaldes, se les fazía muchos desaguisados, espeçialmente el dicho prestamero, non consintiendo pasar muchas maderas e lonbaldas e otras cosas sin que le pagasen çiertos derechos e ynpuçiones...*»¹¹. Eta kexa horretatik garbi ondoriozta daitekeenez, Deba ibaiaren zati nabigarria bonbardak garraiatzeko erabiltzen zen; kasu horretan, zalantzarik gabe, Gipuzkoako barrualdeko herri armagileetan eginak.

Azkenik, aipatzekoa da XV. mendearen erdialdeko agiri bat, bertan lehen aldiz aipatzen baita Euskal Herrian su arma astunak erabili izana. Gipuzkoako Ermandadeak 1451n egindako adierazpena da, eta haren bidez salatzen du Zaldibarko dorretxetik (Arrasateko harresietatik kanpo kokatua, eta Oñatiko kondearen jabetzakoa) haren lekaio eta aldekoek eraso egiten ziotela Arrasateko hiribilduari: «*[a] la dicha villa de Mondragón, con truenos e culebrinas e lonbaldas e con ballestas*»¹². Adierazpen hori irakurrita, beraz, ukaezina da gutxienez XV. mendearen erdialdetik zenbait mota-tako su armak erabiltzen zirela Gipuzkoan.

[11] AGG, CIM, nº 45, año 1551.

[12] *Fuentes Documentales Medievales del País Vasco*. M.A. Crespo, J.R. Cruz, J.M. Gómez, J.A. Lema. Colección Documental del Archivo Municipal de Mondragón. Tomo III (1451-1470). doc. 131, p. 188.

5.3.- Lombardas y armas pesadas vascas

En los libros de historia no se encuentran noticias, al menos en la primera mitad del siglo XVI, sobre la fabricación de cañones o lombardas, de versos y otros artilugios bélicos de cierto calibre en Euskal Herria. Da la impresión de que los grandes centros vascos de fabricación de armas de fuego de principios del siglo XVI fabricaban exclusivamente arcabuces y mosquetes, pero las publicaciones no hacen mención alguna de este tipo de armas de cierta magnitud. La documentación publicada hasta el momento relativa a Soraluze (Placencia de las Armas), Eibar, Elgoibar, etc., no parece ofrecer datos al respecto. Ramiro Larrañaga no hace mención de estos elementos, y se centra fundamentalmente en armas de fuego portátiles y en picas o lanzas, o sea, las piezas demandadas habitualmente por la Corona¹³.

5.3.1.- La experiencia de Arrasate

A este respecto, una publicación que resalta la importancia que tuvo el famoso acero de Mondragón cita un capítulo titulado «*Fundición de balas de cañón en Arrasate*» que puede aportar cierta luz sobre la fabricación de cañones en esa localidad¹⁴. En dicho capítulo se menciona que Arrasate, a mediados del siglo XVI, fue escenario de la presencia de técnicos alemanes desplazados a dicha localidad. A ello fueron requeridos por las máximas autoridades del reino encargadas de la fabricación de armas. Probablemente venían atraídos por la calidad de su acero y por la habilidad técnica de los armeros locales.

La llegada de estos técnicos extranjeros se produjo el año 1557. Como principales artífices del proyecto se presentaron los alemanes Francisco de Lumbort y Nicolás Briant, en aquel momento procedentes de Soraluze. En esta localidad residía el veedor real Pedro González de Escalante, encargado de controlar la fabri-

5.3.- Euskal Herrian egindako bonbardak eta arma astunak

Historia liburuetan ez da esaten Euskal Herrian XVI. mendearen lehen erdian behinik behin bonbardak, kanoi txikiak eta kalibre handi samarreko bestelako gerra tramankuluak egiten zirenik. Badirudi XVI. mendearen hasieran armagintzan ziharduten euskal gune handiek arkabuzak eta mosketeak bakarrik egiten zituztela, baina argitalpenek ez dute arma handi samarrei buruzko aipamenik bat ere egiten. Ora in arte Soraluze, Eibar, Elgoibar eta abarri buruz argitaratu den dokumentazioan ez da horri buruzko datu-rik ematen.

Ramiro Larrañagak ez ditu elementu horiek aipatu ere egiten, eta eskuko su armak eta pikak edo lantzak aztertzen ditu nagusiki; Koroak eskatu ohi zituen piezak, alegia¹³.

5.3.1.- Arrasateko esperientzia

Arrasateko altzairu ospetsuak izandako garrantzia nabarmentzen duen argitalpen batean bada «*Fundición de balas de cañón en Arrasate*» izeneko kapitulu bat, eta hor esaten direnak argigarriak izan daitezke herri horretako kanoigintzaren nondik norakoak zehazteko¹⁴. Azterlan horretan esaten denez, XVI. mendearen erdialdera zenbait teknikari aleman joan ziren Arrasatera, erresuman armen ekoizpenaz arduratzen ziren agintari nagusiek hala eskatuta. Ziur asko, Arrasateko altzairuaren kalitateak eta bertako armagileen abilezia teknikoak erakarrita etorri ziren.

Teknikari atzerritar haiek 1557an iritsi ziren Arrasatera. Proiektuaren egile nagusi gisa bi aleman aurkeztu ziren, Francisco Lumbort eta Nicolas Briant, une hartan Soraluzetik etorriak. Herri hartan bizi zen Pedro Gonzalez Escalante, inguruetako armen ekoizpena eta banaketa kontrolatzeko ardura zuen errege ikus-

[13] R. Larrañaga, *Síntesis histórica de la armería vasca*, Gipuzkoako Aurrezki Kutxa Probintziala, Donostia 1981.

[14] J.A. Azpiazu, *El acero de Mondragón en la época de Garibay*, Ayuntamiento de Arrasate, Donostia 1999, pp. 162-167.

cación y distribución de armas de la zona. Otra muestra de que los armeros vascos se hallaban abiertos a técnicos foráneos.

Nuevos técnicos extranjeros, entre ellos Jacob Naysich, acompañados por personal responsable de la defensa de Hondarribia, se presentaron años más tarde en Arrasate para seguir con los trabajos iniciados en 1557. Venían por orden de don Francés de Alava, del Consejo de Guerra, y Lope de Elío, entonces veedor de las armas de Su Magestad. ¿Qué intención traían en esta ocasión? Venían para que «*esaminasen y probasen la pieza de fierro colado que por orden del dicho Don Francés, abían fundido Jacob Naysich y otros dos compañeros suyos*». Naysich, alemán natural de Augusta, venía acompañado por un compatriota, Hanz Merque, y por el inglés Jorge de Ayza. Todos ellos provenían de Madrid y llegaban con la intención de «*fundir una pieza de artillería de fierro colado*».

Habían empleado cierto tiempo haciendo pruebas en Arrasate, a la que describen «*como su parte más cómoda y competente para la dicha fundición, donde habían fundido la dicha pieza y otras menores y algunas pelotas*», en lo que emplearon 123 días. Hicieron algunas pruebas con balas que tiraron a una roca situada a unos 500 pies de distancia (unos 139 metros). Dos de las balas quedaron sanas, la tercera algo maltrecha, tras lo que determinaron que se trataba de piezas y balas aptas en «*particular para la mar*»¹⁵.

Sin duda, se trataba de intentos para establecer centros de fabricación de cañones y de balas en Arrasate, cuya tradición ferrona y de fabricación de armas de fuego era importante y contrastada.

Tras esos intentos de principios de la segunda mitad del siglo XVI, la pregunta es la siguiente: ¿De dónde procedían las lombardas y versos de que disponían los barcos en la época de Elcano? Si los técnicos alemanes mencionados eran expertos en el tema y trabajaban para el monarca, no cabe extrañarse de que se comprasen piezas provenientes de su tierra, o recurriesen a Milán y otras ciudades europeas.

katzailea. Horrek ere erakusten du euskal armagileak prest zeudela kanpoko adituak hartzeko.

Urte batzuk geroago beste teknikari atzerritar batzuk bertaratu ziren Arrasaten, tartean Jacob Naysich, Hondarribia defendatzeko ardura zuten zenbait langilerekin batera, 1557an hasitako lanekin jarraitzeko. Orduko hartan Frances Alavaren eta Lope Elioren aginduz etorri ziren; lehena Gerra Kontseiluko kide zen, eta bigarrena, garai hartan, Erregearen Arma Fabriketako ikuskatzailea. Zertara etorri ziren bigarren aldi hartan? Zer egiteko eskatu zieten? Bada, «*[que] esaminasen y probasen la pieza de fierro colado que por orden del dicho Don Francés, abían fundido Jacob Naysich y otros dos compañeros suyos*». Naysich, Augustan jaiotako alemana, beste birekin etorri zen: Hanz Merque herrikidea eta Jorge Ayza ingelesa. Madrildik zetozen denak, helburu garbi batekin: «*fundir una pieza de artillería de fierro colado*».

Luzaroan aritu ziren Arrasaten probak egiten, eta honela deskribatzen dute hura: «*su parte más cómoda y competente para la dicha fundición, donde habían fundido la dicha pieza y otras menores y algunas pelotas*»; 123 egun eman zituzten horretan. Balekin zenbait proba egin zituzten, 500 bat oineko distantziara (139 metro inguru) zegoen haitz baten kontra jaurtita. Baletako bi osorik geratu ziren, hirugarrena hondatu samartuta, eta, hala, erabaki zuten pieza eta bala haiek egoiak zirela «*[en] particular para la mar*»¹⁵.

Proba haiek guztiak Arrasaten kanoiak eta balak ekoizteko guneak jartzeko ahaleginak ziren, zalantzarik gabe, burdingintzan eta armagintzan tradizio handi eta egiaztatua baitzuen herriak.

XVI. mendeko bigarren erdiaren hasierako ahalagin horien berri jakin ondoren, hauxe da galdera: non eginak ziren Elkanoren garaian itsasontziek zeramatzaten bonbardak eta kanoi txikiak? Lehen aipatu ditugun teknikari alemanak gaian adituak baziren eta erregearentzat jarduten bazuten, ez litzateke harritzekoa beren herrialdeko piezak erostea, edo Milanera edo Europako beste hiri batzuetara jotzea.

[15] Junto a las firmas de Elio e Yraola se añade, en la parte baja del documento, la medida de la pieza que había dado resultados satisfactorios.



Labores de armería en las Reales Fábricas de Placencia. Siglo XVIII. Soraluzeko Errege Fabriketan armagintza. XVIII. mendea.

(Grabado de F.J. Lamott. Soraluzeko Udala).

Pero retornando a la hipótesis de Germán Dueñas, los vascos tenían todo a su favor para acometer un proyecto de este calibre. De hecho, la documentación obtenida muestra la existencia de «*maestros lombarderos*» cuyas piezas se incorporaban a las naos vascas para afrontar con cierta garantía sus proyectos marinos.

Dicho investigador manifiesta que cada barco contaba con dos lombarderos, más útiles para inspirar terror que por su eficacia. Afirma también que un armero sevillano de la expedición de Magallanes, perdió la mano manipulando el arma, y que se consideraba un oficio de aventureros, como la del lombardero alemán que participó en las dos expediciones «*moluqueñas*»: la de Magallanes y la de Loaysa. ¿No existían, por tanto, lombarderos vascos que ejercían de tales en los navíos de la época? Y, sobre todo, ¿disponían los productores armeros vascos de la capacidad contrastada para fabricar versos, lombardas, etc.?

5.3.2.- Maestros lombarderos de Eibar y mercaderes de armas donostiarras

Es una evidencia que para los primeros años del siglo XVI se venía fabricando en nuestra zona esta clase de armamento, como se confirma en los libros de cuentas del tesorero de la Casa de la Contratación de Sevilla, Sancho de Matienzo. En ellos se da cuenta del

Dena den, berriro ere German Dueñasen hipotesira itzulita, euskaldunek dena beren alde zuten garrantzi horretako proiektu bati ekiteko. Hain zuzen, orain arte lortutako dokumentazioan argi ageri da bazirela bonbardagile maisuak, eta euskal itsasontziei haien piezak jartzen zizkietela itsas proiektuei halako berme batekin aurre egiteko.

Ikertzaile horren esanetan, itsasontzi bakoitzak bi bonbardagile izaten zituen, eraginkorrak zirelako baino gehiago, beldurra eragiteko. Hark esana da, halaber, Magallaesen espedizioko armazain sevillar batek eskua galdu zuela arma maneiatzan ari zela, eta abenturazaleen lanbidetzat zeukatela hura, Moluketarako bi espedizioetan (Magallaesena eta Loaysarena) parte hartu zuen bonbardagile alemanarena bezala. Hortaz, ez al zegoen garai hartan itsasontzietan bonbardagile gisa aritu zen euskaldunik? Eta, batez ere, ba al zuten euskal armagileek nahikoa ahalmen kanoi txikiak, bonbardak eta abar egiteko?

5.3.2.- Bonbardagile maisu eibartarrak eta arma merkatari donostiarrak

XVI. mendeko lehen urteetatik gure lurraldeetan mota horretako armamentu astuna egiten zela ukaezina da, eta horixe berresten da, esate baterako, Sevillako Kontratazio Etxeko altxorzain Sancho Matienzoren kontu liburuetan. Haietan idatziz jasota utzi zuenez,

embarque, para su transporte a tierra americana, un 25 de mayo de 1509, «*de doce lombardas compradas a Juan de Ysasi, vezino de Eybar, seis de ellas con ribadoquines de hierro fundido, sin servidores, y otras seis con sus cureñas de palo, de longor de cuatro varas de medir cada una y con dos servidores cada pieza*»¹⁶.

De conformidad con esta información, vemos que se trata de ingenios artilleros con una longitud considerable (3,34 metros) que lanzaban bolaños de piedra. Además, contaban con innovaciones técnicas, como la incorporación de «*ribadoquines*» o plataformas paralelas en las que se disponían varios cañones de pequeño calibre.

Al cabo de unos pocos años de esta remisión de armamento, un pleito sustanciado en la Real Chancillería de Valladolid en 1514, nos ofrece cumplida noticia sobre las características utilizadas en la fabricación de esta clase armamento pesado y otras circunstancias sobre su comercialización.

Este contencioso se había iniciado un año antes ante el corregidor de la provincia, Rodrigo Vela Núñez de Ávila, siendo los implicados en el mismo «*Esteban de Santiago e Martín de Aguirre, maestros de nao, vezinos de Sant Sebastián, de la una parte*», y por la otra, los maestros lombarderos «*Martín Sánchez de Ybarra e Juan Martínez de Ysasi e Fortuno de Ybarra, vezinos de Eybar*».

Los navegantes donostiarras alegaban que habían suscrito dos cartas de obligación y aparejamiento ante un escribano de San Sebastián, «*por las que Martín Sánchez de Ybarra, mestre lonbardero, como principal deudor, y Juan Martínez de Mallea, como su fiador y principal pagador, ambos debían entregar en el puerto e arenal de la villa de Deba, ochenta piezas de lombardas con cada dos servidores e con los fierros e cintas e clavos pertenecientes a las dichas lombardas, todas ellas probadas*».

Los maestros ferreros eibarreses se comprometieron a fabricar estas ochenta lombardas en pocos me-

1509ko maiatzaren 25ean hauek guztiak ontziratu zituzten, Ameriketako lurretara garraiatzeko: «*doce lombardas compradas a Juan de Ysasi, vezino de Eybar, seis de ellas con ribadoquines de hierro fundido, sin servidores, y otras seis con sus cureñas de palo, de longor de cuatro varas de medir cada una y con dos servidores cada pieza*»¹⁶.

Informazio hori zuzena izatera, artilleriako aparatulu luze samarrak ziren (3,34 metro), eta harrizko bolak jaurtitzen zituzten. Gainera, berrikuntza teknikoak gehitu zizkieten, hala nola «*ribadoquines*» edo «*infernuko makinak*» zeritzenak: plataforma paralelotan jarrita kalibre txikiko zenbait kanoiz osatutako multzoa.

Armamentu hura bidali eta urte gutxira, 1514an, Valladolideko Errege Kantzilertzan auzi bat bideratu zen, eta informazio ugari lor dezakegu guk hartatik, era horretako armamentuaren ekoizpenari eta komertzializazioari buruz.

Auzia urtebete lehenago hasi zen probintziako korejidore Rodrigo Vela Núñez Avilaren aurrean, eta tartean ziren «*Esteban de Santiago e Martín de Aguirre, maestros de nao, vezinos de Sant Sebastián, de la una parte*», eta, bestetik, hiru bonbardagile maisu: «*Martín Sánchez de Ybarra e Juan Martínez de Ysasi e Fortuno de Ybarra, vezinos de Eybar*».

Itsasgizon donostiarrek alegatzen zuten bi obligazio eta horniketa gutun sinatu zituztela Donostiako eskribau baten aurrean, «*por las que Martín Sánchez de Ybarra, mestre lonbardero, como principal deudor, y Juan Martínez de Mallea, como su fiador y principal pagador, ambos debían entregar en el puerto e arenal de la villa de Deba, ochenta piezas de lombardas con cada dos servidores e con los fierros e cintas e clavos pertenecientes a las dichas lombardas, todas ellas probadas*».

Errementari eibartarrek laurogei bonbardak hila-bete gutxi batzuetan amaitzeko konpromisoa hartu zu-

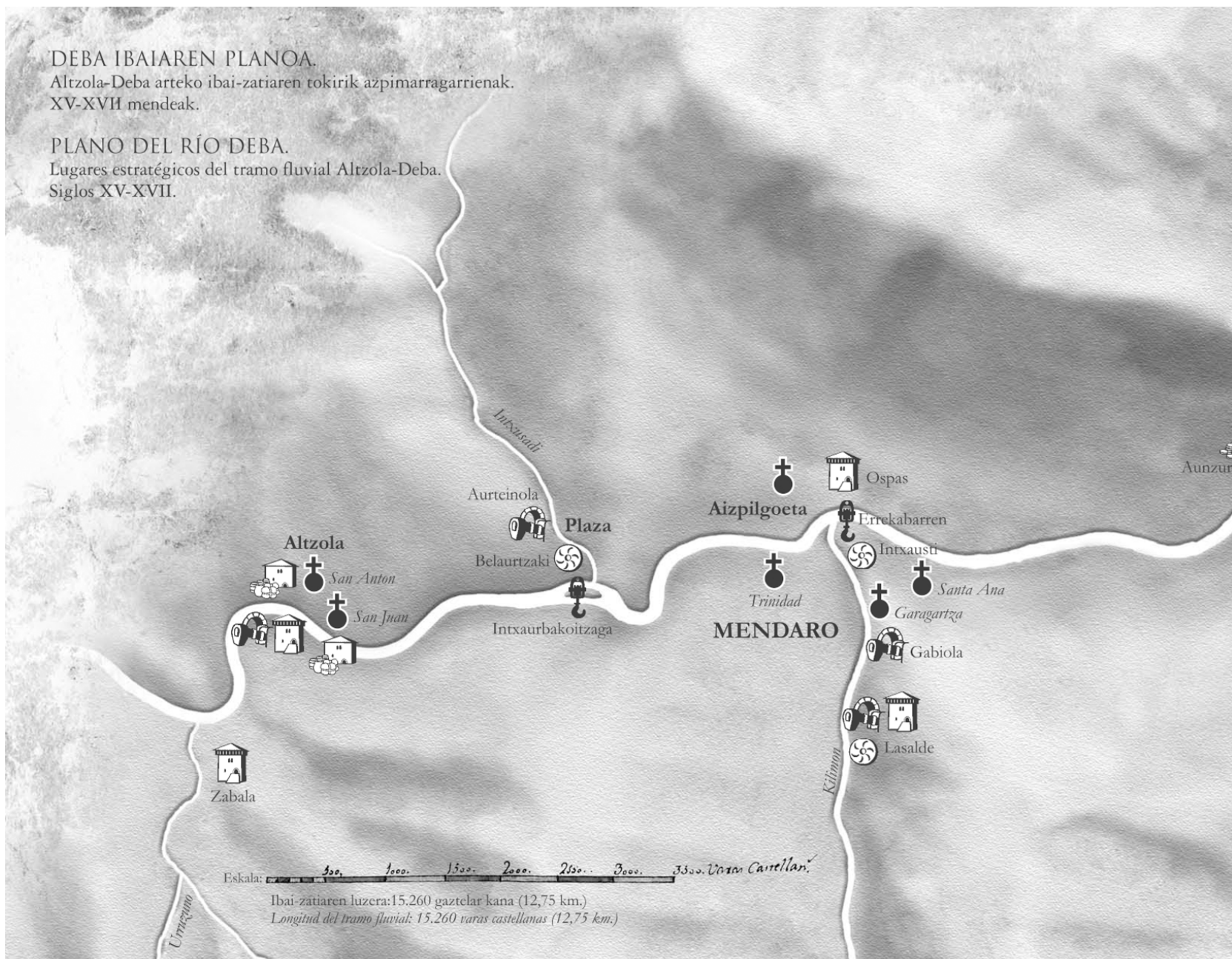
[16] ARChV, Registro Ejecutorias C-297-24.

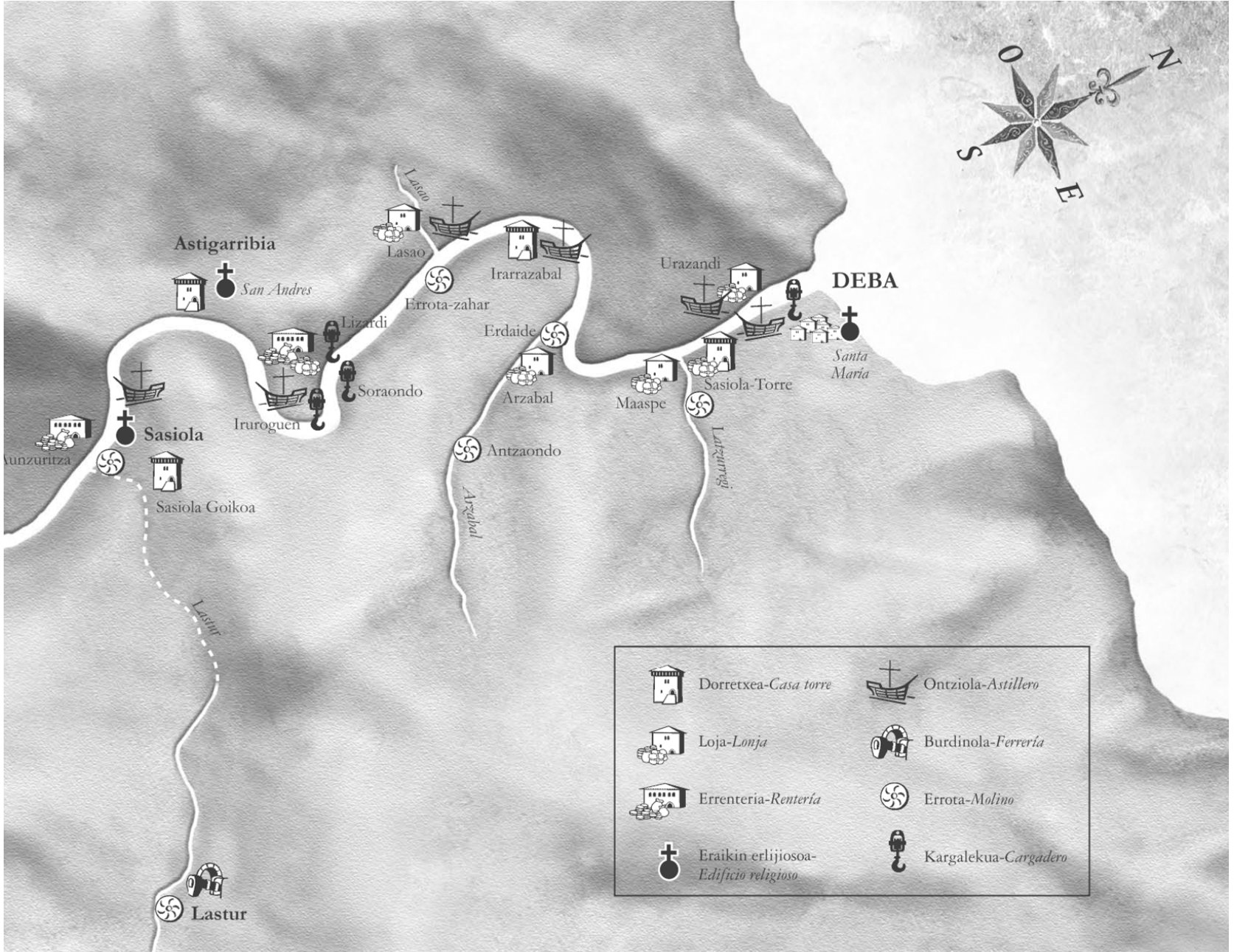
DEBA IBAIAREN PLANOA.

Altzola-Deba arteko ibai-zatiaren tokirik azpimarragarrienak.
XV-XVII mendeak.

PLANO DEL RÍO DEBA.

Lugares estratégicos del tramo fluvial Altzola-Deba.
Siglos XV-XVII.





ses, finalizando el plazo el día de Navidad de 1511. Para ello los marinos donostiarras prometieron que pagarían por cada lombarda mayor, cinco ducados y por cada menor, tres ducados, esto es, en total un succulento contrato de 320 ducados de oro. Ahora bien, como garantía de su ejecución establecieron que caso de que no cumplirse el plazo o que no se presentara el producto «*bien fecho e acabado*», los lombarderos eibarreses les debían compensar «*por daño e menoscabo*» con 80 ducados de penalización. Además, acordaron que para probar en el arenal de Deba las dichas lombardas, «*Esteban de Santiago e Martín de Aguirre, avían de dar la pólvora e piedras*». En el momento de suscribir este contrato, los patronos donostiarras entregaban a los armeros eibarreses 50 ducados «*para en señal e pago de la obra, e el resto luego que la dicha obra fuera puesta en Deba*».

Pero la demanda de lombardas debía ser excepcional en la época. De hecho, en octubre del año 1512 y ante Juan Bono de Durango, escribano de San Sebastián, los mercaderes eibarreses Juan Martínez de Mallea, -éste ya había actuado como fiador en la anterior remesa-, y Martín Ibáñez de Ibarra, se obligaron a lo siguiente: suministrar al maestre de nao Esteban de Santiago y a su consorte Martín de Aguirre «*otras 160 lombardas fechas de las dar e entregar en el puerto de la villa de Deba para el día e fiesta de Navidad de 1512, buenos e marchantes, del grandor e medida e peso e calidad e mesura que les dieron*».

Resulta increíble la capacidad productiva que hace más de 500 años debían tener las ferrerías y «*rementerías*» eibarresas de Isasi e Ibarra, para que en menos de tres meses pudieran construir nada menos que 160 de estos cañones con todo sus adherentes y piezas.

La contratación de referencia iba destinada «*al serenísimo Rey de Ynglaterra*», y esta vez las condiciones que regían en la contratación estipulaban que debían ser probadas en el arenal de Deba como las anteriores. El caso es que esta última condición no se pudo cumplir por diferencias habidas entre los participantes en la transacción y sobre todo «*por la ynstante necesidad que los dichos mis partes (Santiago y Agirre) tenían de*

ten; 1511ko Eguberri egunean bukatzen zitzaien epea. Itsasgizon donostiarrek, berriz, bonbarda handi bakoitza bost dukat eta txiki bakoitza hiru dukat ordainduko zutela agindu zuten; kontratu mamitsua zen, beraz, guztira urrezko 320 dukatekoa. Bermeak ere ezarri zituzten, ordea: epea betetzen ez bazuten, edota produktua «*bien fecho e acabado*» ez bazegoen, bonbardagile eibartarrek 80 dukat ordaindu beharko zizkieten, «*por daño e menoscabo*», zigor moduan. Gainera, adostu zuten bonbardak Debako hareatzan probatzeko, «*Esteban de Santiago e Martín de Aguirre, avían de dar la pólvora e piedras*». Kontratua sinatzeko unean bertan, patroï donostiarrek 50 dukat eman zizkieten armagile eibartarrei «*para en señal e pago de la obra, e el resto luego que la dicha obra fuera puesta en Deba*».

Dena den, bonbardak eskatzea aparteko zerbait izango zen garai hartan. Hain zuzen, 1512ko urrian, Juan Bono Durango eskribau donostiarren aurrean, hauxe hitzeman zuten Juan Martinez Mallea merkatari eibartarrak (aurreko bonbarda sortan ere tartean zen, fidatzaile gisa) eta Martin Ibáñez Ibarrak (hura ere merkataria eta eibartarra): Esteban Santiago itsasontzi maisuari eta haren kide Martin Aguirreri beste 160 bonbarda egingo zizkietela, «*de las dar e entregar en el puerto de la villa de Deba para el día e fiesta de Navidad de 1512, buenos e marchantes, del grandor e medida e peso e calidad e mesura que les dieron*».

Harrigarria da nolako ekoizpen ahalmena izan behar zuten duela 500 urte baino gehiago Isasiren eta Ibarraren Eibarko burdinolek eta errementeriek, hiru hilabete baino denbora gutxiagoan zer, eta horrelako 160 kanoi egiteko, zegozkien eranskin eta pieza guztiekin.

Aipatutako kontratazioaren hartzailea «*serenísimo Rey de Ynglaterra*» zen, eta baldintzetan ezarrita zegoen Debako hareatzan probatu beharko zirela, aurrekoak bezala. Kontua da azken baldintza hori ezin izan zela bete, transakzio alderdien artean izandako desadostasunengatik, batetik, eta, batez ere, «*por la ynstante necesidad que los dichos mis partes (Santiago y*

conplir con el dicho señor Rey de Ynglaterra e mantener su crédito».

El hecho objetivo es que el asunto desembocó en un prolongado pleito. En un primer momento, éste se resolvió a favor de los maestros donostiarras. Pero más tarde, y ya en grado de revista, los jueces de la Chancillería Real ordenaron *«al Corregidor de la provincia de Guipuscoa, aya ynformación si las lonbardas sobre que es este pleito han resçibido algund dapno e detrimento después que el dicho Esteban de Santiago las resçibió de Martín Sanches de Ybarra e sus consortes, por culpa del dicho Esteban...»*.

De todos modos e independientemente del fallo emitido por el tribunal real, lo que se desprende de todas estas actuaciones y conviene aquí resaltar, es la pujante fabricación de armamento pesado que hace más de cinco centurias se desarrollaba en tierra guipuzcoana. Además, este producto se destinaba a la exportación a otras potencias europeas, señal evidente de que el producto elaborado gozaba de una calidad contrastada.

5.3.3.- Fabricantes de lombardas en la costa guipuzcoana

Los grandes centros armeros se encontraban, ciertamente, en los pueblos del interior, en particular en las poblaciones del curso del río Deba. La mayor parte de las herrerías estaban en las márgenes de las corrientes fluviales, necesarias para mover los ingenios que propiciaban el laboreo del metal. Un documento de 1547 parece ratificar que las armas se fabricaban en las poblaciones alejadas de la costa. A la pregunta formulada a Juan de Sagarraga, encargado de recoger armas, en un pleito sobre dónde se producían dichas armas, responde que *«anduvo fuera de su casa en las villas y lugares de Plazençia, Vergara, Mondragón, Oñate, Durango, e Marquina, e Guernica, Elgueta, Elorrio, Escoriaça e otras partes donde las dichas armas de munición hazía por tiempo y espacio de veynte meses, haziéndoles hazer la dicha munición...»*¹⁷. Ninguna mención a las poblaciones de la costa.

Agirre) tenían de conplir con el dicho señor Rey de Ynglaterra e mantener su crédito».

Azkenean, gaia horrek auzi luze-luze bat ekarri zuen. Hasieran, epaia maisu donostiarren aldekoa izan zen; baina geroago, jada auziaren bigarren bistan, Errege Kantzilertzako epaileek Gipuzkoako korrejido-reari hauxe agindu zioten: *«aya ynformación si las lonbardas sobre que es este pleito han resçibido algund dapno e detrimento después que el dicho Esteban de Santiago las resçibió de Martín Sanches de Ybarra e sus consortes, por culpa del dicho Esteban...»*.

Edonola ere, errege auzitegiak emandako epaia gorabehera, jarduketa horietatik guztietatik zera ondoriozta daiteke, eta komeni da hemen nabarmentzea: duela bost mende baino gehiago, benetan lehiatsua zen Gipuzkoan armamentu astuna egineko ahalmena. Gainera, produktu hori Europako beste potentzia batzuetara esportatzen zen, eta horrek ezberrik gabe erakusten du hemen egiten zen armamentu astuna kalitate onekotzat zeukatela.

5.3.3.- Bonbardagileak Gipuzkoako kostaldean

Armagintzako gune nagusiak barrualdeko herrietan zeuden, eta, nagusiki, Deba ibaiaren ertzekoetan. Burdinola gehienak ibaiertzetan zeuden, urak higiarazten baitzituen metala lantzeko aparatuak. 1547ko agiri batean jasotakoa kontuan hartuz, badirudi armak kostaldetik urruneko herrietan egiten zirela.

Auzi batean, galdetu zioten Juan Sagarragari, armak biltzeaz arduratzen zela-eta, ea non egiten ziren arma horiek, eta erantzun omen zuen: *«[que] anduvo fuera de su casa en las villas y lugares de Plazençia, Vergara, Mondragón, Oñate, Durango, e Marquina, e Guernica, Elgueta, Elorrio, Escoriaça e otras partes donde las dichas armas de munición hazía por tiempo y espacio de veynte meses, haziéndoles hazer la dicha munición...»*¹⁷. Aipatutako herrietan kostaldeko bakar bat ere ez.

[17] «Cuadernos de Sección Geografía-Historia», 22, op. cit. p. 33.

Pero nuevas investigaciones aportan importantes novedades al respecto. En la franja costera que abarca las poblaciones de Deba, Zumaia, Zarautz y Orio encontramos, en las cuatro décadas que van de 1506 a 1547, una apreciable cantidad de maestros lombarderos. Una serie de documentos notariales, a los que se añade uno de carácter judicial procedente de Valladolid, el más completo y revelador, nos ofrecen un amplio abanico de noticias al respecto. En las mismas se descubre una importante dinámica de fabricación de lombardas y de versos que habían de dotar de artillería a los barcos que se aventuraban en el mar en la época de Elcano.

Los apellidos cuyo oficio está vinculado a la fabricación de estos pequeños, algunos no tan reducidos para la época, cañones destinados a armar barcos comerciales o pesqueros, responden a: Lerchundi, Arriola, Urresti, Camino o Caminos, Arreiza, Aguinaga, Echaniz y Echabe. A esto hay que añadir que tras algunos de estos apellidos se descubren auténticas sagas de maestros lombarderos.

Los datos que se desprenden de la documentación que trata sobre ellos, proporcionan un rico y variado abanico de los fabricantes, de las armas que fabricaban, de sus destinatarios. También se facilitan datos como los tamaños de las piezas, los precios de las mismas y otros detalles que permiten apreciar la riqueza de una realidad que, hasta el momento, prácticamente no se ha tenido en cuenta o, de hecho, no se ha investigado.

5.3.3.1.- Maestros lombarderos de Orio, Zumaia, Deba...

En Orio nos encontramos el año 1535 con dos familias de fabricantes: los Echaniz y los Urresti, quienes se denominan a sí mismos «*maestros lombarderos*». Estos figuran en una carta de obligación por la que se comprometían a entregar «*a Maria Joan de Barroeta, vezina de Motrico, 16 versos de fierro con cada dos servidores puestos en Orio, e a de pesar cada verso cient libras uno con otro, poco más o menos, e por prescio de siete maravedís e medio por cada libra de verso, entregados en el dicho lugar, para el día de Nuestra Señora de março del año venidero de 1536 años, e por ellos hemos*

Baina berriki egindako ikerketa batzuek garrantzi handiko informazio berria ekarri dute horri buruz. Deba, Zumaia, Zarautz eta Orioko kostalde zatian, 1506tik 1547ra bitarteko lau hamarkadetan, bonbardagile maisuak ugari dira. Horri buruzko datu asko eta askotarikoak ematen dizkigute zenbait notario agirik eta Valladolideko agiri judizial batek (osatuen eta argigarriena). Agiri horien bidez jakin denez, Elkanoren garaian dinamika handi samarra zegoen bonbardak eta kanoi txikiak egiteko, itsasoan menturatzen ziren ontziak artilleriaz ondo hornituta joan zitezten.

Abizen bat baino gehiago daude lotuta merkataritza edo arrantzarako ontzientzako kanoigintzarekin, ahaztu gabe kanoi txikiak zirela, nahiz eta batzuk garai hartarako hain txikiak ere ez ziren. Hona hemen abizen horiek: Lertxundi, Arriola, Urresti, Camino edo Caminos, Arreiza, Aginaga, Etxaniz eta Etxabe. Eta esan beharra dago haietako batzuk bonbardagile maisuen leinu peto-petoetako kideak zirela.

Horiei buruzko dokumentazioan datu ugari eta askotarikoa ageri da: nor ziren fabrikatzaileak, zer arma egiten zituzten, norentzat... Eta bestelako informazioa ere bai, hala nola piezen tamaina, prezioa eta bestelako xehetasun batzuk. Horri esker, garai hartako errealitate baten aberastasunaren berri jakin dezakegu, orain arte ia ez baita kontuan hartu edo, berez, ez baita ikertu ere egin.

5.3.3.1.- Bonbardagile maisuak Orion, Zumaian, Deban...

Orion, 1535ean, bonbardak egiten zituzten bi familia ditugu, etxaniztarrak eta urrestitarrak, eta beren buruari «bonbardagile maisu» esan zieten, hain zuzen. Obligazio gutun batean ageri dira, eta, haren bidez, hitzematzen zuten Maria Joan Barroeta mutrikuarrari entregatuko zizkiotela «*16 versos de fierro con cada dos servidores puestos en Orio, e a de pesar cada verso cient libras uno con otro, poco más o menos, e por prescio de siete maravedís e medio por cada libra de verso, entregados en el dicho lugar, para el día de Nuestra Señora de março del año venidero de 1536 años, e por ellos*

recibido de vos 32 ducados de oro e buen peso, que es todo el montamiento de los dichos versos e nos damos por contentos e pagados»¹⁸.

Un lustro antes, en 1530, Domingo de Echaniz lucía ya el mismo título en un documento de carta de pago y finiquito que rezaba: «*Carta de pago de Juan Antón de Osaurteaga, vecino de la villa de Motrico, maestre de nao. Digo que vos Domingo de Echaniz, maestre lombardero, vecino de Orio, me debíades quince ducados y medio de oro, e por quanto vos me habeis pagado la dicha cantidad en versos de fierro conforme a la obligación»¹⁹.* Los versos, con toda probabilidad, estaban destinados a armar la nao de Otsaurteaga.

En cuanto a la familia Urresti, un tal Domingo aparece en dos ocasiones más: 1544 y 1547, con título de «*maestro lombardero*». Es probable que se tratara del hijo de Juan, pues el oficio se iba heredando, como era normal en la época, los hijos aprendían de sus padres y seguían su mismo camino. El año 1544 leemos lo siguiente: «*sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo, Domingo de Urresti, maestre lombardero, vezino de Orio, otorgo que me obligo de hacer e dar acabado a vos, Nicolao de Garduça, ausente, e Martín Ruyz de Bidaçabal en su nombre, presente, vezino de Motrico, un pasamuro de fierro bueno e bien labrado, de la manera que al dicho Nicolao le hize en el año pasado e tal e semejante, que pese con sus dos servidores nuevecientas libras poco más o menos; e más, diez e ocho pellas del dicho pasamuro, de fierro, todo bien labrado y entregado en el molle de Motrico a mi riesgo, costa e bentura para el día de San Jorge primero que verná, por prescio e quantía de ocho maravedís por cada libra de quantos pesare, pagados seis ducados en dineros, e más otros ocho ducados e medio en buenos binos..., con el qual dicho pasamuro que tengo que dar cabalgado en su buen cepo y con sus fierros el dicho cepo, a mi costa»²⁰.*

La cita del año 1547 se corresponde con una obligación otorgada por dicho Domingo, maestre lombardero y vecino de Orio, a favor de Juan Simón de Iturri-

hemos recibido de vos 32 ducados de oro e buen peso, que es todo el montamiento de los dichos versos e nos damos por contentos e pagados»¹⁸.

Bost urte lehenago, 1530ean, Domingo Etxaniz titulu berberarekin ageri zen ordainketa eta kitatze gutun batean: «*Carta de pago de Juan Antón de Otsaurteaga, vecino de la villa de Motrico, maestre de nao. Digo que vos Domingo de Echaniz, maestre lombardero, vecino de Orio, me debíades quince ducados y medio de oro, e por quanto vos me habeis pagado la dicha cantidad en versos de fierro conforme a la obligación»¹⁹.* Kanoi txiki haiek, versos zeritzetenak, Otsaurteagaren ontzirako ziren, ia segurua.

Urrestitarrei dagokienez, Domingo delako bat beste bi aldiz ageri da, 1544an eta 1547an, «*bonbardagile maisu*» tituluarekin. Baliteke Juanen semea izatea, garai hartan seme-alabek lanbidea gurasoengandik jasotzea baitzen ohikoa; gurasoei ofizioa ikasi, eta haien bideari jarraitzea. 1544an hauxe irakur dezakegu: «*sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo, Domingo de Urresti, maestre lombardero, vezino de Orio, otorgo que me obligo de hacer e dar acabado a vos, Nicolao de Garduça, ausente, e Martín Ruyz de Bidaçabal en su nombre, presente, vezino de Motrico, un pasamuro de fierro bueno e bien labrado, de la manera que al dicho Nicolao le hize en el año pasado e tal e semejante, que pese con sus dos servidores nuevecientas libras poco más o menos; e más, diez e ocho pellas del dicho pasamuro, de fierro, todo bien labrado y entregado en el molle de Motrico a mi riesgo, costa e bentura para el día de San Jorge primero que verná, por prescio e quantía de ocho maravedís por cada libra de quantos pesare, pagados seis ducados en dineros, e más otros ocho ducados e medio en buenos binos..., con el qual dicho pasamuro que tengo que dar cabalgado en su buen cepo y con sus fierros el dicho cepo, a mi costa»²⁰.*

1547an, Domingo delako bombardagile maisu oriotar hark obligazio gutun bat eman zuen Juan Simon Iturritza mutrikuarraren alde, zenbait bonbarda, kanoi

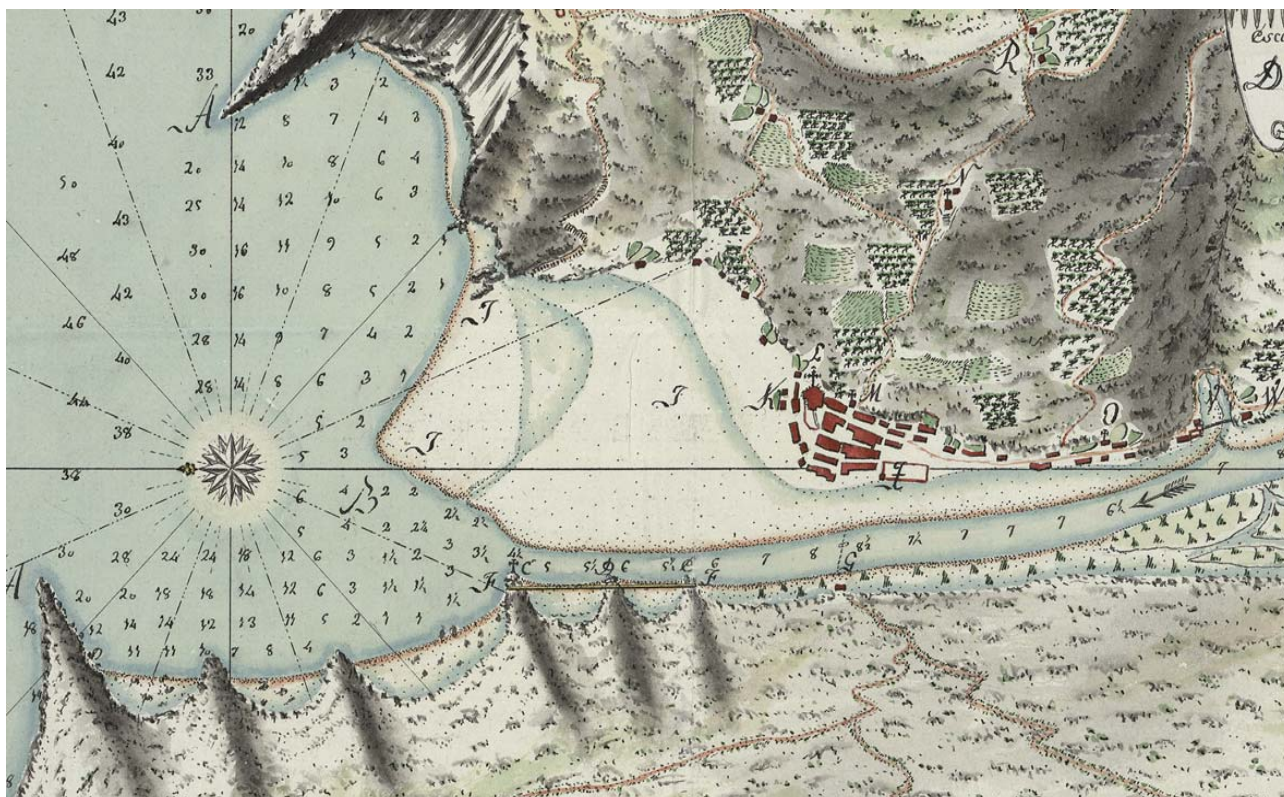
[18] AHPG-GPAH, 1/2570, B:13r.

[19] AHPG-GPAH, 1/2560, C:121r-121v.

[20] AHPG-GPAH, 1/2572, B:67.

za, vecino de Mutriku, relativa a cierta artillería compuesta por lombardas, pasamuros y versos: «Sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo Domingo de Urrezti, maestre lonbadero vecino de la villa de Orio, me obligo a entregar en la villa de Motrico a Juan Simón de Yturriza, 22 piezas de artillería de fierro, conviene a saber: dos lonbardas mayores e quatro pasamuros con cada dos servidores cada una pieza e que pese cada pieza con sus servidores ocho quintales poco más o menos; e diez e seys versos con cada dos servidores, que pesen cada verso con sus servidores cient e quinze libras poco más o menos. E por prescio e quantía de ocho maravedís cada un quintal de peso de la dicha artillería, toda la qual me obligo de la vos dar de buena labor e echura y a vuestro contentamiento, entregados en el dicho lugar, para el día de Pascua de mayo primera que verná. E para en

astun eta kanoi txiki zirela eta: «Sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo Domingo de Urrezti, maestre lonbadero vecino de la villa de Orio, me obligo a entregar en la villa de Motrico a Juan Simón de Yturriza, 22 piezas de artillería de fierro, conviene a saber: dos lonbardas mayores e quatro pasamuros con cada dos servidores cada una pieza e que pese cada pieza con sus servidores ocho quintales poco más o menos; e diez e seys versos con cada dos servidores, que pesen cada verso con sus servidores cient e quinze libras poco más o menos. E por prescio e quantía de ocho maravedís cada un quintal de peso de la dicha artillería, toda la qual me obligo de la vos dar de buena labor e echura y a vuestro contentamiento, entregados en el dicho lugar, para el día de Pascua de mayo primera que verná. E para en



La villa de Deba y arenal. Siglo XVIII. Debako hiribildua eta hareatza. XVIII. mendea. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. *Signatura* [MPD,47,080].

cho lugar, para el día de Pascua de mayo primera que verná. E para en parte del pago de la dicha artillería, otorgo que he rescibido de vos el dicho Juan Simón, ochenta ducados de oro»²¹.

De Zumaia nos encontramos con solo un maestro lombardero, de nombre Domingo de Arriola. En una obligación de 1542, Arriola, a quien se nombra como «maestro herrero», se compromete a fabricarle y entregarle al vecino de Mutriku, Nicolao de Garduça, «*ciertas lombardas y versos*». En la obligación se lee: «*Sean quantos esta carta de obligación vieren como yo Domingo de Arriola, maestre herrero de la villa de Zumaya, me obligo de dar fechos e labrados a vos Nicolao de Garduça, vecino de Motrico, quatro lombardas de fierro con sus cepos de roble buenos e suficientes, y las dichas lombardas como los dichos cepos con dos servidores de un thenor todos e grandor de seis quintales de fierro cada lombarda, de a çient libras cada quintal. E más doze versos de fierro con cada tres servidores cada verso de un tenor y grandor, de pesor de ciento e diez libras de fierro cada verso con cada servidor, por prescio de siete maravedís e medio por cada libra de fierro de las dichas lonbardas; e por cada libra de fierro de los dichos versos a ocho maravedís de buena moneda castellana*»²².

El mismo título que Arriola, el de «*ferrero*», se arroga el lombardero debarra Domingo de Echabe, quien se compromete a fabricar, en febrero de 1539, ciertas lombardas para el galeón de Juan Sánchez de Aramburu, en nombre de su representante o factor Martín de Igarza: «*Domingo de Echabe, ferrero, vecino de Deba, otorgo que he recibido de vos, Martín de Ygarça, vecino de la dicha villa, en nombre de Juan Sánchez de Aramburu, vecino de Azcoitia, 17 ducados de oro, que es el resto de la entera paga de seis lonbardas grandes e diez y seis versos que fize para el galeón del dicho Juan Sánchez*»²³.

Disponemos, por tanto, de suficientes argumentos como para afirmar que se daba, en algunas poblaciones costeras guipuzcoanas, una auténtica industria de ar-

parte del pago de la dicha artillería, otorgo que he rescibido de vos el dicho Juan Simón, ochenta ducados de oro»²¹.

Zumaian, bonbardagile maisu bakarra dugu; ize- nez, Domingo Arriola. 1542ko obligazio gutun batean, Arriolak konpromisoa hartzen du Nicolao Garduza mutrikuarrari «*ciertas lombardas y versos*» egin eta entregatzeko. Mutrikuarra errementari maisu gisa ageri da, eta honela dio gutunak: «*Sean quantos esta carta de obligación vieren como yo Domingo de Arriola, maestre herrero de la villa de Zumaya, me obligo de dar fechos e labrados a vos Nicolao de Garduça, vecino de Motrico, quatro lombardas de fierro con sus cepos de roble buenos e suficientes, y las dichas lombardas como los dichos cepos con dos servidores de un thenor todos e grandor de seis quintales de fierro cada lombarda, de a çient libras cada quintal. E más doze versos de fierro con cada tres servidores cada verso de un tenor y grandor, de pesor de ciento e diez libras de fierro cada verso con cada servidor, por prescio de siete maravedís e medio por cada libra de fierro de las dichas lonbardas; e por cada libra de fierro de los dichos versos a ocho maravedís de buena moneda castellana*»²².

Arriolaren titulu bera hartzen du Domingo Etxabe bonbardagile debarrak ere, errementari titulua alegia, eta 1539ko otsailean, konpromisoa hartzen du Juan Sanchez Aranbururen galeoirako zenbait bonbarda egiteko, haren ordezkari edo faktore Martin Igartzak agindu eta ordainduta: «*Domingo de Echabe, ferrero, vecino de Deba, otorgo que he recibido de vos, Martín de Ygarça, vecino de la dicha villa, en nombre de Juan Sánchez de Aramburu, vecino de Azcoitia, 17 ducados de oro, que es el resto de la entera paga de seis lonbardas grandes e diez y seis versos que fize para el galeón del dicho Juan Sánchez*»²³.

Beraz, badugu nahikoa argudio baieztatu ahal izateko Gipuzkoako kostaldeko zenbait herritan bazegoela armamentu astuna egiteko industria bizi bat; batik

[21] AHPG-GPAH, 1/2574, B:10v.

[22] AHPG-GPAH, 1/2563, B:56r.-57v.

[23] AHPG-GPAH, 2/1883, A:13v.

mamento pesado, en especial lombardas y versos. Si hace todavía un par de décadas se desconocía este aspecto, hoy día se puede afirmar que, en tiempo de Elcano, la fabricación de armamento pesado para barcos y puestos fronterizos disponía de una sólida base.

5.3.3.2.- La saga de los Lerchundi y otros maestros lombarderos zarautarras

Sin duda alguna, la familia que marca la pauta de maestros lombarderos en Zarautz es la de Lerchundi, que se prodiga entre los años 1507 y 1542. El año 1507, la fecha más temprana que hemos hallado sobre este tema, se menciona a un tal Juan de Lerchundi «*el mayor*», a quien en su papel de testigo, probablemente por solidaridad gremial con el también lombardero Camino, se le denomina del mismo oficio. Es probable que se tratara del patriarca de la saga, pues en fechas posteriores aparecen otros de su apellido. En esa fecha actuó de testigo de Juan de Camino en el pago de algunas deudas que éste tenía con Juan de Irureta²⁴.

Resulta ilustrativo que, el año 1506, Camino (también se le denomina Caminos), «*maestre lombardero*», viajó a las Indias, quizá con la intención de ganar dinero para pagar lo que adeudaba: «*Yo, Joan de Camino, maestre lonbardero de la villa de Carauz, por quanto yo me parto para las partes de Ultramar, doy todo mi poder conplido a vos don Martín de Çeçenarro, clérigo, e Pedro de Larrume e Martín de Caminos, vecinos de Çarauz, e Martín Gonçález de Segurola, mi suegro, vecino de la tierra e universidad de Aya*». Es muy probable que para tal viaje se prestara precisamente como lombardero²⁵.

Si nos centramos en los Lerchundi, hallamos que en un mismo año, el de 1525 y en diferentes documentos, se nombra a tres del mismo apellido: Domingo figura como abuelo, Martín como padre y otro Martín como hijo del anterior. De completarse el cuarteto (Juan, Domingo, Martín y Martín), en menos de medio siglo nos encontramos con una familia de clara «*vocación lombardera*» que alcanza a cuatro generaciones.

[24] AHPG-GPAH. 2/1213,A: 67r. En el documento se trata de una «Carta de pago y finiquito otorgada por Juan de Camino, maestre lombardero y vecino de Zarautz, a favor de Juan de Yrureta, el mozo, vecino de Aia, relativa a lo que le debía».

[25] AHPG-GPAH. 2/1213, A:125r-125v.

bat, bonbardak eta kanoi txikiak egitekoa. Duela pare bat hamarkada ez genekien hori, baina gaur egun baiezta daiteke Elkanoren garaian itsasontzietarako eta muga postuetarako armamentu astuna egiteko oinarri sendoa zegoela.

5.3.3.2.- Lertxunditarrak eta beste bonbardagile maisu zarautzar batzuk

Zalantzarik gabe, Zarautzen lertxunditarren familiarliak markatu zuen bonbardagile maisuen bidea, gutxienez 1507an hasi eta 1542ra arte. Ordukoa baita gai honi buruz aurkitu dugun lehen aipua, 1507koa. Juan Lertxundi, zaharrena («*el mayor*»), delako bat aipatzen da han lekuko gisa, eta bonbardagilea zela esaten da, ziur asko Camino bonbardagile zarautzarrarekiko gremio elkartasuna erakutsiz. Baliteke leinuko patriarka izatea, gerora abizen bereko beste batzuk ageri baitira. Aipatu dugun urtean, Juan Caminoren lekuko gisa jardun zuen, hark Juan Iruretarekin zituen zor batzuen ordainketan²⁴.

Argigarria da Camino (edo Caminos) «bonbardagile maisua» 1506an Indietara joan izana, beharbada zor zuena ordaintzeko dirua irabazteko asmoz: «*Yo, Joan de Camino, maestre lonbardero de la villa de Carauz, por quanto yo me parto para las partes de Ultramar, doy todo mi poder conplido a vos don Martín de Çeçenarro, clérigo, e Pedro de Larrume e Martín de Caminos, vecinos de Çarauz, e Martín Gonçález de Segurola, mi suegro, vecino de la tierra e universidad de Aya*». Oso litekeena da, bidaia horretarako, bere burua hain zuzen ere bonbardagile lanetan jarduteko eskaintzea²⁵.

Lertxunditarrak aztertzen hasten bagara, ikusiko dugu urte berean, 1525ean, eta zenbait agiritan, abizen bereko hiru aipatzen direla: Domingo, aitona moduan; Martín, aita gisa, eta beste Martín bat, aurrekoaren seme moduan. Laukotea osatuz gero (Juan, Domingo, Martín eta Martín), mende erdi eskasean lau belaunaldiko familia bonbardagile peto-petoa dugu.

En la primavera de 1525 nos encontramos con una obligación otorgada por Martín Ruiz de Lerchundi y su hijo Martín, vecinos de Zarautz, a favor de Andrés de Barroeta y de su yerno Martín Alós de Amilibia, vecinos de Mutriku, para llevarles ciertos versos a esta última villa: «*Sepan quantos esta carta de obligaçion vienen como yo, Martín Ruiz de Lerchundi, fijo de Domingo de Lerchundi e yo Martin Ruiz de Lerchundi, vecinos de Çarauz, ambos a mancomún... nos obligamos a vos traer a nuestra costa puestos en esta villa de Motrico, onze versos de fierro labrados del grandor y forma que habeis traído a Jofre Ybáñez de Ubilla, vecino de esta dicha villa, a vos Andrés de Barroeta o a Martín Alos de Amilibia, vuestro hierno, que presentes estays, por quanto hemos recibido de vos el valor e montamiento de los dichos honçe versos en veynte e tres ducados de oro y en pescado çeçial e una pipa de vino, a razón de quatro ducados y medio por cada verso, que son por todo quarenta e seis ducados y medio que nos damos por contentos e pagados. Que fue fecha esta carta de obligaçion en el puerto de la villa de Motrico a diez de março de 1525 años*»²⁶.

Varios meses más tarde, Martín Ruiz de Lerchundi adquiere otro compromiso, pero esta vez junto con otro miembro de su oficio, Juan de Arreiza. Veamos la carta de obligación de ambos para con los maestros Domingo de Apallua y Pedro de Areizmendia, vecinos de Ondarroa, relativa a lombardas: «*Sepan quantos esta carta de obligaçion vieren como Juan de Arreyça e Martin Ruyz de Lerchundi, maestros lombarderos, vecinos de la villa de Çarauz, nos hemos convenido que nos e cada uno e qualesquier de nos ayamos de hazer y traer puestos e acarreados a nuestra costa seys lombardas de fierro gruesas del grandor contenido en esta margen, y en longor dos varas de medir, sin los dos servidores que han de llevar. E doze versos de la manera y suerte que a Juan Ochoa de Virriatua le fizo Martin Ruiz, lonbardero, vecino de la dicha villa de Çarauz, de su grandor y pesor poco más o menos. Las quales lonbardas y versos nos obligamos de vos los hazer y traer a la dicha villa de Hondarroa, a vos Domingo de Apallua y Pedro de Areyzmendia, vecinos de la dicha villa de Hondarroa. Las qua-*

1525eko udaberrian, Martin Ruiz Lertxundi eta haren seme Martin zarauztarrek obligazio gutun bat egin zuten Andres Barroeta eta haren suhi Martin Alos Amilibia mutrikuarren alde, azken horiei beren herrira zenbait kanoi txiki eramateko: «*Sepan quantos esta carta de obligaçion vienen como yo, Martín Ruiz de Lerchundi, fijo de Domingo de Lerchundi e yo Martin Ruiz de Lerchundi, vecinos de Çarauz, ambos a mancomún... nos obligamos a vos traer a nuestra costa puestos en esta villa de Motrico, onze versos de fierro labrados del grandor y forma que habeis traído a Jofre Ybáñez de Ubilla, vecino de esta dicha villa, a vos Andrés de Barroeta o a Martín Alos de Amilibia, vuestro hierno, que presentes estays, por quanto hemos recibido de vos el valor e montamiento de los dichos honçe versos en veynte e tres ducados de oro y en pescado çeçial e una pipa de vino, a razón de quatro ducados y medio por cada verso, que son por todo quarenta e seis ducados y medio que nos damos por contentos e pagados. Que fue fecha esta carta de obligaçion en el puerto de la villa de Motrico a diez de março de 1525 años*»²⁶.

Zenbait hilabete geroago, Martin Ruiz Lertxundik beste konpromiso bat hartu zuen, baina oraingoan lanbide bereko beste kide batekin, Juan Arreizarekin. Ikus dezagun Domingo Apallua eta Pedro Arizmendi maisu ondarroarren alde zenbait bonbarda zirela-eta egindako obligazio gutuna: «*Sepan quantos esta carta de obligaçion vieren como Juan de Arreyça e Martin Ruyz de Lerchundi, maestros lombarderos, vecinos de la villa de Çarauz, nos hemos convenido que nos e cada uno e qualesquier de nos ayamos de hazer y traer puestos e acarreados a nuestra costa seys lombardas de fierro gruesas del grandor contenido en esta margen, y en longor dos varas de medir, sin los dos servidores que han de llevar. E doze versos de la manera y suerte que a Juan Ochoa de Virriatua le fizo Martin Ruiz, lonbardero, vecino de la dicha villa de Çarauz, de su grandor y pesor poco más o menos. Las quales lonbardas y versos nos obligamos de vos los hazer y traer a la dicha villa de Hondarroa, a vos Domingo de Apallua y Pedro de Areyzmendia, vecinos de la dicha villa de Hondarroa. Las qua-*

[26] AHPG-GPAH, 1/2559, C.66r-67v.



Vista de San Sebastián. Año 1641. Donostiako ikuspegia. 1641 urtea.
Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas. Signatura [MPD,18,199].

les nos obligamos a las fazer por prescio de onze ducados de oro y un quarto de ducado por cada una de las dichas lonbaldas con sus dos servidores, e por cada verso quatro ducados, pagándolos en doblones o noventa e nueve reales por cada doblón, que son por todo así de las dichas lonbaldas como de los versos, ciento e quinze ducados y medio. E otorgamos aver recibido de vos, los dichos Domingo y Pedro, 72 ducados y 200 maravedís en quatro quintales de çera de que nos damos por contentos ... Que fue fecha ante mí, Juan López de Lasalde, escribano, en la plaça de la villa de Motrico a 9 de agosto de 1525 años»²⁷.

les nos obligamos a las fazer por prescio de onze ducados de oro y un quarto de ducado por cada una de las dichas lonbaldas con sus dos servidores, e por cada verso quatro ducados, pagándolos en doblones o noventa e nueve reales por cada doblón, que son por todo así de las dichas lonbaldas como de los versos, ciento e quinze ducados y medio. E otorgamos aver recibido de vos, los dichos Domingo y Pedro, 72 ducados y 200 maravedís en quatro quintales de çera de que nos damos por contentos ... Que fue fecha ante mí, Juan López de Lasalde, escribano, en la plaça de la villa de Motrico a 9 de agosto de 1525 años»²⁷.

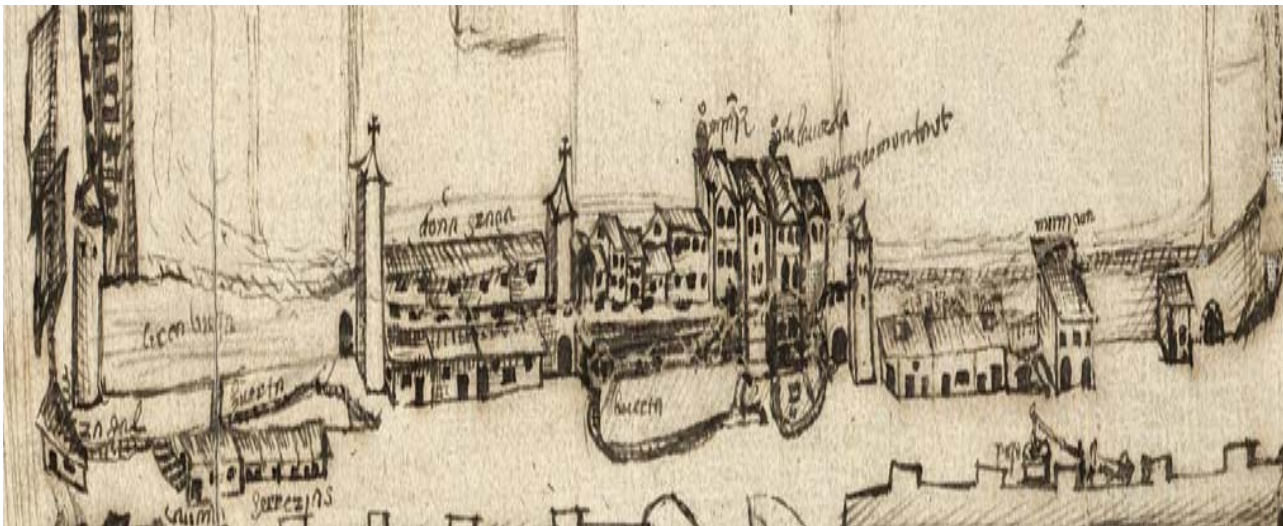
[27] AHPG-GPAH. 1/2559, C:34r-35v.

Precisamente estos Domingo de Apallua y Pedro de Arizmendi, son las personas a quienes se les requisó en septiembre de 1518, la que sería nao Victoria para la expedición de Magallanes y en la que regresó Elcano. ¿Serían también de Lerchundi las lombardas de la Victoria?

El año 1537 Martín de Lerchundi se obliga a entregar a Miguel Ibañez de Sasiola, vecino de Deba, dos lombardas gruesas y ocho versos: «*Sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo Martín de Lerchundi, vecino de la villa de Çarauz ..., me obligo a dar hechos bien e suficientemente a vista e prueba, dos lonbardas gruesas de la misma suerte y grandor y manera de servidores, de las que hace Joan de Arreyça, lombardero, vecino de Çarauz, para vos Miguel Ybañez de Sasiola, e más ocho versos conforme a otros que tengo hechos para Onofre de Ysasi, vecino de la Rentería*»²⁸.

Hain zuzen, Domingo Apalluari eta Pedro Arizmendi konfiskatu zieten, 1518ko irailean, Victoria ontzia, Magallaesensek abiatu eta Elkanok itzulera ekarri zuena. Lertxundirenak ote ziren Victoria ontziko bonbardak ere?

1537an, Martin Lertxundik hitzeman zion Miguel Ibañez Sasiola debarrari bi bonbarda lodia eta zortzi kanoi txiki egingo zizkiola: «*Sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo Martín de Lerchundi, vecino de la villa de Çarauz ..., me obligo a dar hechos bien e suficientemente a vista e prueba, dos lonbardas gruesas de la misma suerte y grandor y manera de servidores, de las que hace Joan de Arreyça, lombardero, vecino de Çarauz, para vos Miguel Ybañez de Sasiola, e más ocho versos conforme a otros que tengo hechos para Onofre de Ysasi, vecino de la Rentería*»²⁸.



Frente de tierra de la muralla medieval de San Sebastián. Al exterior, zona de herrerías y casa de munición. Donostiako Erdi Aroko harresiaren lur-aurrealdea. Kanpo aldetik, erremeraritzaren gunea eta muniziotxea. Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Simancas.

Signatura [MPD,08,001].

[28] AHPG-GPAH. 2/1882, A:11r.

Los Lerchundi, como sucedía con otros oficiales, lo mismo se titulaban lombarderos que herreros, como si se tratara del mismo oficio.

En 1541 se da un concierto e iguala entre Miguel Ruiz de Hullán, vecino de Deba, y Martín de Lerchundi, maestre herrero estante en Deba, para que el segundo le haga la clavazón, cabilladura y aparejo necesario para la nao que construye el primero²⁹.

Arreiza, el colega de Martín de Lerchundi, también trabajaba por su cuenta. El 30 de mayo de 1533 se compromete a entregar al mutrikuarra Pedro de Hormaechea tres versos: «*Sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo Juan de Arreyça maestre lombardero, vecino de Çarauz, he de dar a vos a Pedro de Hormaechea, vecino de Motrico, tres versos de fierro con cada dos servidores e que todos los servidores sean a uno e bueno a todos, a razón de 50 libras por servidor, los quales han de ser de pesor de cada çient libras cada verso con sus dos servidores. E si fuesen cada uno de más de cada cient libras, que más pesen de asta 110 libras hasta ciento y diez libras cada uno e sin ser de más de cada 110 libras... E si fueren de más de cada 110 libras no me pague ni sea obligado a pagar...*»³⁰.

Otro documento acredita la actividad lombardera de Arreiza, como se observa en el expedido en Zumaia el 9 de enero de 1543, que dice: «*Yñigo de Ybartola, vecino de Deva e Juan de Arreyza, herrero e maestre lombardero vecino de Çarauz, se ygularon a que Juan de Arreyza haya de fabricar al dicho Yñigo de Ybartola la artillería que debaxo en esta carta se contiene. Primeramente, que haga al dicho Yñigo quatro lombardas grandes sin cepos, de cada seis quintales y medio, que antes ayan de ser menos que más, con cada dos servido-*

Lertxunditarrek, beste ofizial batzuekin gertatzen zen bezala, beren buruari batzuetan bombardagile esaten zieten, eta beste zenbaitetan errementari, lanbide bera balira bezala. 1541ean, hitzarmen bat egin zuten Miguel Ruiz Hullanek eta Martin Lertxundi errementari maisuak (bata Debako bizilaguna, eta bestea herri horretan zegoena), lehena egiten ari zen itsasontzirako behar ziren iltzeteria, cabilladura zeritzotena eta aparailuak egin zitzaizkien bigarrenak²⁹.

Arreiza, Martin Lertxundiren kidea, bere kabuz ere aritzen zen. 1533ko maiatzaren 30ean, Pedro Hormaechea mutrikuarrari hiru kanoi txiki entregatzeko konpromisoa hartu zuen: «*Sepan quantos esta carta de obligación vieren como yo Juan de Arreyça maestre lombardero, vecino de Çarauz, he de dar a vos a Pedro de Hormaechea, vecino de Motrico, tres versos de fierro con cada dos servidores e que todos los servidores sean a uno e bueno a todos, a razón de 50 libras por servidor, los quales han de ser de pesor de cada çient libras cada verso con sus dos servidores. E si fuesen cada uno de más de cada cient libras, que más pesen de asta 110 libras hasta ciento y diez libras cada uno e sin ser de más de cada 110 libras... E si fueren de más de cada 110 libras no me pague ni sea obligado a pagar...*»³⁰.

Arreizak bombardagile lanak egiten zituela egiaztatzen duen beste agiri bat Zumaian eman zen 1543ko urtarrilaren 9an, eta honela dio: «*Yñigo de Ybartola, vecino de Deva e Juan de Arreyza, herrero e maestre lombardero vecino de Çarauz, se ygularon a que Juan de Arreyza haya de fabricar al dicho Yñigo de Ybartola la artillería que debaxo en esta carta se contiene. Primeramente, que haga al dicho Yñigo quatro lombardas grandes sin cepos, de cada seis quintales y medio, que antes ayan de ser menos que más, con cada dos servido-*

[29] AHPG-GPAH. 2/1884, A:28r-28v. El contrato, del 11 de abril de 1541, reza de este modo: «En la villa de Montreal de Deba, Miguel Ruiz de Hullán, vecino de la dicha villa y Martín de Lerchundi, maestre herrero «estante en esta villa» de la otra, quien le hará toda la clavazón, cabilladura y todo el aparejo que fuese necesario a la nao que de presente quiere hazer el dicho Hullán, en esta manera: que el dicho maestre herrero se obliga el quintal de clavo de a tres e de quatro e de cinco e seys en libra, todo aquello que el dicho Miguel Ruiz le pidiere, con pemos e otra clavazón gruesa que es necesario para la dicha nao, dándole el dicho Miguel Ruiz el fierro para la dicha clavazón que abrá menester y ende se lo dará en obra fecha, dándole tantos quintales quantos del dicho Miguel Ruiz rescibiere, con tal que el dicho Miguel Ruiz le ha de dar en cada quintal de fierro 144 libras, e el dicho maestre se lo ha de tornar obra fecha y labrada, cient libras de cada quintal. Y el dicho Miguel Ruiz se obliga de le dar al dicho maestre seis reales e medio por la hechura e obraje de cada quintal que el dicho maestre labre».

[30] AHPG-GPAH. 1/2568, D:40r-40v.

res. Y que el dicho Yñigo le aya de pagar por cada quintal a dos ducados. Y más le aya de fazer el dicho Juan de Arreyça doze versos de cada cient e diez libras, dos libras más o dos menos, y que ayan de ser enteras con cada dos servidores, y el dicho Yñigo le aya de pagar a 800 maravedís por pieça»³¹.

5.4.- Aspectos técnicos y destinatarios

Es evidente que el mayor imperio del siglo XVI tuvo sus ojos puestos en la fabricación de armamentos de Euskal Herria. Castilla ordenó crear veedurías enviando a Soraluze / Placencia de las Armas una especie de ministro destinado a controlar su fabricación y distribución. Ante la prohibición de comerciar con privados se recurrió al contrabando para poder vender a particulares y, desde luego, muchos armadores de naos vascas fueron destinatarios de versos y lombardas fabricados en talleres de pueblos costeros.

Los versos, de pequeño tamaño, podían disponer de una caña de aproximadamente 100 libras, más el servidor, de otras 50 libras, que se pedía por duplicado. Las lombardas, obviamente, superaban ampliamente este peso.

Eran necesarias muchas piezas artilleras para armar tantos navíos, y más si pensamos que los que estaban al servicio de la Corona, recurrían también al Norte para su obtención. ¿Eran capaces los lombarderos vascos de una producción de semejante calibre?

Por los datos ofrecidos, se pone de relieve la enorme presencia vasca en la fabricación de piezas de artillería de diferente tamaño, la capacidad técnica para su realización, y los escasos plazos de tiempo en los que se comprometían a entregar los elementos solicitados. En resumen, se descubre un ámbito desconocido y extraordinario, donde la fabricación de armas adquiere un relieve inusual y que pudo haber sido decisivo en las expediciones en las que tomó parte Juan Sebastián Elcano.

res. Y que el dicho Yñigo le aya de pagar por cada quintal a dos ducados. Y más le aya de fazer el dicho Juan de Arreyça doze versos de cada cient e diez libras, dos libras más o dos menos, y que ayan de ser enteras con cada dos servidores, y el dicho Yñigo le aya de pagar a 800 maravedís por pieça»³¹.

5.4.- Alderdi teknikoak eta hartzaileak

XVI. mendeko inperiorik handienak Euskal Herrian egiten zen armamentua begiz jota zuela agerikoa da. Gaztelak ikuskatzaitzak eratzea agindu zuen, eta Soraluzera ministro moduko bat bidali, han egiten zen armamentua eta banaketa kontrola zitzaizkan. Partikularrei saltzeko debekua zela eta, kontrabandora jo behar izan zuten, eta euskal itsasontzien armadore asko, jakina, kostaldeko herrietan egindako kanoi txiki eta bonbarden hartzaile izan ziren.

Kanoi txikien hodiak 100 librako pisua izan zezaketen; horri zerbitzaria gehitu behar zitzaion, beste 50 libra, eta kanoi bakoitzeko bi eskatu ohi ziren. Bonbardak, nola ez, hori baino askoz pisu handiagoa zuten.

Artilleriako pieza asko behar ziren hainbeste itsasontzi armaz hornitzeko, eta are gehiago kontuan izanda Koroaren zerbitzura zeudenek ere penintsularen iparraldera jotzen zutela halakoak lortzeko. Gai al ziren euskal bonbardagileak hainbeste ekoizteko?

Aztertu ditugun datuak ikusita, argi dago tamaina desberdineko artilleriako pieza ugari egiten zirela Euskal Herrian, bazutela halakoak egiteko gaitasun teknikoa, eta eskatutako elementuak oso epe motzean entregatzea hitzematen zutela. Laburbilduz, orain arte ezezaguna zitzaigun eremu bati buruzko aparteko aurkikuntza da: armagintzak ohiz kanpoko garrantzia hartu du, eta baliteke Juan Sebastian Elkanok parte hartutako espedizioetan erabakigarria izatea.

[31] AHPG-GPAH. 2/3290, A:28v-29r.

VI.-

**DETALLES Y CIRCUNSTANCIAS DEL ELEMENTO
VASCO ENROLADO EN LA EXPEDICIÓN MAGALLÁNICA.
LAS DIVERGENCIAS CON MAGALLANES.
LA CULMINACIÓN DE LA CIRCUNNAVEGACIÓN.**

**MAGALLAESEN ESPEDIZIOAN ERROLDATUTAKO
EUSKAL MARINELEN ZEHAZTASUNAK
ETA INGURUABARRAK.
MAGALLAESEKIKO DESADOSTASUNAK.
ZIRKUMNABIGAZIOAREN AMAIERA.**

6.1.- El rol expedicionario y el elemento vasco participante en la misma

En primer lugar, conviene precisar que no resulta nada sencillo determinar el rol de esta armada, motivo por el que diversos historiadores que han tratado el tema, ofrecen cifras dispares sobre su número. La razón de este enmarañamiento estriba en las incorporaciones, bajas y sustituciones que se registraron caprichosamente, una vez puesta en marcha la expedición. Ejemplo de ello, es la velada admisión del grumete portugués Domingo Álvarez en la nao de Magallanes, que estaría relacionada con la orden de despido de grumetes de esta nacionalidad; la integración de un niño en la costa del Brasil, hijo del piloto portugués Juan López Carvalho, fruto de la relación mantenida con una indígena una década antes; los incorporados una vez partida la armada en la isla de Tenerife, como el sobresaliente Blas Alfonso, el calafate maestro Pedro, el grumete Andrés Blanco, etc.

Las bajas en la plantilla inicial también fueron por diversa índole, desde el ahogamiento del marinero cántabro Sancho de la Pieza en el mismo río de Sevilla al poco de partir, a la fuga de varios componentes ya enrolados y que habían percibido su soldada inicial, tales como el francés Juan Colin, el genovés Baptista, el aragonés Carlos Sánchez, etc. En cuanto a las sustituciones, señalaremos la del capellán francés Bernard Calmette quien, al parecer, fue reemplazado por el clérigo andaluz Pedro Sánchez de la Reina, que no constaba en ningún asiento inicial, o la del sobresaliente Lázaro de Torres, que se quedó en Canarias, entrando en su lugar el tinerfeño Hernán López¹. En consecuencia, hemos contemplado un enrolamiento ponderado de

6.1.- Espedizioko kideen izen zerrenda eta han parte hartutako euskal marinela

Lehenik eta behin, esan behar da ez dela batere Lerraza horretako kideen izen zerrenda zehaztea, eta, hori dela eta, gai hau landu duten historialariek kopuru desberdinak eman izan dituztela. Nahaste horren arrazoia da, hain zuzen ere, hainbat lagunen altak, bajak eta ordezkapenak erregistratu zituztela, zorrotasun handirik gabe, behin espedizioa abian jarri ondoren. Horren adibide dira, besteak beste, honako hauek: Domingo Alvarez itsasmutil portugaldarra, Magallaesen itsasontzian ezkutu antzean onartua, nazionalitate horretako itsasmutilak kaleratzeko agindua zegoelako, seguru asko; Brasilgo kostaldean ontziratutako haur bat, Juan Lopez Carvalho pilotu portugaldararen semea, hamar urte lehenago indigena batekin izandako harremanetik jaioa; eta armada Tenerife uhartetik atera ondoren ontziratutako zirenak, hala nola Blas Alfonso arma gizona, Pedro istinkari eta maisua, Andres Blanco itsasmutila, etab.

Hasierako plantillan, baja asko eta askotarikoak izan ziren: Sancho de la Pieza marinela kantabriarra Sevillako ibaian bertan ito zen, irten eta berehala; jada erroldatuta zeuden eta hasierako soldata jaso zuten zenbait kidek ihes egin zuten, hala nola Juan Colin frantziarrak, Baptista genoarrak, Carlos Sanchez aragoiarrak, etab. Ordezkapenei dagokienez, Bernard Calmette kapilau frantziarrarena aipatuko dugu. Dirudienez, Pedro Sanchez de la Reina andaluziarrak ordezkatu zuen, hasierako idazpenetan agertzen ez bazen ere; Lazaro Torres arma gizonak Kanarrietan utzi zuen espedizioa, eta Hernan Lopez tenerifetarra sartu zen haren orde¹. Hala, bada, 245 tripulatzailerok erroldatu zirela kalkulatu da, eta kopuru horrek, argi dago, gaindi-

[1] AGI. Contaduría, 425.N.1.R.2 y Contratación,5090.L.4. Todas estas incidencias y la relación de expedicionarios se recogen de manera exhaustiva y bien documentada en el magnífico artículo del académico D. Juan Gil, titulado «Los hombres y el rol del viaje de Magallanes». In medio orbe (II).

245 tripulantes que supera, desde luego, lo ordenado en la cédula real expedida el 5 de mayo de 1519 en Barcelona «*para que vayan en la armada 234 hombres y no se permitan más*». De todas formas, se queda corta con la estimación de un participante directo en la expedición, el andaluz Martín de Ayamonte. Éste, tras ser apresado por los portugueses, declaró en primero de junio de 1522, que vendrían a ser 250 hombres en la dicha armada².

La importancia de la presencia vasca en esta expedición queda fuera de toda duda puesto que el elemento vasco, -en el que se incluyen cuatro navarros que participaron en la misma-, supera ligeramente el 14% del total de enrolados.

Ninguna otra nacionalidad ni comunidad -a excepción de Andalucía, que es donde se gestó el proyecto y aportó más de un 31% de la gente-, superó en número de participantes a las 35 personas de origen vasco que participaron en esta aventura. Solamente portugueses -con 28-, genoveses -con 19- y el cómputo de las dos Castillas -con 21-, se aproximaron a la cuota participativa vasca.

Dentro del grupo vasco resultaba muy significativa la representación vizcaína, con nada menos que 21 miembros -mayoritariamente procedentes de Bermeo y Bilbao-; por su parte, los guipuzcoanos llegaban a 10 y los navarros, como ha quedado especificado, sumaban 4 componentes.

A la hora de computar la terna vasca, se ha tomado como referencia preferencial el lugar de su nacimiento y, en algún caso, el de su residencia. De hecho, son varias las personas de este conjunto de navegantes que estaban asentadas mediante matrimonio o residencia estable en otros puntos de la península. Este es el caso del maestre Juan de Elorriaga o del marinero Juanes de Gorostiza, que llevaban años afincados en Sevilla, tras matrimoniarse con personas de esa ciudad. Sin embargo, no se han computado descendientes directos de vascos que tomaron parte en la expedición, cuyos padres ya habían fijado regularmente su residencia en el sur pe-

tu egiten du 1519ko maiatzaren 5ean Bartzelonan emandako errege zedulan agindutakoa: «*para que vayan en la armada 234 hombres y no se permitan más*». Dena den, espedizioan zuzenean parte hartu zuen gizon batek, Martín Ayamontek, egindako kalkuluaren ondoan motz gelditzen da aurrekoa. Izan ere, portugaldarrek preso hartu ondoren, 1522ko ekainaren lehen-ean adierazi zuen 250 gizon inguru izango zirela armada hartan².

Kontuak kontu, ez dago zalantzarik espedizio horretan euskaldun askok hartu zutela parte, erroldatutako guztien %14 pasatxo baitziren euskaldunak, lau nafar barnean hartuta.

Abentura hartan parte hartu zutenen artean, eta andaluziarrak alde batera utzita, Andaluzian sortu baitzen proiektua eta, beraz, partaideen %31 baino gehiago andaluziarrak baitziren, euskal jatorria zen nagusi: 35 izan ziren guztira euskaldunak. Ondoren, euskaldunen kopuruari gehien hurbildutakoak portugaldarrak (28), genoarrak (19) eta bi Gazteletakoak (21) izan ziren.

Euskaldunen artean, Bizkaiko ordezkari oso esanguratsua zen, 21 kide baitziren lurralde horretakoak (gehienak Bermeokoak eta Bilbokoak); 10 gipuzkoarrak ziren, eta beste 4 nafarrak, lehenago zehaztu dugunez.

Euskal lurretako marinela zenbatzeko orduan, jaioterria hartu da erreferentzia nagusitzat, eta, kasuren batean, bizilekua. Izan ere, nabigatzaile multzo hartako hainbat lagun penintsulako beste leku batzuetan bizi ziren edo hara ezkondu ziren. Horixe gertatzen zen Juan Elorriaga maisuarekin, adibidez, edo Juanes Gorostiza marinelaekin; izan ere, urteak zeramatzen Sevillan bizitzen, hiri horretako emakumeekin ezkondu. Hala ere, penintsulako hegoaldean erregularitasunez bizi ziren euskaldunen ondorengo izandakoak ez dira kontuan hartu espedizioko kide euskaldunak zenbatzerakoan. Kasuistika horren barruan, Trianako

[2] Archivo Nacional de Torre do Tombo (Lisboa), Código Rfa. PT/TT/CC/2/101/87. Traducción al castellano y comentarios: Braulio Vázquez. Cristóbal Bernal. Tomás Mazón. Traducción revisada por Celso Miguel Serrano.

ninsular. Dentro de esta casuística podríamos señalar al grumete de Triana, Gerónimo, «*hijo de Cristóbal García, vizcayno*» o al paje Francisco, «*hijo de Juana de Durango*»³.

Geronimo itsasmutila aipa dezakegu, «*hijo de Cristóbal García, vizcayno*», bai eta Francisco morroia ere, «*hijo de Juana de Durango*»³.

Identidad Izena	Naturaleza Jatorria	Otros datos Beste datu batzuk	Navío Itsasontzia	Cargo Kargua	Desenlace Zer amaiera izan zuten
León de Ezpeleta y Espinar	¿Estella? (Navarra)	Hijo de María de Espinar	Trinidad	Escribano	Murió en Cebú el 01-05-1521
Domingo de Barrutia y Artazabiribil	Ispaster (Bizkaia) En 1494	Hijo de Juan Ybáñez y de Ochanda, moza soltera. Residió en Lekeitio	Trinidad	Marinero Después fue nombrado escribano	Murió en Borneo el 21-07-1521, tras ser apresado por naturales del lugar
Juan de Elorriaga	¿Zumaia? (Gipuzkoa)	Vecino de Sevilla, casado con Juana de la Haya	San Antonio	Maestre	Murió el 15-07-1520, por secuelas de las puñaladas recibidas en el motín de San Julián contra Magallanes
Pedro de Areinza, dicho Pedro de Bilbao	Bilbao (Bizkaia)	Hijo de la bilbaína María Sánchez de Areinza	San Antonio	Calafate	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Martín de Goitisoló y Nafarroa	Bakio (Bizkaia)	Hijo de Martín Ybáñez de Goitisoló y de María López de Nafarroa	San Antonio	Calafate	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Pedro de Sautua	Bermeo (Bizkaia)	Casado en Bermeo con una tal María Pérez	San Antonio	Carpintero	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Juan Ortíz de Gopegui	Bilbao (Bizkaia)	Hijo de Diego Ortíz y de Elvira Ortíz	San Antonio	Despensero	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521

[3] AGI. Contratación, 5090, L. 4.

Sebastián de Olarte y Berriz	Bilbao (Bizkaia)	Hijo de Diego Hernández de Olarte y de María Martínez de Berriz	San Antonio	Marinero	Falleció el 03-02-1520 al dejar el río de la Plata en Argentina, por agresión con navaja de otro marinero
Juanes de Gorostiza, dicho Juanes de Segura	Segura (Gipuzkoa)	Hijo de Martín Gorostiza Casó en Sevilla con Catalina García	San Antonio	Marinero	Murió en Cebú el 01-05-1521
Lope de Ugarte y Urdaiaga	Azpeitia (Gipuzkoa)	Hijo de Juan López de Ugarte y de Catalina de Urdaiaga	San Antonio	Marinero	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Pedro de Aguirre y Balmaseda, dicho Pedro de Laredo	Portugalete (Bizkaia)	Hijo de San Juan de Aguirre y Teresa de Balmaseda, vecinos de Laredo. Casado en Portugalete con María Villar	San Antonio	Marinero	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Martín de Aguirre	Arrigorriaga (Bizkaia)	Hijo de Martín y María Ybáñez, vecinos de Arrigorriaga	San Antonio	Grumete	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Juanes de Irun Uranzu	Irun (Gipuzkoa)	Hijo de Miguel y María	San Antonio	Grumete	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Juan de Orue y Ereñozaga	Mungia (Bizkaia)	Hijo de Juan y de Jurdana	San Antonio	Grumete	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Juan de Urreiziti y Menchaca, conocido como Juan de Menchaca	Urduliz (Bizkaia)	Hijo de Martín y de María Ybáñez de Menchaca Vecino de Bilbao, casado con Sancha de Arrieta	San Antonio	Balletero y marinero	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521
Pedro de Olabarrieta	Galdakano (Bizkaia)	Hijo de Pedro y de María Ybáñez	San Antonio	Barbero	Retornó a Sevilla en la misma nao el 08-05-1521

Martín de Garate	Deba (Gipuzkoa)	Casado con Catalina de Yarza	Victoria	Carpintero	Murió ahogado el 31-08-1520
Lope de Aguirre	Tudela (Navarra)	Hijo de Lope y de Juana de Aguirre	Victoria	Marinero	Murió en el retorno de la Victoria el 08-06-1522
Juan de Santelices, dicho Juanico Vizcaíno	Somorrostro (Bizkaia)	Hijo de Juan y de María de Santelices	Victoria	Grumete	Murió en el retorno de la Victoria el 17- 05-1522, frente al cabo de Buena Esperanza
Juan de Arratia	Bilbao (Bizkaia)	Hijo de otro Juan Arratia	Victoria	Grumete	Retornó con Elcano en la Victoria
Ochote de Erandio	Bilbao (Bizkaia)	Hijo de Ochoa de Erandio y de Juana	Victoria	Grumete	Murió en la isla de la Gada (Molucas) el 21-03-1521
Pedro de Lazcano y Albistur, dicho Pedro de Tolosa	Tolosa (Gipuzkoa)	Hijo de Pedro de Lazcano y María de Albistur	Victoria	Grumete Despen- sero	Retornó con Elcano hasta Cabo Verde, volviendo a España más tarde
Juan de Zubileta	Burceña- Barakaldo (Bizkaia) en 1501	Hijo de Martín Ochoa de Zubileta y de Sancha	Victoria	Paje	Retornó con Elcano en la Victoria
Diego de Gobia y Deza, dicho Diego de Peralta	Peralta (Navarra)	Hijo de Juan de Gobia y Juana Deza	Victoria	Merino o alguacil	Murió por enfermedad en 01- 01-1521
Juan Sebastián de Elcano y del Puerto	Getaria (Gipuzkoa)	Hijo de Domingo Sebastián de Elcano y de Catalina del Puerto	Concepción Después en la Victoria	Maestre Capitán	Regresó al mando de la Victoria el 08- 09-1521
Juan de Acurio y Berriz	Bermeo (Bizkaia)	Hijo de Juan Pérez de Acurio y de Marina de Berriz	Concepción Después en la Victoria	Contra- maestre	Retornó con Elcano en la Victoria
Antón de Basozabal	¿Bilbao? (Bizkaia)	Casado en Bermeo con Magdalena de Marcaida	Concepción Después en la Trinidad	Calafate Contra- maestre	Murió en las Molucas en 21-12-1521

Domingo de Arrona y Egaña, dicho Domingo de Yarza	Deba (Gipuzkoa)	Hijo de Juan de Arrona y María de Egaña	Concepción Después en la Trinidad	Carpintero Marinero	Murió por enfermedad en 14-10-1522
Lorenzo de Iruna y Aguirresaroe	Sorabilla (Gipuzkoa)	Hijo de Juan de Iruna y Gracia de Aguirresaroe	Concepción Después en la Victoria	Marinero	Murió en el retorno de la Victoria el 13-05-1522, en la costa de Sudáfrica
Juan de Aguirre	Bermeo (Bizkaia)	Casado con María Ochoa de Acurio	Concepción Después en la Trinidad	Marinero	Murió en las Molucas el 13-10-1522
Pedro de Morteruzá y Muguertegui, dicho Perucho de Bermeo	Bermeo (Bizkaia)	Hijo de Martín Morteruzá y de María Ochoa de Muguertegui	Concepción Después en la Trinidad	Grumete	Murió de muerte súbita en Borneo el 16-09-1521
Machín de Inchaurreaga y Chindurza	Bermeo (Bizkaia)	Hijo de Martín Inchaurreaga y de Marina de Chindurza	Concepción y Trinidad Después en la Victoria	Grumete Marinero	Murió en el retorno de la Victoria frente a la costa de Angola el 01-06-1522
Juan de Larraga, dicho Juan Navarro	Pamplona (Navarra)	Hijo de otro Juan de Larraga	Concepción Después en la Trinidad	Grumete Marinero	Retenido por los portugueses, se perdió en un junco a fin de febrero de 1523
Pedro de Chindurza	Bermeo (Bizkaia)	Hijo de Pedro Chindurza y de María Sánchez Casó con María Ochoa de Artache	Concepción y Trinidad Después en la Victoria	Paje	Retornó con Elcano hasta Cabo Verde, volviendo a España más tarde
Martín de Barrena y Barriola	Ordizia (Gipuzkoa)	Hijo de Martín Barrena y María de Barriola	Santiago Después en la Trinidad	Sobresaliente	Murió en Cebú de enfermedad el 09-04-1521

Firma de Domingo de Apallua,
primer dueño de la nao Victoria.
Domingo Apallua, Victoria ontziko
lehen jabearen sinadura.

Resulta curioso comprobar que casi todos los tripulantes guipuzcoanos alistados en esta armada, fueran personas de pueblos del interior de la provincia; por contra, la gran mayoría de vizcaínos pertenecían a dos localidades de ese territorio -Bilbao y Bermeo-, lo que induce a pensar que se trataría de personas enroladas en una misma tripulación.

Bitxia da ikustea armada honetako tripulatazile guipuzkoar gehienak probintziaren barnealdeko herrieta-koak zirela; aitzitik, bizkaitar gehienak lurralde horretako bi herritakoak ziren, Bilbokoak eta Bermeokoak, eta horrek pentsarazten du tripulazio berean errol-
duta-
tutako pertsonak izango zirela.

Reseña del sueldo de Elcano y de otros vascos de la armada magallánica.

Elkanoren eta Magallaesen armadako beste euskaldun batzuen soldataren aipamena.

Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. Signatura Contratación,5090,L.4.Fol. 49 vº.

Por otra parte, es significativo constatar que tanto Juan de Elorriaga como Juan Sebastián de Elcano, quienes desde un primer momento tomaron parte en los preparativos de la expedición y, en su calidad de maestros, se les encomendó la selección de personal idóneo para la misma, no reclutaran a gente de su círculo inmediato. Por de pronto, causa extrañeza que no se enrolara ninguna persona de los puertos más tradicionales de la costa guipuzcoana, tales como el de Mutriku, Zumaia, Getaria, Orio, Hondarribia o Donostia, cuando sabemos que en esta época la relación comercial marítima de estas villas con el sur peninsular era muy intensa. De todas formas, es evidente la estrecha relación trabada entre Elcano, Domingo de Yarza y Juan de Acurio, quienes desde meses antes de la partida participaban en los preparativos de la expedición. Así queda reflejado en las cartas de poder mutuo que se otorgaron ante el escribano sevillano Gómez Álvarez de Aguilera, pocos días antes de partir la expedición, para reclamar y cobrar lo que se les debiere del sueldo fijado para el dicho viaje y de las mercaderías que llevaban cargadas⁴.

6.2.- Las divergencias entre Magallanes y Elcano

Son de sobra conocidos y exhaustivamente descritos, tanto por tratadistas clásicos como actuales, todos los detalles sobre el rumbo y circunstancias que rodearon a esta armada de Magallanes, desde su partida de Sevilla el 10 de agosto de 1519, hasta su culminación tres años más tarde. En consecuencia, soslayaremos los datos referidos a la trayectoria seguida y nos centraremos en hacer hincapié en otros aspectos e inci-

Bestalde, Juan Elorriagak eta Juan Sebastian Elkanok, espedizioaren prestaketa lanetan hasieratik parte hartu bazuten ere, eta maisu izateagatik espediziorako tripulazio egokia hautatzeko ardura eman bazitzairen ere, ez zuten beren hurbileko jenderik erroldatu bidaia hartarako, eta harridura sortzen du horrek. Bai, harri-garria da Gipuzkoako kostaldeko portu tradizionalenetatik inor ez hartu izana espedizio hartarako, hala nola Mutriku, Zumaia, Getaria, Orio, Hondarribia edo Donostiakorik, bai baitakigu garai hartan udalerrri horiek merkataritza harreman handia zutela itsasoz penintsulako hegoaldearekin. Dena dela, argi dago Elkanok, Domingo Iartzak eta Juan Akuriok harreman estua izan zutela, abiatu baino hilabete batzuk lehenagotik espedizioa prestatzen aritu baitziren hirurak. Horrela jasota geratu zen espedizioa hasi baino egun batzuk lehenago Gomez Alvarez Aguilera Sevillako eskribauaren aurrean elkarri emandako ahalorde gutunetan; izan ere, bidaia horretarako zehaztutako soldatatik eta zamatuta zeramatzen salgaietatik zor zitzaiena erreklamatzeko eta kobratzeko ahala eman zioten elkarri⁴.

6.2.- Magallaesen eta Elkanoren arteko desadostasunak

Aski ezagunak dira eta sakon deskribatu izan dira, bai tratatu idazle klasikoen aldetik bai gaur egungoen aldetik, Magallaesen armada horren ibilerei eta inguruabarrei buruzko xehetasun guztiak, 1519ko abuztuaren 10ean Sevillatik abiatu zenetik hiru urte geroago amaitu zen arte. Beraz, alde batera utziko ditugu egindako ibilbideari buruzko datuak, eta espedizioaren inguruan gutxiago landu izan diren beste alderdi

Firma de Fernando de Magallanes.
Fernando Magallaesen sinadura.

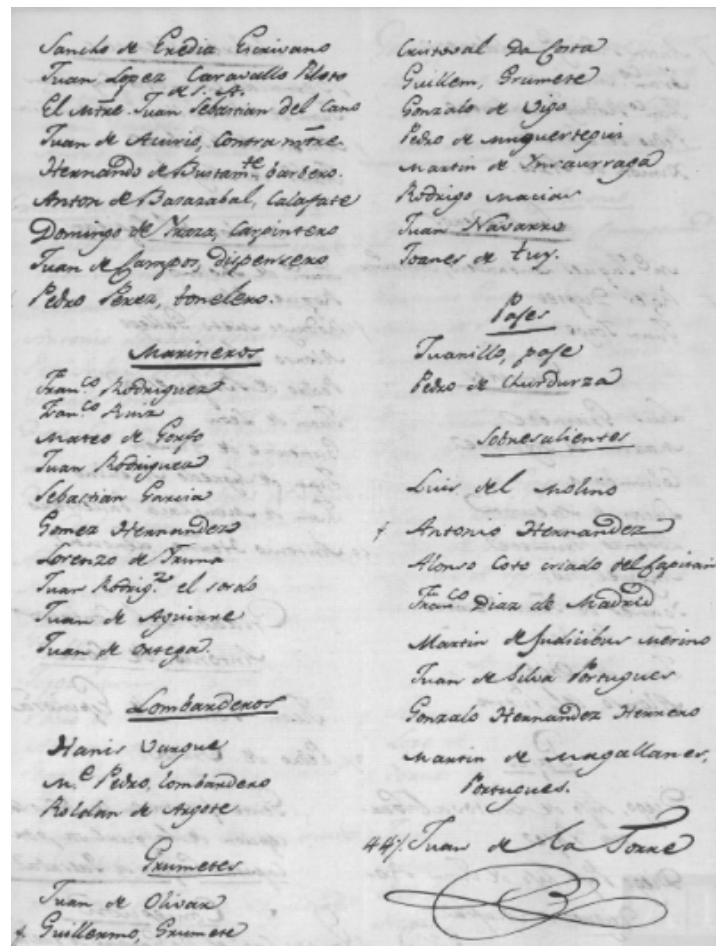
[4] AHPS. Oficio VII. Signatura 4896P. Libro 2. Cuaderno 7. Fols. 9 rº-11 vº. Documentos de fecha 01-08-1519.

dencias poco tratados que afectaron a la expedición y, especialmente, al elemento vasco enrolado en ella.

Comenzaremos señalando que la misma conformación de las tripulaciones para esta empresa rozaba el despropósito por el sobredimensionamiento del personal contratado. Téngase en cuenta que el hábito que regía en esta época para la contratación de esta clase de armadas marítimas, era la siguiente: «*Se han de pagar, contando a veinte personas por cien toneles, que es la costumbre que se suele contar a las naos que*

eta gorabehera batzuk azpimarratuko ditugu, han erroldatutako euskaldunei buruzkoak bereziki.

Hasteko, esango dugu espedizio horretarako mari-nelen osaera bera neurrigabekeria hutsa zela, kontratatutako langile kopurua gehiegizkoa zela eta. Kontuan izan behar da, garai hartan, honako usadio hau zegoela indarrean horrelako itsas armadetakako kideak kontratatzean: «*Se han de pagar, contando a veinte personas por cien toneles, que es la costumbre que se suele contar a las naos que así sirven*». Magallaes en ontzidiko



Rol de la nao Concepción, con Elcano como maestre.
Concepcion itsasontziaren errolda, Elcano maisu zela.

(Ministerio de Cultura y Deporte. Archivo General de Indias. Signatura Patronato,34,R,6,Fol. 40).

así sirven»⁵. Si establecemos una comparativa con la gente de la flota magallánica, resulta que, aplicando este baremo, le correspondería un enrolamiento total de 96 personas; sin embargo, el número de tripulantes adscritos a la misma giró en torno a los 245. Especialmente significativa era la desproporción que se observaba en la nao principal, la Trinidad, capitaneada por el mismo Magallanes, que prácticamente triplicaba este índice, puesto que en la misma figuraban 64 sujetos alistados. Muy cerca de este porcentaje estaba la carabela Victoria, que incorporaba 46 componentes.

Toda esta acumulación de tripulantes produjo un sinnúmero de incidentes que, lógicamente, afectaron al curso de la expedición. El hacinamiento conllevaba la escasez de espacio físico vital para llevar a cabo las actividades ordinarias y propiciaba roces y diferencias entre la marinería. Por ello no es de extrañar la aparición de casos de sodomía, agresiones, suicidios, deserciones de todo tipo, etc.

En otro orden de cosas se situaban las desavenencias entre la tripulación por las decisiones adoptadas por Magallanes y su afinidad con personas de su nacionalidad. A este respecto, las críticas vertidas por Elcano al mes siguiente de su retorno, reflejan claramente su disconformidad con la deriva del capitán portugués. Así se desprende de las manifestaciones realizadas dentro del interrogatorio a que fue sometido por el alcalde de Casa y Corte, Sancho Díaz de Leguizamón. Elcano manifiesta que las diferencias entre Juan de Cartagena y Magallanes se comenzaron a gestar «*en la costa de Guinea, sobre la prisión de un maestro* (se refiere al albanés, residente en Sicilia, Antonio Salamón, primer maestro de la Victoria) *que avían prendido allí por ser sodomético. Y prendió luego el mismo día al dicho Juan de Cartajena por ello, e le privó de la capitania e veheduría, e quísole echar desterrado en la costa de Brasil y por ruego de los otros capitanes, no le echó entonces... E de la nao donde era capitán Cartajena* (la San Antonio), *hizo capitán a Álvaro de la Mezquita, su primo*». Y es que, a consecuencia del arresto de Juan de Cartagena, «*todos los capitanes e la otra gente tenían miedo que los tomaría presos por los muchos portugue-*

jendeari baremo hori aplikatuta»⁵, kontuak atera eta ikusiko dugu guztira 96 pertsona inguru kontratatzea zegokiola; hala ere, espedizio horri atxikitako tripulatuzaileen kopurua 245 ingurukoa izan zen. Eta desproporzioa are handiagoa zen itsasontzi nagusian, Trinidad deiturikoan, Magallanes buru zuen horretan; izan ere, zegokion kopurua hirukoiztu egin zuen ia, 64 pertsona baitzeuden han errolatuta. Proporzio horretatik oso gertu zegoen Victoria karabela ere, 46 tripulatuzaile zituen.

Tripulatuzaileen pilaketa horrek hamaika gorabehera eragin zituen, eta, logikoaenez, ondorioak izan zituen espedizioan. Pilaketa zela eta, espazio fisiko eskasa zuten jarduera arruntak egiteko, eta horrek haserreak eta liskarrak eragiten zituen marinelen artean. Horregatik, ez da harritzekoa sodomia kasuak, erasoak, suizidioak, mota guztietako desertzioak eta antzekoak gertatu izana.

Bestalde, Magallanesek hartutako erabakiengatik ere hainbat desadostasun gertatu ziren tripulatuzaileen artean, are gehiago aintzat hartuta hark bere herrialde bereko pertsonetikiko zuen kidetasuna. Horrekin lotuta, itzuli eta hurrengo hilabeteen Elkanok egindako kritikek argi erakusten dute ez zettorrela bat kapitain portugaldarraren erabakiekin. Hala ondorioztatzen da Sancho Díaz Legizamon Erregeren Etxe eta Gorteko alkateak egin zion galdeketa esan zituenetatik. Elkanok adierazi zuenez, Juan Cartagenaren eta Magallanesen arteko desadostasunak honela hasi ziren: «*en la costa de Guinea, sobre la prisión de un maestro* (Victoria itsasontziko lehen maisuaz ari da, Sizilian bizi zen Antonio Salamón albaniarraz) *que avían prendido allí por ser sodomético. Y prendió luego el mismo día al dicho Juan de Cartajena por ello, e le privó de la capitania e veheduría, e quísole echar desterrado en la costa de Brasil y por ruego de los otros capitanes, no le echó entonces... E de la nao donde era capitán Cartajena* (San Antonio), *hizo capitán a Álvaro de la Mezquita, su primo*». Izan ere, Juan Cartagenaren atxiloketaren ondorioz, «*todos los capitanes e la otra gente tenían miedo que los tomaría presos por los muchos portugueses e gente de muchas*

[5] AGS. CSU. Serie 1. Leg. 45. Naos que sirvieron en Argel en 1516.



Mapa de la Patagonia. Siglo XVIII.
Patagoniako mapa. XVIII. mendea.

Ministerio de Cultura y Deporte.
Archivo General de Simancas.
Signatura [MPD,01,005].

ses e gente de muchas naciones que avía en la armada». Contestando al motivo por el que Magallanes ajustició y/o desterró a los capitanes Mendoza, Quesada y Cartagena, así como a un clérigo, dijo porque «los susodichos le revolvían la jente e le hazían los dichos requerimientos» y, también, «por hacer capitanes a Álvaro de la Mezquita e a Duarte Barbosa que continuamente tenían cuestión con Magallanes porque non quitaba a los otros e hazía capitanes a ellos. E así, después que tuvo a ellos por capitanes, maltrataban e daban de palos a los castellanos».

También se mostró muy crítico Elcano con el proceder de Magallanes por haberse inmiscuido en los conflictos internos entre reyezuelos de diversas islas moluqueñas. De hecho, le responsabilizaba del desas-

naciones que avía en la armada». Magallaesek Mendoza, Quesada eta Cartagena kapitainak eta apaiz bat exekutatzeko edo/eta erbesteratzeko izandako arrazoiari erantzunez, hauxe esan zuen: «los susodichos le revolvían la jente e le hazían los dichos requerimientos», eta, «por hacer capitanes a Álvaro de la Mezquita e a Duarte Barbosa que continuamente tenían cuestión con Magallanes porque non quitaba a los otros e hazía capitanes a ellos. E así, después que tuvo a ellos por capitanes, maltrataban e daban de palos a los castellanos».

Elkano oso kritiko agertu zen, gainera, Magallaesen beste jokabide batekin ere: Moluketako hainbat uhartetako erregetxoeren arteko barne gatazketan sartu zelako, alegia. Izan ere, Mactan uhartean espedizioak jasandako hondamendiaren erantzule giten zuen;

tre sufrido en la de Mactán, en el que pereció el mismo Magallanes, *«donde les mataron veynte e siete onbres con tres capitanes, por una traición que hizo un esclavo del dicho Fernando de Magallanes..., que hizo la dicha traición porque Duarte Barbosa le llamó perro»*.

Por último, y en relación con el mando de la armada que recayó en otro portugués, Juan Carvalho o Caraballo, tras la muerte de Magallanes, declaró *«que después de muerto Magallanes, Juan Caraballo hacía lo que quería. E después se le hizo proceso e le privaron de la capitanía por los desaguisados e deservicios que hacía contra Su Magestad, según parecerá por el proceso que este testigo tiene. E así eligieron por capitán a este testigo, e dio la derrota para las yslas del Maluco, como parece por los libros de los servicios»*⁶.

Debió suceder todo esto durante el mes de agosto de 1521, independientemente de que el reconocimiento oficial de Elcano como capitán de la nao Victoria, a efectos de percepción de su sueldo, surtiera efectos a partir del 17 de septiembre de 1521⁷.

Pero no sólo las diferencias con Magallanes se circunscribían a problemas convivenciales u organizativos, sino que sus decisiones sobre la derrota de la expedición también resultaban controvertidas. Como confesaba Elcano, a pesar de *«que los otros capitanes requerían al dicho Hernando de Magallanes, que tomase consejo con sus oficiales e que diese la derrota adonde quería ir e que no andoviese así perdido, e que no tomase puerto donde ynvernasen e que caminasen hasta donde podiesen sufrir el frío para que, si oviese lugar, pasasen adelante»*, hizo caso omiso a todo ello⁸. Tampoco fue precisamente acertado su favoritismo con un marinero de Huelva, que se constituyó en estrecho colaborador y confidente suyo desde un primer momento, llamado Diego Martín, *«el qual, dizen, no siendo suficiente para ser marinero, le puso por maestro en la nao Vitoria. Y no se le cuenta sueldo a causa de le poner sin necesidad y contra voluntad de los oficiales y por le te-*

hain zuzen, han hil zuten Magallanes bera: «donde les mataron veynte e siete onbres con tres capitanes, por una traición que hizo un esclavo del dicho Fernando de Magallanes..., que hizo la dicha traición porque Duarte Barbosa le llamó perro».

Magallanes heriotzaren ondoren beste portugaldar batek hartu zuen armadaren agintea, Juan Carvahok edo Caraballok, eta hauxe adierazi zuen Elkanok horrekin lotuta: *«que después de muerto Magallanes, Juan Caraballo hacía lo que quería. E después se le hizo proceso e le privaron de la capitanía por los desaguisados e deservicios que hacía contra Su Magestad, según parecerá por el proceso que este testigo tiene. E así eligieron por capitán a este testigo, e dio la derrota para las yslas del Maluco, como parece por los libros de los servicios»*⁶.

Hori guztia 1521eko abuztuan gertatuko zen, nahiz eta 1521eko irailaren 17an hartu zen ofizialki Elcano Victoria itsasontziko kapitaintzat soldata jasotzeko ondorioetarako⁷.

Baina Magallanesekiko desadostasunak ez ziren elkarbizitzarekin edo antolaketarekin lotutako arazoetara soilik mugatzen; espedizioaren porrotari buruzko erabakiak ere eztabaidagarriak izan ziren. Elkanoren hitzetan, ez zien aholkuei jaramonik egiten: *«que los otros capitanes requerían al dicho Hernando de Magallanes, que tomase consejo con sus oficiales e que diese la derrota adonde quería ir e que no andoviese así perdido, e que no tomase puerto donde ynvernasen e que caminasen hasta donde podiesen sufrir el frío para que, si oviese lugar, pasasen adelante»*⁸. Diego Martín izeneko Huelvako marinel batekiko agertu zuen faboritismoak ere ez zion mesede egin; marinela hasiera-hasieratik bihurtu zen Magallanesen laguntzaille eta isilmandatari: *«el qual, dizen, no siendo suficiente para ser marinero, le puso por maestro en la nao Vitoria. Y no se le cuenta sueldo a causa de le poner sin necesidad y contra voluntad de los oficiales y por le tener afición Hernando de Magallanes por ser reportador de porlerías, y fue una de*

[6] AGI. Patronato, 34, R. 19. F. 1-5.

[7] AGI. Patronato, 37, R. 38.

[8] AGI. Patronato, 34, R. 19. F. 1-5.

ner afición Hernando de Magallanes por ser reportador de porlerías, y fue una de las personas que fueron causa del escándalo entre el capitán y los otros oficiales»⁹.

Todavía más grotesca y desafortunada fue la actuación de Magallanes con otro de sus protegidos, el anteriormente citado Duarte Barbosa, que era primo carnal de su esposa, la sevillana Beatriz Barbosa, «*al qual tuvo preso en grillos el capitán en el puerto de Santa Lucía, que es en la costa del Brasil, porque se quería yr con los indios. Y le pasó a la nao Vitoria por capitán de ella y de ella se huyó a los indios en la isla de Çebú, y estuvo tres días que no vino a la nao aunque el capitán Magallanes le ynvio a llamar*»¹⁰.

Toda esta serie de desbarajustes y despropósitos no ayudarían precisamente a que gente con gran experiencia en la navegación, como era el caso del propio Elcano, mantuviera una relación estable con el principal responsable de la armada, el capitán general Magallanes. Ahora bien, una cosa son las discrepancias mantenidas entre ambos, señaladas en las declaraciones de otro expedicionario que retornó, el jerezano Ginés de Mafra, uno de los cuatro supervivientes de la Trinidad que regresó a España en 1527, diciendo que «*Juan Sebastián d'Elcano, que desde el Estrecho hasta que murió Magallanes, había sufrido muchos disfavores*», y otra bien diferente son las noticias que sin base documental contrastable alguna, ya empezaron a difundir autores clásicos y que han tenido su prolongación hasta hoy en día. En dichas noticias se argumenta que, a raíz del motín de San Julián, zona de la actual costa argentina donde arribó la expedición a finales de marzo de 1520, Elcano fue sentenciado a muerte por Magallanes junto con otros y, posteriormente, encadenado, degradado y condenado a trabajos forzados.

En las declaraciones prestadas por numerosos testigos de toda clase y condición por estos sucesos de San Julián, comenzando por el proceso abierto tras los hechos¹¹, siguiendo por la información recibida a los

las personas que fueron causa del escándalo entre el capitán y los otros oficiales»⁹.

Are jokabide lotsagarriagoa eta desegokiagoa izan zuen Magallaesek bere begiko beste itsasgizon batekin, lehenago aipatutako Duarte Barbosarekin, bere emazte Beatriz Barbosaren lehengusu propioa zenarekin: «*al qual tuvo preso en grillos el capitán en el puerto de Santa Lucía, que es en la costa del Brasil, porque se quería yr con los indios. Y le pasó a la nao Vitoria por capitán de ella y de ella se huyó a los indios en la isla de Çebú, y estuvo tres días que no vino a la nao aunque el capitán Magallanes le ynvio a llamar*»¹⁰.

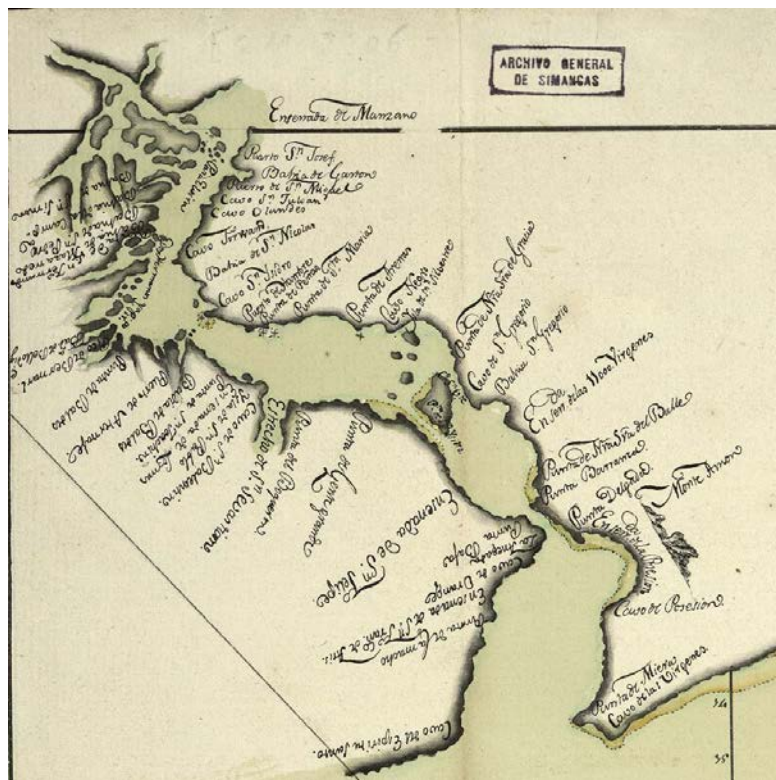
Nahas-mahas eta zentzugabekeria horiek guztiak ez ziren lagungarriak izan, noski, nabigazioan eskarmentu handia zutenek, tartean Elkanok berak, harreman egonkorra izan zezaten armadaren arduradun nagusiarekin, Magallaes kapitain jeneralarekin. Egia da, beraz, Elkanoren eta Magallaesen arteko desadostasunak ugariak izan zirela, eta, hain zuzen ere, hala adierazi zuen espediziotik 1527an Espainiara itzultitako beste kide batek, Gines Mafrak jereztarrak, Trinidad itsasontzitik bizirik itzultitako lau pertsonetako bat zenak: «*Juan Sebastián d'Elcano, que desde el Estrecho hasta que murió Magallanes, había sufrido muchos disfavores*»; baina hori egia izanik ere, zenbait egile klasiko inolako oinarririk gabeko albisteak hasi ziren zabalitzen hortik abiatuta, eta gaur egunera arte iritsi zaizkigu berri horiek. Adibide bat jartzearren, esaten denez, San Juliango matxinadaren ondorioz (egungo Argentinako kostaldeko inguru horretara iritsi zen espedizioa 1520ko martxoaren amaieran), Magallaesek heriotza zigorra ezarri zion, besteren artean, Elkanori; ondoren, kateatu eta degradatu egin zuen, eta gatibu lanak egitera kondenatu.

Mota guztietako lekukoek San Juliango gertakari haiengatik egindako deklarazioetan, ordea, ez da inoiz aipatzen Elkanoren aurkako errepresaliarik, ez gertaearen ondoren irekitako prozesuan¹¹, ez 1521eko maia-

[9] AGI. Contratación,5090,L.4. Libro copiadore: armada de Fernando de Magallanes.

[10] AGI. Contaduría,425,N.1,R.2.

[11] AGI. Patronato,34,R.17. Declaraciones de 19-04-1520.



Mapa del estrecho de Magallanes.
Siglo XVIII.
Magallanes itsasarteko mapa.
XVIII. mendea.

Ministerio de Cultura y Deporte.
Archivo General de Simancas.
Signatura [MPD,06,016].

que regresaron prematuramente a Sevilla en la nao San Antonio en mayo de 1521¹² y concluyendo con las diversas comparecencias de los que retornaron en la Victoria¹³, en absoluto se mencionan esta serie de represalias contra Elcano. Por lo tanto, parecen gestadas y fabuladas a raíz de los «disfavores» o «no favores» alegados por el citado Mafra.

6.3.- La culminación del viaje circunnavegatorio. La desigual deriva del grupo retornante vasco

Según la gran mayoría de fuentes que hoy en día podemos consultar, el retorno de Elcano con la Victoria a Sanlúcar de Barrameda se produjo el 6 de septiembre de 1522, mientras su llegada a Sevilla la fijan

[12] AGI. Patronato,34,R.15, 17 y 18.

[13] AGI. Patronato,48,R.15.

tzear San Antonio itsasontzian Sevillara epea baino lehen itzulkatuek emandako informazioan¹², ez eta Victoria itsasontzian itzuli zirenen adierazpenetan ere¹³. Beraz, badirudi Mafra adierazitako zoritxarren («disfavores» edo «no favores») ondorioz sortu edo asmatutako gertaerak direla.

6.3.- Zirkumnabigazioko bidaiaren amaiera. Itzuli ziren euskaldunen zoria

Gaur egun kontsulta ditzakegun iturri gehienen arabera, 1522ko irailaren 6an itzuli zen Elcano Victoria itsasontziarekin Sanlúcar de Barramedara, eta hila-ren 8an iritsi zen Sevillara. Horiek dira Elkanok berak

el 8 de ese mismo mes. Estas son las fechas que manejó el propio Elcano, como otros expedicionarios que regresaron con él. Sin embargo, hay quienes opinan que la arribada se debió producir el mismo día 7 de septiembre y la llegada a Sevilla fue dos días más tarde. Así se da a entender en la relación expedida por el contador de la Casa de la Contratación sevillana, Domingo de Ochandiano, al dar cuenta de «*la descarga de la especia que vino en la nao La Vitoria, en la qual vino por capitán Juan Sebastián de Elcano, desde 7 de setiembre de 1522 en adelante, que supimos de su llegada en el puerto de Sanlúcar de Barrameda*»¹⁴, pero también es perfectamente posible que la noticia llegara a Sevilla con un día de retraso. Más definitiva para determinar este asunto por los detalles que se ofrecen en la misma, es la controvertida crónica de otro de los que retornó, el lombardo Antonio de Pigafetta, quien matiza que «*el sábado, 6 de septiembre, entramos en la bahía de Sanlúcar...; el lunes, 8 de septiembre, largamos el ancla cerca del muelle de Sevilla, y descargamos toda nuestra artillería. El martes bajamos todos a tierra en camisa y a pie descalzo, con un cirio en la mano, para visitar la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y la de Santa María la Antigua, como lo habíamos prometido hacer en los momentos de angustia*»¹⁵. Efectivamente, los días de la semana concuerdan con las fechas dadas, por lo que lo más probable es que la relación de Elcano sea la correcta.

En cuanto al accidentado regreso de los tripulantes de la carabela Victoria, hemos de señalar que, acompañando a Elcano, retornaron los siguientes vascos: el contramaestre Juan de Acurio; el grumete Juan de Arratia y el paje Juan de Zibileta. Hubo otros dos, Pedro de Lazcano o de Tolosa y Pedro de Chindurza, quienes tras ser retenidos por los portugueses en Cabo Verde y después de su traslado a Lisboa, completaron el retorno 37 días más tarde.

Por su parte, cuatro expedicionarios vascos quedaron a las puertas de conseguir el objetivo del retorno, ya que fallecieron por enfermedad -sobre todo de es-

emandako datak, bai eta harekin itzulitako beste espediziokide batzuek emandakoak ere. Hala ere, zenbaiten ustez, irailaren 7an porturatu behar izan zuen, eta bi egun geroago iritsiko zen Sevillara. Halaxe adierazten da Sevillako Kontratazio Etxeko kontulari Domingo Otxandianok egindako zerrendan: «*la descarga de la especia que vino en la nao La Vitoria, en la qual vino por capitán Juan Sebastián de Elcano, desde 7 de setiembre de 1522 en adelante, que supimos de su llegada en el puerto de Sanlúcar de Barrameda*»¹⁴; baina izan liteke, baita ere, albistea egun bat geroago iritsi izana Sevillara.

Hori argitzeko, zehatzagoa da itzuli zirenen arteko beste batek, Antonio Pigafetta lombardiarrak, egindako kronika eztabaidagarria, xehetasun asko ematen baititu: «*el sábado, 6 de septiembre, entramos en la bahía de Sanlúcar...; el lunes, 8 de septiembre, largamos el ancla cerca del muelle de Sevilla, y descargamos toda nuestra artillería. El martes bajamos todos a tierra en camisa y a pie descalzo, con un cirio en la mano, para visitar la iglesia de Nuestra Señora de la Victoria y la de Santa María la Antigua, como lo habíamos prometido hacer en los momentos de angustia*»¹⁵.

Asteko egunak bat datoz emandako datekin, eta, beraz, Elkanok emandako informazioa izango da zuzena, ziur asko.

Victoria karabelako tripulatzailleen itzulera gorabeheratsuari dagokionez, Elkanorekin batera, beste euskaldun batzuk ere itzuli ziren: Juan Akurio kontra-maisua, Juan Arratia itsasmutila eta Juan Zibileta morroia. Beste bi, Pedro Lazkano (Pedro Tolosa izenez ezaguna) eta Pedro Txindurtza, portugaldarrek atxiki zituzten Cabo Verden, Lisboaara eraman zituzten, eta 37 egun geroago itzuli ziren horregatik.

Bestalde, beste lau euskal espediziokide itzulerako bidaian hil ziren, gaixotuta eskorbutuak jota gehienak, zirkumnabigazioa amaitu baino hiru-lau hilabete lehe-

[14] AGI. Contratación, 5090, L. 4. Fol. 76^º. Libro copiado: armada de Fernando de Magallanes.

[15] Pigafetta. *Primer viaje alrededor del mundo*. Cap. IV. Fol. 60. Redmundialmagallanica.org.

corbuto- en plena travesía de la Victoria, entre tres y cuatro meses antes de culminarse la circunnavegación. Estos eran el tudelano Lope de Aguirre, el guipuzcoano Lorenzo de Iruña y los vizcaínos Juan de Santelices y Machín de Inchaurrea.

6.4.- El triunfal regreso de Elcano y su estancia en Castilla.

Solo arribar a Sanlúcar, Elcano escribe al monarca una misiva dándole cuenta del fin de su viaje circunnavegatorio. La contestación del rey es casi inmediata, puesto que mediante carta fechada en Valladolid el día 11 de septiembre, le requiere para que se presente ante él con otras «*dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón*»¹⁶.

Las personas elegidas por Elcano para esta compañía, fueron Francisco Albo y Hernando de Bustamante, a los que después se les adhieren otros compañeros. A primera vista, puede sorprender que no designara a su inseparable compañero de aventura, el bermeano Juan de Acurio. Pero es verdad que designa a dos figuras claves de la tripulación, como eran el piloto Albo, encargado de marcar el rumbo, y el barbero-sangrador Bustamante, cuya actuación se presume transcendental ante la lamentable situación sanitaria que tuvieron que soportar los tripulantes. Así lo confirmó a su llegada el propio Elcano, diciendo: «*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*».

El reconocimiento de la hazaña conseguida por Elcano, le reportó privilegios y recompensas de diverso tipo. Para empezar, se le liquidó el sueldo que se le debía por su ocupación como maestro (25 meses y 6 días) y como capitán (11 meses y 22 días), que ascendió a 104.526 maravedís; es decir, que no sufrió merma alguna en su sueldo ni en sus cargos, lo cual no

nago: Lope Aguirre tuterarra, Lorenzo Iruña gipuzkoarra, eta Juan Santelices eta Matxin Intxaurrea bizkaitarrak.

6.4.- Elkanoren itzulera arrakastatsua eta Gaztelako egonaldia

Sanlucarrera iritsi bezain pronto, Elkanok gutun bat idatzi zion erregeari, zirkumnabigazioko bidaiaren amaieraren berri emanez. Erregearen erantzuna ia berehalakoa izan zen; irailaren 11ko dataz Valladoliden idatzitako gutun baten bidez, eskatu zion ager zedila bere aurrean, eta ekar zitzala, gainera, mundu biran berarekin itzultako beste bi lagun: «*dos personas de las que han venido con vos, las más cuerdas y de mejor razón*»¹⁶. Elkanok Francisco Albo eta Hernando Bustamante aukeratu zituen agerraldi horretarako, eta beste lagun batzuk ere batu zitzaizkien gero. Lehen begiratuan, harrigarria gerta daiteke Elkanok Juan Akurio bermeotarra, bere abentura kide kuttuna, aukeratu ez izana. Baina tripulazioko funtsezko bi pertsona izendatu zituen, zalantzarik gabe: Albo pilotua, norabidea zehazteaz arduratu zena, eta Bustamante barberu eta odol-ateratzailea, bidaiaren berebiziko garrantzia izan zuena, tripulatazaileek jasan behar izandako osasun egoera tamalgarriari aurre egiteko. Hala baieztatu zuen Elkanok berak iritsi zenean: «*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*».

Lortutako balentriaren aitortpenak hainbat pribilegio eta era askotako sariak ekarri zizkion Elkanori. Hasteko, zor zitzaion soldata ordaindu zioten, hala maisu izateagatik zegoiona (25 hilabete eta 6 egun) nola kapitain izateagatik jaso beharrekoa (11 hilabete eta 22 egun), guztira 104.526 marabedi; hau da, ez zuen inolako murrizketarik izan ez soldatan ez kargue-

[16] SNAE. Archivo de Laurgain. Documento de fecha 11-09-1522.



Barra de Sanlúcar de Barrameda. Sanlúcar de Barramedako barra.
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

contribuye precisamente a dar veracidad a las degradaciones y encadenamientos antes comentados. Seguidamente, se le endosaron nada menos que 508.725 maravedís «*que montan 32 quintales e 30 libras de clavo que le quedó neto, quito beyntena e quiebra de su cámara e quintalada, que es a razón de 42 ducados el quintal*». Todo ello ascendía a un total de 613.251 maravedís que, puestos a establecer una hipotética comparación sobre su valor, podríamos equiparar la cantidad de maravedís con euros actuales. Este gran importe, se le pagó a Elcano a plazos, entre marzo de 1523 y mayo del siguiente año¹⁷.

Como se puede apreciar por estas liquidaciones, la estimación que tenía en el mercado europeo el llamado «*clavo de girofle*» de la Especiería era espectacular. Las tripulaciones de entonces obtuvieron jugosos beneficios con este producto que, en cualquier otra actividad, eran muy difíciles de conseguir. De todos modos, en esta clase de expediciones la capacidad permitida de transporte estaba limitada al cargo y responsabilidad que cada tripulante ostentaba en la misma. Así, a un contra maestre como Juan de Acurio, se le libraron 10 quintales y 50 libras; al marinero Lorenzo de Iruna, 2 quintales y 82,50 libras; al grumete Juan de Arratia, 2 quintales y 42,50 libras, y al paje Juan de Zubileta, 1 quintal y 41 libras¹⁸. Todas estas cantidades eran netas, una vez deducida la quiebra del 15% por la caja y quintalada de cada uno, además de la denominada «*veintena*» o descuento destinado para las obras pías y redención de cautivos. Teniendo en cuenta que el valor del quintal de clavo llegaba a los 15.750 maravedís (42 ducados de oro), las cantidades que ganaron estos tripulantes de base por su cargamento, osciló entre los 165.375 maravedís de Acurio y los 22.207,50 maravedís del paje Zubileta. En todo caso una estupenda remuneración, sobre todo si tenemos en cuenta que las ganancias de un buen menestral de nuestra zona, no llegaban en la época a los 10.000 maravedís anuales.

Y no quedaron aquí las recompensas que recibirá Elcano por su hazaña, puesto que el 23 de enero de

tan, eta horrek, hain zuzen ere, pentsarazten du ez direla egia lehenago aipatutako degradazio eta kateatzeak. Ondoren, beste 508.725 marabedi ordaindu zizkioten: «*que montan 32 quintales e 30 libras de clavo que le quedó neto, quito beyntena e quiebra de su cámara e quintalada, que es a razón de 42 ducados el quintal*». Guztira, beraz, 613.251 marabedi jaso zituen, eta, kopuru horren balioaz ohartzeko, marabediak egungo euroekin pareka genitzake. Kopuru handi hori epeka ordaindu zioten Elkanori, 1523ko martxotik hurrengo urteko maiatzera bitartean¹⁷.

Ordainketa horietan ikus daitekeenez, Espezieria-ko «*clavo de girofle*» deituriko espeziak (euskaraz, iltzea) estimazio handia zuen Europako merkatuan. Garai hartako marinelek etekin handiak lortu zituzten produktu horrekin, beste edozein jardueratan lortu ezinezkoak. Nolanahi ere, garraiatu zitekeen kantitatea, horrelako espedizioetan, tripulatzailerako bakoitzak zuen kargu eta erantzukizunaren arabera zen. Hala, bada, Juan Akurio kontramaisuari 10 kintal eta 50 libra ordaindu zitzaizkion; Lorenzo Iruna marinolari, berriz, 2 kintal eta 82,50 libra; Juan Arratia itsasmutilari, 2 kintal eta 42,50 libra; eta Juan Zubileta morroiari, kintal bat eta 41 libra¹⁸. Kopuru horiek guztiak garbiak ziren; alegia, kendua zuten jada bakoitzaren kutxa eta kintaladagatik kendu beharreko % 15a, bai eta «*veintena*» zeritzona ere, hau da, ongintzako ekin-tzetarako eta gatibuen askatasuna erosteko kentzen zen zatia. Kontuan izanik kintal bat iltzeren balioa 15.750 marabedi ingurukoa zela (urrezko 42 dukat), Akuriok 165.375 marabedi jasoko zituen, Zubileta morroiak 22.207,50 marabedi, eta gainerako tripulatzailerak beren kargamentuagatik irabazitakoa bi kopuru horien artean ibiliko zen. Nolanahi ere, ordainsari bikaina da, kontuan izanda gure inguruan eskulangile on baten irabaziak ez zirela urtean 10.000 marabedira iristen.

Elkanok sari gehiago ere jaso zituen bere balentriagatik; izan ere, 1523ko urtarrilaren 23an Vallado-

[17] AGI. Contaduría, 425.N.1.R.1. Fol. 198

[18] AGI. Contaduría, 425.N.1.R.1.Fols.199-101vº.

1523, se expide en Valladolid la consiguiente merced real, por la que se le conceden 500 ducados anuales para toda su vida, esto es, 187.500 maravedís¹⁹. Igualmente, se le conceden otros privilegios y reconocimientos, como el perdón por haber vendido una nao a mercaderes extranjeros, así como el derecho al uso de un escudo de armas en el que se incluye la leyenda «*Primus circumdedisti me*» (el primero que me rodeaste).

Sin embargo, a pesar de haberlo solicitado expresamente, Carlos I se niega a concederle el hábito de la Orden de Santiago. Es posible que esta negativa estuviera fundada en la no pertenencia de Elcano al estamento noble o, en su caso, no haber desempeñado cargos de relevancia en la administración real. Pero también es verdad que anteriormente había concedido este honor a personas que no cumplían con estos requisitos, como podía ser el mismo Magallanes. En el caso de este último, era hijo primogénito y heredero principal de sus padres, Rodrigo de Magallanes y Alda de la Mezquita, originario de la «*quinta*» o finca rústica de Axon, localizada en la tierra de Gaya, término de la ciudad portuguesa del Puerto (Oporto)²⁰. Es decir, carente de alcurnia especial alguna, pero parece ser que su estrecha vinculación con el todopoderoso obispo de Burgos y presidente del Consejo de Indias, Juan Rodríguez Fonseca, le hace meritorio para conseguir toda clase de títulos, cargos y privilegios. Su propio testamento, otorgado al inicio de la expedición, sirve para confirmar el aluvión de mercedes que recibió, al declarar que «*por cuanto Sus Altezas me tienen hecha merced para mis hijos y descendientes, por vía de mayorazgo, de la gobernación de las islas y tierras que yo descubriere con la dicha armada en el término contenido en la capitulación que con Sus Altezas tengo hecha, y asimismo el título de Adelantado de las dichas islas y tierras que descubriere; ítem más, la veintena parte de todo aquello que rentaren las dichas islas y tierras que descubriere y de otras cosas contenidas en la dicha capitulación...*»²¹.

liden emandako errege mesedearen bidez, urtean 500 dukat emango zizkioten hil arte, hau da, 187.500 maravedi¹⁹. Era berean, beste pribilegio eta aintzatespen batzuk ere jaso zituen; esaterako, atzerriko merkatariei itsasontzi bat saldu izana barkatu zioten, eta idatzun hau idatzita zuen armarría erabiltzeko eskubidea aitortu zioten: «*Primus circumdedisti me*» (zuk inguratu ninduzun lehenik).

Hala ere, Elkanok erregeari berariaz eskatu arren, Karlos I.ak uko egin zion Done Jakueren Ordenako abitua emateari. Baliteke Elkano nobleziako kide ez izateagatik ukatzea, edo, agian, errege administrazioan garrantzizko kargurik izan ez zuelako. Baina, egiaz, erregeak aurretik emana zien ohore hori baldintza horiek betetzen ez zituzten beste pertsona batzuei; Magallaesi berari, esaterako. Hain zuzen ere, azken hori Rodrigo Magallaes eta Alda Mezquitaren seme eta oinordeko nagusia zen, jatorriz portugaldarra, Axon ize-neko landako finkakoa, Gaiako lurretan, Portoko barrutian²⁰.

Hau da, ez zen noble jatorrikoa, baina harreman estua zuen Burgosko apezpiku eta Indietako Kontseiluko presidente zenarekin, alegia Juan Rodríguez Fonseca ahalguztidunarekin, eta badirudi horrek askotariko titulu, kargu eta pribilegioak eskuratzeko bidea ireki ziola.

Magallaesek jasotako mesede guztiez ohartzeko, aski da ikustea zer testamentu eman zuen espedizioaren hasieran, honako hau adierazi baitzuen: «*por cuanto Sus Altezas me tienen hecha merced para mis hijos y descendientes, por vía de mayorazgo, de la gobernación de las islas y tierras que yo descubriere con la dicha armada en el término contenido en la capitulación que con Sus Altezas tengo hecha, y asimismo el título de Adelantado de las dichas islas y tierras que descubriere; ítem más, la veintena parte de todo aquello que rentaren las dichas islas y tierras que descubriere y de otras cosas contenidas en la dicha capitulación...*»²¹.

[19] Ibidem.Fol.150vº.

[20] AHPS. Oficio XV. Libro I. Sign. 9.125. Fols. 551 vº y ss. Escribano: Bernal González de Vallecillo. 19-03-1519. Carta de donación del comendador Fernando de Magallanes.

[21] AGI. Patronato,36,R.2. Testamento de Hernando de Magallanes, de fecha 19-08-1519.

Resumiendo, se puede aventurar que si Elcano hubiera tenido «padrinos» dentro de las estructuras decisorias de la Corona, hubiera obtenido más privilegios y mercedes que los recibidos.

Una vez culminado el regreso, Elcano debió establecer su residencia en Valladolid, sede de la Corte Real. Al mes de su llegada ya se encontraba declarando en esa ciudad ante el bachiller del Consejo Real, Sancho Díaz de Leguizamón, sobre los graves sucesos y otros pormenores acaecidos durante el viaje²². Va a ser durante esta etapa cuando mantenga relaciones con una vecina de la capital castellana, de ascendencia vasca, con la que probablemente, el año 1523, procreará una hija, a la que en su testamento formalizado en julio de 1526 ordena «que la hija que yo tengo en Valladolid de María de Vidaurreta, que si fuese viva, que en cumpliendo quatro años, la lleven a la villa de Guetaria, e la sostengan fasta que venga a edad de casar»²³.

A primeros de marzo de 1524, es comisionado por la Corona para que acuda a la frontera de Portugal, para debatir sobre el litigio de las Molucas, en compañía de otros letrados, astrólogos, etc., de renombre. La reunión se celebrará en el lugar de Rivera de Caya, sito en la misma raya fronteriza entre las ciudades de Badajoz y Yelves. Sorprendentemente, el día 15 del mismo mes, se emite la real orden para que tanto Elcano como el piloto de la Casa de la Contratación, Esteban Gómez, que también formó parte de la armada magallánica, sean reemplazados de esta comisión internacional²⁴.

Es posible que este despido esté relacionado con las labores de almacén en Portugaleta de la segunda expedición a las Molucas al mando de Loaysa, puesto que tanto Elcano como Gómez fueron destinados en 1524 a la preparación de la misma.

De todas formas, los encuentros con los lusos para determinar la jurisdicción sobre el Maluco fueron un completo fracaso, porque se negaron a aceptar las car-

Laburbilduz, esan genezake Elkanok ere Koroaren egitura erabakitzaileetan babesle onak izan balitu, jasotakoak baino pribilegio eta merezimendu gehiago lortu izango zituela.

Itzuli ondoren, badirudi Elkanok Valladoliden, Errege Gortearen egoitzan, ezarri zuela bizilekua. Iritsi eta hilabetera, hiri horretan deklaratu zuen Errege Kontseiluko batxilerraren aurrean, Sancho Diaz Legizamonen aurrean, bidaian izandako gertakari larriei eta beste xehetasun batzuei buruz²². Garai horretan, harremanak izan zituen Gaztelako hiriburuko emakume batekin, euskal jatorrikoa hura, eta, ziur asko, 1523an alaba bat izan zuen harekin, 1526ko uztailean emandako testamentuan honako hau jaso baitzuen: «que la hija que yo tengo en Valladolid de María de Vidaurreta, que si fuese viva, que en cumpliendo quatro años, la lleven a la villa de Guetaria, e la sostengan fasta que venga a edad de casar»²³.

1524ko martxoaren hasieran, Koroak Portugalgo mugara joateko mandatua eman zion, Moluken auziaz eztabaidatzeko, izen handiko beste abokatu, astrologo eta abarrekin batera.

Bilera Ribera de Cayan egin zen, Badajoz eta Yelves hirien arteko muga. Harrigarria bada ere, hil bereko 15ean, errege agindu bat eman zen, Elkano bera eta Esteban Gomez Kontratazio Etxeko pilotua, hura ere Magallaesen armadako kide izandakoa nazioarteko batzorde horretatik kanpo uzteko²⁴.

Baliteke kaleratze horren arrazoia lotuta egotea Moluketara Loaysaren agindupean egin beharreko bigarren espedizioarekin; izan ere, Portugaleten horretarako ontziak ari ziren hornitzen, eta Elkanok eta Gomezek prestakuntza lanetan parte hartu zuten 1524an.

Dena den, Moluka uharteen gaineko jurisdikzioa zehazteko portugaldarrekin izandako bilerek porrot egin zuten, ez baitzituzten onartu Elkanok berak Mo-

[22] AGI. Patronato, 34, R. 19. Valladolid 18-10-1522.

[23] AGI. Patronato, 38, R. 1, F. 2-7 vº. Testamento de Juan Sebastián de Elcano.

[24] Colección Documentos Islas Filipinas. Fols. 102 y ss.

tas de navegación y plano confeccionados por el mismo Elcano en su viaje a las Molucas, presentados por la delegación española.

Por otra parte, no sabemos qué pudo pasar tras estas reuniones con los portugueses, para que Elcano solicite y consiga protección real, mediante cédula expedida en Burgos en mayo de 1524, porque «*me suplicastes que a causa que algunas personas vos quieren mal, e vos temeys e reçelays que vos herirán, matarán o lisiarán o harán otro mal o daño o desaguisado alguno en vuestra persona, para defensa de lo qual teneyz necesidad de traer armas ofensibas e defensibas, vos y dos honbres que anden con vos*»²⁵. ¿Quién pudo intimidar a un Elcano después de su triunfante regreso, hasta el punto de solicitar protección al Emperador? ¿Serían los propios portugueses los que le amenazarían por haber invadido sus dominios de la Especiería? El hecho objetivo es que el 23 de mayo de 1524, tres días después del otorgamiento de esta cédula real, comparecen en Badajoz los tripulantes de la armada que culminaron el tornaviaje para ser interrogados y realizar una probanza sobre la posesión del Maluco, pero el único que no comparece del grupo retornante en el lugar, es el propio Elcano²⁶. Es probable que para estas fechas Elcano ya se encontrara lejos de la frontera portuguesa y de camino para la villa vizcaína de Portugaleta, donde se gestaban los preparativos de la segunda armada a la Especiería, pudiendo ser éste el motivo de su no comparencia en Badajoz.

De hecho, el 25 de octubre de ese mismo año, el monarca contesta a la comunicación que le había enviado desde Bizkaia el propio Elcano, sobre «*el estado en que están esas naos y las cosas d'ellas y del armada*»²⁷, prueba bastante evidente que ya llevaba algún tiempo instalado en tierra vasca, como se podrá comprobar en el siguiente capítulo.

luketarako bidaian egindako nabigazio gutunak eta planoak, Espainiako ordezkaritzak haien aurrean aurkeztutakoak.

Bestalde, zerbait gertatuko zen portugaldarrekin izandako bilera haien ondoren, Elkanok errege babesa eskatu baitzuen, bai eta lortu ere, 1524ko maiatzean Burgosen emandako zedularen bidez: «*me suplicastes que a causa que algunas personas vos quieren mal, e vos temeys e reçelays que vos herirán, matarán o lisiarán o harán otro mal o daño o desaguisado alguno en vuestra persona, para defensa de lo qual teneyz necesidad de traer armas ofensibas e defensibas, vos y dos honbres que anden con vos*»²⁵.

Nork kikildu ahal izan zuen Elkano, haren itzulera arrakastatsuen ondoren, Enperadoreari babesa eskatu behar izateraino? Portugaldarrek berek mehatxatu ote zuten, Espezierian zituzten lurak inbaditzeagatik? 1524ko maiatzaren 23an, errege zedula hori eman eta hiru egunera, itzulerako bidaian parte hartutako armadako tripulatzailleak Badajozen agertu ziren, eta galdeketa egin zieten, Moluken jabetza frogatzeko, baina handik itzulitakoen taldetik deklaratzera agertu ez zen bakarra Elkano izan zen²⁶.

Litekeena da garai horretarako Elkano Portugalgo mugatik urrun egotea, Bizkairako bidean, Portugaletterantz, han ari baitziren egiten Espezieriarako bigarren armadaren prestaketa lanak, eta baliteke horixe izatea Badajozen ez agertzeko arrazoia.

Izan ere, urte horretako urriaren 25ean, Elkanok Bizkaitik bidali zion komunikazioari erantzun zion erregeak; komunikazioaren gaia honako hau zen: «*el estado en que están esas naos y las cosas d'ellas y del armada*»²⁷. Horrek argi eta garbi erakusten du bazeramala denbora bat euskal lurretan, hurrengo kapituluan ikusiko dugun bezala.

[25] SNAE. Archivo de Laurgain. Real cédula de fecha 20-05-1524.

[26] AGI. Patronato, 48, R. 15.

[27] SNAE. Archivo de Laurgain. Real cédula de 25-10-1524 sobre llevar la armada a La Coruña.

VII.-

**LA SEGUNDA EXPEDICIÓN A LAS MOLUCAS.
EL FRACASO DE LA ARMADA. EL FIN DE ELCANO**

**MOLUKETARAKO BIGARREN ESPEDIZIOA.
ARMADAREN PORROTA. ELKANOREN AMAIERA**

7.1.- Antecedentes

Uno de los precedentes del primer viaje que se hizo a la Especiería, tal como ha quedado señalado en el tercer capítulo, fueron las capitulaciones entre la Corona y los capitanes Hernando de Magallanes y bachiller Ruy Falero, por las que se regulaban las condiciones en las que se llevaría a cabo la expedición. Esta normativa vio la luz en Valladolid en marzo de 1518, y en la primera de sus cláusulas se recogía lo siguiente: «*E porque no sería razón que yendo vosotros a fazer lo susodicho, se vos atrabesasen otras personas a fazer lo mismo, y aviendo consideración a que vosotros tomays el trabajo de esta enpresa, es mi merçed y voluntad, e prometo, que por término de diez años primeros siguientes no daremos licencia a persona alguna que vaya a descubrir por el mismo camino y derrota que vosotros fuéredes*»¹.

No sabemos a ciencia cierta la causa por la que la Corona incumplió lo estipulado en este acuerdo, pero el hecho objetivo es que para finales del año 1521, ordenó a los capitanes Arteita y Diego de Covarrubias, mediante carta fechada en Burgos, la organización de otra armada para dirigirse al mismo lugar, por la misma ruta que la primera y con análogos objetivos. En esta orden, además de consignarse el porte de las naos que habían de servir en este segundo viaje, se aconsejaba a los citados capitanes que las naves habían de ser «*encorvadas y enpernadas y cosidas a la manera que se acostumbran hacer las naos que para semejante viaje han de servir en Portugal*»².

Pudiera ser que Carlos I ya no tuviera esperanza alguna en obtener resultados de la armada magallánica, especialmente a la vista de las informaciones sumi-

7.1.- Aurrekariak

Espezieriara egindako lehen bidaiaren aurretik, espedizioa zer baldintzatan gauzatuko zen arautzeko hitzarmenak egin zituen Koroak Hernando Magallaes kapitainarekin, hirugarren atalean adierazi den bezala, eta Ruy Faleiro batxiler kapitainarekin. Araudi hori Valladoliden argitaratu zen, 1518ko martxoan, eta hauxe jasotzen zen lehen klausulan: «*E porque no sería razón que yendo vosotros a fazer lo susodicho, se vos atrabesasen otras personas a fazer lo mismo, y aviendo consideración a que vosotros tomays el trabajo de esta enpresa, es mi merçed y voluntad, e prometo, que por término de diez años primeros siguientes no daremos licencia a persona alguna que vaya a descubrir por el mismo camino y derrota que vosotros fuéredes*»¹.

Ez dakigu ziur zergatik ez zuen bete Koroak hitzarmen horretan ezarritakoa. Kontua da 1521. urtearen amaierarako, Burgosen datatutako gutun baten bidez, agindua eman ziela Arteita eta Diego Covarrubias kapitainei beste armada bat antola zezaten, leku berera joateko, lehenengoaren ibilbide beretik, eta antzeko helburuekin. Agindu horretan, bigarren bidaian erabiliko ziren itsasontzien edukiera zehazteaz gain, kapitain horiei aholku ematen zitzairen, itsasontziek nola-koak izan behar zuten esanez: «*encorvadas y enpernadas y cosidas a la manera que se acostumbran hacer las naos que para semejante viaje han de servir en Portugal*»².

Litekeena da Karlos I.ak jada galdua izatea Magallaesen armadatik ezer lortzeko itzaropena, are gehiago aintzat hartuta zer-nolako berriak eman zituzten

[1] AGI. Contratación,5090,L.4.F.1vº.

[2] AGI. Contaduría,425,N.2,R.2.F.3. Provisión real de 07-12-1521.

nistradas por los que regresaron prematuramente en la nao San Antonio a Sevilla, en mayo de este año 1521. Tal como informaba el contador azcoitiano Juan López de Recalde, «a juicio de éstos que han venido, no volverá a Castilla el dicho Magallanes, porque la vía que llevaba la juzgan ser inútil e sin provecho, e por no querer volver la vuelta del cabo de Buena Esperança e isla de San Lorenço como les decía alguna veces que irían, e después les tornaba a decir que siguiesen su vía, porque antes que tomase la vía del cabo de Buena Esperança e San Lorenço, se le habían de desparejar las naos dos veces»³. Uno de los oficiales de esta carabela San Antonio que retornó antes de tiempo al puerto sevillano y, por ello, considerada por la mayoría de tratadistas como desertora, era el piloto portugués de la Casa de la Contratación, Esteban Gómez. Él fue el que se enfrentó al capitán impuesto por Magallanes, su compatriota y pariente Álvaro de la Mezquita, a quien trajo preso en el viaje de regreso.

Resulta un tanto paradójico que el «desertor» Gómez, a los pocos meses de su regreso fuera comisionado por Carlos I, para entender en la organización de la segunda expedición a las Molucas. El Monarca advertía expresamente a los responsables de su almacén en tierra vizcaína, que «en lo demás que se ha de hacer en las naos, lleva cargo Esteban Gómez, con cuyo parecer y consejo se hará lo que a la façión de las dichas naos se oviere de hazer»⁴. Más tarde, el citado Gómez sería designado capitán de una de las carabelas fabricadas en suelo vizcaíno, para acometer este segundo viaje a la Especiería⁵.

Sevillara San Antonio itsasontzian behar baino lehen 1521eko maiatzean iritsi zirenek. Hala zioen Juan Lopez Errekalde kontulari azkoitiarrak: «a juicio de éstos que han venido, no volverá a Castilla el dicho Magallanes, porque la vía que llevaba la juzgan ser inútil e sin provecho, e por no querer volver la vuelta del cabo de Buena Esperança e isla de San Lorenço como les decía alguna veces que irían, e después les tornaba a decir que siguiesen su vía, porque antes que tomase la vía del cabo de Buena Esperança e San Lorenço, se le habían de desparejar las naos dos veces»³. Hain zuzen ere, Sevillako portura garaia baino lehen itzultzeagatik tratatu idazle gehienek desertoretzat jo izan duten San Antonio karabela hartan itzuli zen Esteban Gomez, Kontratazio Etxeko pilotu portugaldarra eta karabelako ofizialetako bat. Hark aurre egin zion Magallaesek ezarritako kapitainari, Magallaesen herrikide eta senitarteko zen Alvaro Mezquitari, eta preso ekarri zuen itzulerako bidaiari.

Paradoxikoa da, beraz, Gomez «desertore» hari, itzuli eta hilabete gutxira, Moluketarako bigarren espedizioaren antolamenduaz arduratzeko mandatua ematea Karlos I.ak. Bizkaiko lurretan ontziak prestatzeko ardura zutenei espresuki ohartarazi zien erregeak: «en lo demás que se ha de hacer en las naos, lleva cargo Esteban Gómez, con cuyo parecer y consejo se hará lo que a la façión de las dichas naos se oviere de hazer»⁴. Geroxeago, Gomez jaun hura Bizkaiko lurretan egindako karabela haietako baten kapitain izendatu zuten, Espezieriarako bigarren bidaiari ekiteko⁵.

Firma del capitán Elcano.
Elkano kapitainaren sinadura.

[3] AGI. Patronato, 34.R.15 y 34.R.18. Carta de Juan López de Recalde al Obispo de Burgos, Juan Rodríguez de Fonseca, sobre el regreso de la nao San Antonio, de fecha 15 de mayo de 1521.

[4] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.2.F.3. Provisión real de 07-12-1521.

[5] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1.F.73vº.

La intervención en la organización de esta armada fue el siguiente de los grandes retos que la Corona encargó a Elcano, señal de que seguía manteniendo su prestigio en las altas esferas y su opinión era tenida en cuenta. Al hilo de esto último, cabe reseñar el informe, cuyo redactor debió de ser el propio Elcano, para establecer una Casa de la Contratación de la Especiería en la ciudad de La Coruña, a solicitud del Consejo Real. En el citado dictamen, se muestra favorable a dicha fundación, señalando entre otros razonamientos, los siguientes: «*Que todas las naos que venieren del Levante e Poniente, principalmente de Flandes e Ynglaterra e Francia e Alemania e Escocia e de otras muchas partes, donde es principalmente todo el gasto de la especiería, les es muy cerca e más seguro, mandando vuestra Majestad asentar allí la negociación e escusarse de enviar por ello a Lisboa*». Y es que los mercaderes de estas naciones, pudiendo comprar este producto en el puerto lisboeta, «*no pasaban por el cabo de San Vicente, donde allende es muy peligroso e se suelen perder muchas naos, que ay en tiempo que se están quatro o cinco meses que non pueden doblar el cabo*». Además «*asentándose la contratación en Sevilla o en otra qualquier parte del Andalucía, no ay madera de se poder fazer la cantidad de naos que para la negociación conviene ni montes para ello, e las que se fisiesen costarían dos tanto más de lo que costaran en La Coruña..., y en Sevilla, por ser la ribera de agua dulce e con los grandes calores, se crían en ella muchos gusanos e haze mucho daño a las naos*». El alegato finaliza con un argumento promocional muy en boga en nuestros tiempos, al decir que «*en este descubrimiento mandó tomar por su patrón de la navegación el apóstol Santiago y, Vuestra Majestad, en memoria de esto, ponga esta contratación en logar donde siga beneficio, que es la tierra en que su santo cuerpo está (e) sea más noblecido e visitado*»⁶.

Pero, a partir de su brusca sustitución en la comisión interestatal reunida en la frontera con Portugal para dirimir sobre la jurisdicción de las Molucas y el posterior episodio vivido a cuenta de las amenazas contra su persona, Elcano se aleja de este foco y va a

Armada hura antolatzen esku hartzeko enkargua eman zion Koroak Elkanori hurrena, erronka handia ezbairik gabe; horrek erakusten du Elkanok bere izen onari eusten ziola goi mailetan, eta haren iritzia kontuan hartzen zutela. Horren harira, aipatu behar da badela txosten bat, Coruñaako hirian Espezieriako Kontratazio Etxe bat ezartzeari buruzkoa, Elkanok berak idatzia izan behar duena, eta Errege Kontseiluaren eskariz egina. Etxe hori ezartzearen aldeko irizpena ematen da agiri horretan, eta, beste arrazoibide batzuen artean, hauek ematen dira: «*Que todas las naos que venieren del Levante e Poniente, principalmente de Flandes e Ynglaterra e Francia e Alemania e Escocia e de otras muchas partes, donde es principalmente todo el gasto de la especiería, les es muy cerca e más seguro, mandando vuestra Majestad asentar allí la negociación e escusarse de enviar por ello a Lisboa*». Izan ere, nazio horietako merkatariek produktu hori Lisboako portuan eros zezaketenez, «*no pasaban por el cabo de San Vicente, donde allende es muy peligroso e se suelen perder muchas naos, que ay en tiempo que se están quatro o cinco meses que non pueden doblar el cabo*». Gainera, «*asentándose la contratación en Sevilla o en otra qualquier parte del Andalucía, no ay madera de se poder fazer la cantidad de naos que para la negociación conviene ni montes para ello, e las que se fisiesen costarían dos tanto más de lo que costaran en La Coruña..., y en Sevilla, por ser la ribera de agua dulce e con los grandes calores, se crían en ella muchos gusanos e haze mucho daño a las naos*». Arrazoibidea amaitzeko, gaur egungo sustapenetan oso modan dagoen argudio bat eman zuen: «*en este descubrimiento mandó tomar por su patrón de la navegación el apóstol Santiago y, Vuestra Majestad, en memoria de esto, ponga esta contratación en logar donde siga beneficio, que es la tierra en que su santo cuerpo está (e) sea más noblecido e visitado*»⁶.

Baina Moluketako jurisdikzioari buruz erabakitzeke Portugalekiko mugan bildu beharreko nazioarteko batzordean Elkano bat-batean ordezkatua izan ondoren, eta bere aurkako mehatxuen ildotik bizi izan zituen gertaeren ondoren, aldendu egin zen gunere har-

[6] AGI. Patronato,48,R.20. Parecer sobre fundación de una Casa de Contratación de la Especiería en la Coruña.

recalar en la segunda mitad del año 1524 en tierra vizcaína. Allí se responsabilizará de la armazón de las naos que participarán en esta segunda expedición a la Especiería. Como anteriormente ha quedado señalado, desde finales del año 1521 la Corona había encomendado al capitán de Lekeitio, Juan Nicolás de Arteita y a Diego de Covarrubias la organización de esta armada. A éstos se unirán de inmediato el piloto Esteban Gómez y el encargado de rendir las cuentas de la empresa, el castellano Francisco de Burgos, sobrino del financiero y poderoso factor de la Casa de la Contratación sevillana, Cristóbal de Haro ⁷.

7.2.- Configuración y equipamiento de la expedición

La envergadura de esta nueva empresa, no admitía comparación con la de Magallanes. Para empezar casi la doblaba en participantes, pues alcanzaba los 450 expedicionarios. También el número de naves era superior en dos, ya que el total de esta última alcanzaba los siete navíos, tratándose la mayoría de ellos de carabelas de nueva factura. Especial relevancia en la conformación de esta armada tuvo la zona vizcaína de la ría de Bilbao y, particularmente, el tramo de ribera entre Deusto y Portugalete. Allí, desde el mes de enero de 1522 y durante más de tres largos años, se preparó el grueso de la expedición. Concretamente, cuatro fueron las naos que se acondicionaron y partieron de esta zona ribereña, empezando por la capitana y de mayor porte, renombrada como Santa María de la Victoria y comúnmente conocida por su último apelativo. Contaba con 300 toneles, y fue adquirida a los bilbaínos Fortuno de Arana y Martín de Teza por nada menos que 1.893 ducados de oro ⁸.

Si establecemos una comparación con la nao capitana que llevó Magallanes pocos años antes, vemos que las diferencias son muy significativas. Ésta costó apenas 720 ducados, aunque también es conveniente reseñar que era de un porte casi tres veces inferior. Sobre

taik, eta Bizkaiko lurretan egokitu zen 1524. urtearen bigarren erdian. Espezieriarako bigarren espedizioan parte hartuko zuten itsasontziak antolatzeaz arduratu zen lur horietan. Arestian adierazi denez, 1521. urtearen amaieraz geroztik, Lekeitioko Juan Nikolas Arteita kapitainari eta Diego Covarrubias eman zien Koroak armada hura antolatzeako ardura. Berehala batu zitzaizkien Esteban Gomez pilotua eta ekintza haren kontuak emateko ardura zuen kontularia, Francisco Burgos gaztelaua, Sevillako Kontratazio Etxeko finantzari eta faktore ahaltsu zen Cristobal Haroren iloba ⁷.

7.2.- Espedizioaren prestaketa eta ekipamendua

Ekintza berri horren tamaina ez zen Magallaesenarekin konparatzeko modukoa. Hasteko, espedizio berriak ia bi aldiz parte hartzaile gehiago zituen, 450 kide guztira. Itsasontzien kopuruari dagokionez ere, bi gehiago zituen espedizio berriak: zazpi itsasontzi guztira, gehienak karabela egin berriak. Armada horren eraketan, garrantzi berezia izan zuen Bilboko itsasadarrak, Bizkaiko lurraldean, eta zehazki Deustu eta Portugalete bitarteko erribera zatiak. Hantxe prestatu zen, neurri handi batean, espedizioa, 1522ko urtarrilaz geroztik eta hiru urtez baino gehiagoz. Zehazki, lau itsasontzi irten ziren urbazterreko lur haietatik, prestatze lanak amaitu ostean, eta haien artean, nagusia eta neurri handienekoa, Santa Maria de la Victoria izendatu zutena zen, Victoria izenez ezagunagoa. 300 upelekoa zen, eta Fortuno Arana eta Martin Teza bilbotarrei erosi zitzairen, urrezko 1.893 dukaten truke; ez zen kopuru hutsala ⁸.

Urte batzuk lehenago Magallaesek eramandako itsasontzi nagusiarekin konparatzen badugu, alde esanguratsuak daudela ikusiko dugu. Magallaesena 720 dukat kostatu zen, baina komeni da esatea ia hiru aldiz txikiagoa zela neurriz. Esan gabe doa aipatutako

[7] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.2.F.3. Cédula real expedida en Burgos el 07-12-1521.

[8] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1.Fol 35 vº. Cuenta de la nao grande nombrada La Vitoria, capitana.



Tramo de la ría del Nervión entre Portugalete y Bilbao.
Bilbo eta Portugalete arteko Nerbioi itsasadarraren tartea,
Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634. «Descripción de España y de las Costas y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

decir que la citada nave, adquirida en Bilbao, estaba perfectamente equipada de armamento, anclas, velas, jarcias y demás componentes para la navegación. No era este el caso de la carabela San Pedro, que le fue embargada al capitán Arteita por 500 ducados, y más tarde sería rebautizada con el nombre de Sancti Spiritus. Esta carabela, además de diversos suministros, necesitó de muchas reparaciones, acometidas, entre otros, por el carpintero local Pedro de Endaide ⁹.

La Sancti Spiritus fue la nao que se encargó de capitanejar Juan Sebastián de Elcano en esta segunda expedición a la Especiería. Para acompañar a estas dos, se construyeron en la ribera de Portugalete, otras tantas carabelas fabricadas por maestros carpinteros locales. La mayor de ellas, La Anunciada, era de 170 toneles, y en ella intervino con su equipo desde el mismo mes de enero de 1522, el maestro carpintero Juan de Elejalde ¹⁰.

La otra, de nombre San Gabriel, con un porte de 130 toneles, la finalizó el maestro Pedro Sánchez de Busturia con sus oficiales ¹¹. Precisamente, de esta última quedó designado como maestro desde primero de octubre de 1524, el hermano de Juan Sebastián de Elcano, de nombre Ochoa Martínez, con un sueldo inicial de tres ducados mensuales ¹². Este dato resulta confirmatorio de la implicación de Juan Sebastián en la organización de esta expedición durante esta segunda mitad de 1524.

Desde los últimos meses de este mismo año, la dedicación de Elcano en los preparativos de esta armada fue exhaustiva, motivo por el que fijará su residencia en la zona de Portugalete. En ella estará acompañado de parientes y estrechos colaboradores como su hermano, el piloto Martín Pérez de Elcano; el elgoibarrés Martín Iñíguez de Carquizano; el clérigo zumayano, Juan de Areizaga y Jausoro, así como el mondragonés, pero muy vinculado al ámbito costero de Getaria-Zumaiá porque su madre era natural del palacio de Altzo-

ontzi hura, Bilbon erositakoa, ondo hornituta zegoela armaz, ainguraz, haize oihalez, sokaz eta nabigaziorako gainerako osagaiez. Ez zuen San Pedro karabelaren antzik: 500 dukaten truke kendu zioten Arteita kapitainari karabela hura, eta, gerora, Sancti Spiritus izenez bataiatu zuten berriro. Itsasontzi horrek, hornigai askoren beharra izateaz gain, konponketa lan asko ere behar izan zituen, eta besteak beste bertako zurgin bat, Pedro Endaide, arduratu zen lan horietaz ⁹.

Espezieriarako bigarren espedizio horretan, Juan Sebastian Elkano izan zuen kapitain Sancti Spiritus itsasontziak. Bi ontzi horiei laguntzeko, beste hainbeste karabela egin zituzten Portugaleteko erriberan tokiko zurgin maisuek. Handiena, La Anunciada, 170 upelekoa zen, eta itsasontzi horren eraikuntzan parte hartu zuen 1522ko urtarriletik bertatik Juan Elejalde zurgin maisuak, bere lantaldearekin batera ¹⁰.

Bestea, San Gabriel izenekoa eta 130 upeleko edukiera zuena, Pedro Sanchez Busturia maisuak amaitu zuen, bere ofizialekin ¹¹. Hain zuzen, 1524ko urriaren batetik, azken itsasontzi horretako maisu izendatu zuten Juan Sebastian Elkanoren anaia, izenez Ochoa Martínez deitua, eta hasierako soldatatzat hilean hiru dukat jasoko zituela zehaztu zen ¹². 1524. urtearen bigarren erdian Juan Sebastian espedizio horren antolamenduan inplikatu zela berresteko balio digu datu horrek.

Urte horretako azken hilabeteetatik, gogoz saiatu zen Elkano armada hura prestatzen, eta horregatik, Portugalete inguruan jarri zen bizitzen garai horretan. Senitarteko eta lankide ugari izan zituen ondoan, hala nola bere anaia Martín Pérez Elkano pilotua, Martín Iñíguez Karkizano elgoibartarra, Juan Areizaga eta Jausoro apaiz zumaiarra, eta Hernando Gebara arrasatearra, Getaria eta Zumaiako kostaldearekin lotura estua zuena, ama Altzolaras jauregikoa baitzuen. Horixe erakusten du azken lau horiek aurkeztu eta errege kontu-

[9] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.2.Fols.31 vº-32.

[10] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1.Fol.12.

[11] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.2.Fol.12 rº y vº.

[12] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1.Fol.22 vº.

laras, Hernando de Guebara. Así lo delata la abultada factura que presentan estos cuatro últimos, y aprueban los contadores reales, porque «*comieron siempre en tierra con el capitán Elcano, dende postrero día de noviembre de 1524 hasta 25 de febrero, que gastaron a real cada uno*»¹³. Por su parte, al propio Juan Sebastián no se le computaban esta clase de gastos, puesto que por cédula real había recibido una importante «*ayuda de costa*» de 126 ducados de oro «*que obo de aver porque por nuestro mandado fue a Bilbao a entender en el despacho de las naos que iban a La Coruña*»¹⁴.

El 27 de febrero de 1525, parten desde la ría de Bilbao a La Coruña, la nao capitana Victoria con 86 tripulantes, la Sancti Spiritus con 73, la Anunciada con 64 y la San Gabriel con 52¹⁵, yendo al frente de esta expedición el propio Elcano. En el puerto gallego les esperan las otras dos carabelas construidas en el lugar para completar esta armada, la Santa María del Parral y la Santo Lesmes, cuyos maestros eran los gallegos Agustín y Rodrigo de Varela, respectivamente¹⁶. A éstas se les añadió el patache denominado Santiago, que se encargaría de capitanear el cuñado de Elcano y asimismo vecino de Guetaria, Santiago de Guebara. Estos pataches solían ser veleros de reducidas dimensiones y de escaso porte -en este caso de 60 toneles-, pero muy apropiados para el reconocimiento de puertos, ríos y costas.

La estructura de esta flota la confirmaba el funcionario real, Francisco de Burgos, años más tarde, al declarar «*que en la dicha armada fueron siete navíos, que los quatro tuvo cargo de los hacer por Su Magestad este testigo, en Vizcaya. Y en La Coruña se hizieron tres, la una Santa María del Parral; la otra Santo Lesmes, y un pataxe pequeño*»¹⁷.

Muchos de los expedicionarios eran de procedencia vasca y de otros puertos de la cornisa cantábrica.

lariek onartutako faktura handiak; hain zuzen ere, honela dio fakturari buruzko oharrak: «*comieron siempre en tierra con el capitán Elcano, dende postrero día de noviembre de 1524 hasta 25 de febrero, que gastaron a real cada uno*»¹³. Bestalde, Juan Sebastiani ez zitzaion horrelako gasturik ordaintzen, errege zedularen bidez zenbateko handi bat jaso zuelako, urrezko 126 dukat, «*ayuda de costa*» gisa, «*que obo de aver porque por nuestro mandado fue a Bilbao a entender en el despacho de las naos que iban a La Coruña*»¹⁴.

1525eko otsailaren 27an, Bilboko itsasadarretik Coruñara abiatu ziren Victoria itsasontzi nagusia 86 marinelekin, Sancti Spiritus itsasontzia 73 kiderekin, Anunciada 64rekin, eta San Gabriel 52rekin¹⁵; Elkano bera zihoan espedizio horren buru. Galiziako portu horretan, lur haietan bertan eraikitako beste bi karabela zituzten zain armada hura osatzeko: Santa Maria del Parral eta Santo Lesmes karabelak; hurrenez hurren, bi galiziar zituzten maisu, Agustín eta Rodrigo Varela¹⁶. Santiago izeneko patatxa gehitu zitzaaien horiei, eta Elkanoren koinatua, Santiago Gebara getariarra, izango zen bertako kapitaina. Patatxak belaontzi txikiak ziren, edukia ere txikia izan ohi zutenak. Santiago izeneko hura, zehazki, 60 upelekoa zen, baina oso egokiak ziren portuetan, ibaietan eta kostaldean zehar ibiltzeko.

Ontzidiaren osaera hori Francisco Burgos errege funtzionarioak berretsi zuen handik urte batzuetara, honako adierazpen hauek egin baitzituen: «*que en la dicha armada fueron siete navíos, que los quatro tuvo cargo de los hacer por Su Magestad este testigo, en Vizcaya. Y en La Coruña se hizieron tres, la una Santa María del Parral; la otra Santo Lesmes, y un pataxe pequeño*»¹⁷.

Espedizioko kideen artean, asko ziren euskal jatorrikoak eta Kantauriko itsasertzeko beste portu ba-

[13] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1, Fol.28.

[14] AGI. Patronato, 37.R.38, Fol.27.

[15] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1, Fol.70 vº.

[16] AGI. Patronato, 37.R.38, Fol.35 vº.

[17] AGI. Patronato, 39.R.13. En declaración del propio Francisco de Burgos, de fecha 12-10-1543.

Especialmente significativa era la presencia de gente de pueblos del litoral guipuzcoano como Deba, Zumaia, Getaria, Zarautz, etc., y también del interior como Elgoibar, Ordizia, Mondragón..., en un claro ejemplo de la influencia ejercida por Elcano en su conformación.

De todos modos, tampoco es desdeñable la participación de vizcaínos, como Joanes de Errotaechea, el armero Hernando de Lezama, el vecino de Somorrostro, Martín de Garaizabal, etc.

A éstos les acompañaban varios supervivientes de la primera armada magallánica que, a pesar de las penurias pasadas, optaron por repetir en esta segunda expedición. Este es el caso del bilbaíno Juan de Arratia, aquél que regresó con Elcano en un precario estado de salud «*porque estuvo malo en dos meses con médico e botica, a 51 maravedís cada día*»¹⁸. También el de otros dos que retornaron anticipadamente en la nao San Antonio: el dispensero Juan Ortíz de Gopegui, que seguirá ejerciendo el mismo oficio desde el mes de octubre de 1524 en las naos que salieron de Portugaleta¹⁹, y el ballestero Juan de Menchaca. Éste no sólo se incorporará como miembro de la tripulación de la nao capitana, sino que, atendiendo a su oficio, contribuyó a la armazón de esta nueva armada con «*treinta ballestas todas de una nuez e gafa, e de enzina, a ducado cada una*»²⁰, es decir, con todas sus piezas esenciales elaboradas de una misma factura.

Tras la arribada de esta flota, no debió permanecer mucho tiempo Elcano en La Coruña, porque para los primeros días de abril está documentada su presencia en Valladolid. Los motivos de su presencia en la ciudad castellana pudieran deberse a diversas causas. Por una parte, estaría el aspecto familiar, y más concretamente la hija que poco antes había tenido con María de Bidaurreta; por otra, y en razón del cargo que ostentaba, tampoco sería descartable la visita a la Corte Real para informar y recibir instrucciones ante la inminencia de la partida de la expedición a la Especiería. El caso es

tzuetakoak. Kopuruz, Gipuzkoako kostaldeko zenbait herritakoak nabarmentzen ziren, Debakoak, Zumaia-koak, Getariakoak, Zarauzkoak..., bai eta barrualdeko beste zenbait herritakoak ere, hala nola Elgoibarkoak, Ordiziakoak, Arrasatekoak... Esanguratsua da hori, eta espedizio haren osaeran Elkanok izango zuen eraginaren adierazgarri argia ere bai. Dena den, ez da nolana hiko bizkaitarren parte hartzea ere; besteak beste, hor ditugu Joanes Errotaetxea, Hernando Lezama armagilea, Martin Garaizabal Somorrostrokoa, etab.

Haien ondoan zihoazen, halaber, Magallaesen lehen armada hartatik bizirik ateratako zenbait kide, gorriak ikusi arren berriro ere espedizioan joatea erabaki baitzuten. Horixe da, esate baterako, Juan Arratiaren kasua, Elkanorekin oso osasun egoera kaskarrean itzuli zena, «*porque estuvo malo en dos meses con médico e botica, a 51 maravedís cada día*»¹⁸. Garaia baino lehen San Antonio itsasontzian itzulitako beste bi ere bazeuden tripulazioko kideen artean: Juan Ortiz Gopegi despentsaria, Portugaletetik irteerako itsasontzietan ere lanbide horretan jardungo zuena 1524ko urritik¹⁹, eta Juan Mentxaka baleztaria. Azken horrek, itsasontzi nagusiko tripulazioko kide izateaz gain, bere lanbidea zela eta, ekarpen handia egin zuen armada hura armaz hornitzen, hainbat balezta ekarri baitzuten: «*treinta ballestas todas de una nuez e gafa, e de enzina, a ducado cada una*»²⁰, hau da, oinarritzeko pieza guztiak egikera berekoak zituztela.

Flota hura porturatu ondoren, Elkanok ez zuen inola ere denbora asko eman Coruñan, dokumentatuta baitago Valladoliden zela apirilaren lehen egunetan. Hainbat arrazoi izan zitzaizkeen Gaztelako hiri horretan egoteko. Alde batetik, familiari lotutako arrazoiak egon zitezkeen tarteko, alaba bat izana baitzuen arestian Maria Bidaurretarekin; eta, bestetik, kontuan izanda zer kargu zuen, baliteke Errege Gortera bisita egitera joan izana, Espezieriarako espedizio hartara irteerakoak ziren une haietan informazioa emateko eta jarraibideak jasotzeko. Kontua da 1925eko apirilaren

[18] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1, Fol.27.

[19] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1, Fol.22 vº.

[20] AGI. Contaduría, 425.N.2.R.1, Fol.63.

que el 7 de abril de 1525, está ejerciendo de testigo en el testamento otorgado en dicha ciudad por Hernando de Guebara, el joven veinteañero con el que pernoctó en tierra vizcaína²¹.

Asimismo, les acompaña un muchacho de apenas 18 años, natural de Ordizia y de nombre Andrés de Urdaneta, que no tardaría en convertirse en una celebridad en el mundo de la navegación y que acabó profesando en la orden de San Agustín.

Como capitán general de esta macroexpedición al archipiélago moluqueño, fue designado el comendador y fraile manchego fray García Jofre de Loaysa, caballero de la Orden de San Juan de Jerusalén y persona muy relacionada con la Corte Real. No en balde, era pariente del presidente del Consejo de Indias e inquisidor general, fray Francisco García de Loaysa²². No consta que este comendador tuviera muchos conocimientos náuti-

7an hiri horretan zela Elkano, lekuko gisa ageri baita hogen urteko gazte batek han emandako testamentuan; gazte hura Hernando Gebara zen, Bizkaiko lurretan Elkanorekin leku berean ostatu hartutakoa²¹.

Horrez gain, 18 urte eskaseko mutil bat ere joan zen haiekin batera: Andres Urdaneta izeneko ordiziarra, nabigazioaren munduan laster ospetsu bihurtuko zena, eta gerora San Agustinen Ordenan botoak egin zituen.

Moluketako uharteetara abiatutako makroespedizio hartan kapitain jeneral izendatu zuten, berriz, García Jofre Loaysa fraidea, Mantxakoa, Jerusalemgo San Joan Ordenako komendadorea, Errege Gortearekin harreman estuak zituen gizona. Izan ere, Francisco García Loaysa, Indietako Kontseiluko lehendakaria eta inkisidore nagusiaren senidea zen, eta ez alferrik²². Ez dago jasota inon komendadore horrek ezer askorik



Vista de Bermeo.
Bermeoko ikuspegia.

Autor/Egilea: Pedro Texeira. 1634.
«Descripción de España y de las Costas
y Puertos de sus Reynos».
(Austrian National Library).

[21] SNAE. Archivo de Euskaltzaindia. Colección: Juan Carlos Guerra. Sección: Casa de Báñez de Artazubiaga. Sign. 4.189.

[22] RAH. Biografía de García Jofre de Loaysa.

cos, pero tampoco constituía una sorpresa la designación de componentes de órdenes militares para dirigir este tipo de viajes, como anteriormente se había hecho con Diego de Santillán o Nicolás de Ovando.

Como era de presumir, el presupuesto de esta gran armada estaba en consonancia con su magnitud. El coste de la misma superaba los quince mil ducados de oro, una cantidad elevadísima para la época. Esta suma, en más de un 90% fue financiada por los banqueros alemanes de la Corona, Jacome Fucar o Fugger y sobrinos (10.000 ducados) y Bartolomé Belzer o Welzer (2.000 ducados), además del factor burgalés, Cristóbal de Haro que contribuyó con 2.150 ducados²³. Sin embargo, hubo otros que aportaron otras cantidades mucho más modestas -aunque también importantes para un particular-, empezando por el antes citado Hernando de Guebara, quien en nombre de su hermano Ochoa Báñez de Artazubiaga, destinó 200 ducados o, lo que es lo mismo, 75.000 maravedís, «*en dinero e mercaderías*»²⁴. También se implicaron los propios mandos de la armada, como el comendador Loaysa, que contribuyó con 400 ducados o el propio Elcano, que puso otros tantos ducados, distribuidos de esta manera: «*cinquenta mil maravedís de ellos a cuenta de su salario y los cient mil maravedís en cuenta y parte del pago de los quinientos ducados que tiene por merced de por vida*»²⁵. Dicho así, estas cantidades no nos dicen gran cosa, pero puestos a establecer una comparativa, con todas las cautelas que requiere el caso, podríamos equiparar el maravedí con el actual euro, por lo que las cuantías impuestas por estos navegantes, también tenían su relevancia.

7.3.- El rol de marineros familiar y del entorno próximo de Elcano

El 24 de julio de 1525, parte desde La Coruña esta gran armada de siete navíos al mando de Loaysa y con Elcano como segundo mando de a bordo y guía princi-

zekienik nautikaz, baina ez zen harritzekoa ordena militarretako kideak izendatzea horrelako bidaiak zuzentzeko. Aurrez gauza bera egin zuten Diego Santillan eta Nicolas Ovando jaunekin.

Pentsa daitezkeenez, halako armada handi baten aurrekontuak ere handia behar zuen izan. Urrezko hamabost mila dukatetik gorako kostua izan zuen, eta oso zenbateko handia da hori garai hartarako. Kopuru hori, edo kopuru horren % 90 baino gehiago, Koroako bi bankari alemanek finantzatu zuten: Jacome Fucar edo Fugger bankariak eta haren ilobek (10.000 dukat) eta Bartolome Belzer edo Welzer bankariak (2.000 dukat); horiez gain, Burgosko Cristobal Haro faktoreak ere 2.150 dukateko ekarpena egin zuen²³. Izan ziren beste batzuk ere, kopuru apalagoak jarri zituztenak munta handikoak, dena den, partikular batentzat, eta horietako bat izan zen lehen aipatu dugun Hernando Gebara. Hark, bere anaia Ochoa Báñez Artazubiagaren izenean, 200 dukat jarri zituen, edota, beste modu batera esanda, 75.000 marabedi, «*en dinero e mercaderías*»²⁴. Armadako agintariek ere egin zituzten ekarpenak, hala nola Loaysa komendadoreak (400 dukat) eta Elkanok berak, beste horrenbeste dukat jarri zituen azken horrek, honela banatuta: «*cinquenta mil maravedís de ellos a cuenta de su salario y los cient mil maravedís en cuenta y parte del pago de los quinientos ducados que tiene por merced de por vida*»²⁵. Horrela esanda, ez digute ezer askorik adierazten kopuru horiek, baina, konparazioak egiten hasita, eta zuhurtzia handiz, esan dezakegu marabedia egungo euroaren baliokidea izan daitekeela nolabait; beraz, nabigatzaile haiek jarritako kopuru horiek ez ziren nolana hikoak.

7.3.- Elkanoren familiako eta inguru hurbileko marinelen rola

1525eko uztailaren 24an irten zen Coruñatik zazpi itsasontziz osatutako armada handi hura; Loaysa zihuan agintean, eta Elcano zen bigarren agintaria eta

[23] AGI. Patronato,37,R.17,Fol. 1.

[24] En testamento del propio Hernando de Guebara, otorgado en Valladolid el 07-04-1525.

[25] AGI. Patronato,37,R.17,Fol. 2.

pal de la misma. La responsabilidad otorgada a Elcano, tenía su correspondencia en el plano económico, ya que «*ha de aver de su sueldo por el viaje, mil ducados de oro*». Además, se le permite «*cargar treinta quintales de quintalada, los quince debaxo de cubierta y otros quince sobre cubierta; aparte y más, quatro cajas y ocho esclavos, con que meta el mantenimiento a su costa para ellos*»²⁶. La mano de Elcano es evidente en la estructuración de los navíos que componen la expedición, especialmente en los dos más importantes de ella: por una parte, la nao capitana Victoria, donde irá el máximo cargo de la armada, el comendador Loaysa; por otra, la Sancti Spiritus, capitaneada por nuestro protagonista. Y va a ser en esta última carabela donde se desplegará la mayor parte de personas de su entorno inmediato, empezando por su hermano Martín Pérez. Éste será nombrado piloto de esta carabela, aunque después pasará a ejercer el mismo oficio en la Victoria. Otros acompañantes fueron cuidadosamente seleccionados, como su convecino Martín de Galarraga, a quien le otorga los cargos de guardián y contra maestre, y será uno de los pocos que regresará de esta aventura en la nao San Gabriel²⁷, o el maestre lombardero de Zarautz, Juan Ruiz de Lerchundi, que gracias a su ambivalencia «*se embarcó con sueldo doble, porque era herrero e lonbardero*»²⁸. Conjuntamente con ellos, están los jóvenes ayudantes de los que se rodeó una vez que regresó del tornaviaje, tales como el clérigo zumayano Juan de Areizaga; el célebre ordiciano Andrés de Urdaneta y el arrasatearra Hernando de Guebara. El grupo se completaba con noveles marineros guetarianos, entre los que se contaban su sobrino Esteban de Mutio, hijo de su hermana María de Elcano; Andrés de Gorostiaga; Joanes de Arreche, cuya madre, Catalina de Lerchundi, lo tuvo de un clérigo de la parroquia de San Salvador llamado Bartolomé de Arreche²⁹, Miguel de Tolosa, que al final regresó a Galicia con la San Gabriel, etc.

gidari nagusia. Elkanori emandako ardurak bazuen ordainik esparru ekonomikoan: «*ha de aver de su sueldo por el viaje, mil ducados de oro*». Horrez gain, baimena zuen gehiagorako ere: «*cargar treinta quintales de quintalada, los quince debaxo de cubierta y otros quince sobre cubierta; aparte y más, quatro cajas y ocho esclavos, con que meta el mantenimiento a su costa para ellos*»²⁶. Espedizio hartako kideen osieran nabarmena da Elkanoren eskua, bi itsasontzi garrantzitsuetan bereziki: Victoria itsasontzi nagusian eta Sancti Spiritus itsasontzian, alegia; lehenbizikoan Loaysa komendadorea joango zen, itsas armada hartako kargu gorena zena, eta bigarreanean, Elcano zen kapitain. Eta azken karabela horretan bildu ziren Elkanoren inguru hurbileko pertsona gehienak; esate baterako, Martín Pérez anaia. Karabelako pilotu izendatu zuten, zehazki, eta Victoria itsasontzira aldatu zen gero, han lanbide bera betetzeko. Elkanok kontu handiz aukeratu zituen ondoan izango zituen beste kide batzuk ere. Martín Galarraga herrikidea izan zen haietako bat; zaindari eta kontramaisu karguak hartu zituen, eta bizirik itzuli zen abentura horretatik San Gabriel itsasontzian, beste kide gutxi batzuekin batera²⁷. Juan Ruiz Lertxundi zarrautzarra izan zen Elkanok aukeratuetakoa beste bat; bonbarda maisua zen, eta etekina aterako zien bere bi trebetasunei: «*se embarcó con sueldo doble, porque era herrero e lonbardero*»²⁸. Horiekin batera, lehenbiziko bidaiatik itzuli ondoren inguruan bildu zituen gazte laguntzaileak zeuden; adibidez, Juan Areizaga apaiz zumaiarra, Ordiziako Andres Urdaneta ospetsua eta Hernando Gebara arrasatearra. Getariako marinela berriekin osatu zen taldea: Esteban Mutio, Elkanoren iloba, Maria Elcano arrebaren semea; Andres Gorostiaga; Joanes Arretxe, Katalina Lertxundik San Salvadorko parrokiako apaiz batekin, Bartolome Arretxerekin, izandako semea²⁹; Miguel Tolosa, azkenean San Gabriel itsasontzian Galiziara itzuli zena, etab.

[26] AGI. Patronato, 38,R.1.Bloque 10.Fol. 42.

[27] AGI. Patronato, 38,R.8. Autos de Martín de Galarraga.

[28] AGI. Patronato, 39,R.13. En declaración de Juan de Soroa, vecino de Zarautz.

[29] AGI. Patronato, 38,R.1. En reclamación de Catalina de Lerchundi, de fecha 18-11-1534.

Por su parte, en la nao capitana, donde iba el fraile Loaysa, Elcano colocará para la gobernación de esa embarcación, a varios de sus fieles colaboradores en cargos de responsabilidad reservados a oficiales. El más señalado, el elgoibarrés Martín Iñíguez de Carquizano, señor de la casa de Carquizano de Suso, que fue nombrado alguacil mayor, es decir, responsable máximo del mantenimiento del orden en esta armada. Este era un viejo conocido de Elcano y de similar edad que, como él, había participado en viajes de marchantía marítima y en acciones de represalia contra los franceses en el sitio de Hondarribia. La relación entre ambos debía ser muy estrecha, como lo confirma el hecho de que custodiaba en su casa de Elgoibar objetos personales de Elcano y, también, porque al tiempo de su fallecimiento declaraba que *«él avía tomado algunas cosas de mercaderías de los bienes y hacienda de Juan Sebastián de Elcano y no estaban asentados en la almoneda de sus bienes..., que heran hasta en cantidad de diez y ocho mil y seiscientos y çincoenta y un maravedís»*³⁰.

A consecuencia de la serie de infortunios y fallecimientos acaecidos entre la oficialidad de esta nao capitana, Carquizano fue ascendido al cargo de contador general de esta armada y más tarde a máximo responsable de la misma, encargándose de culminar el viaje emprendido. Así lo confirmaba un marinero de Lepe, que fue de los pocos que pudo regresar de la aventura, diciendo *«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 eligieron por capitán a Carquiçano, alguacil del armada, y este Carquiçano la gobernó hasta que llegaron a la isla de Tidore»*³¹.

Con el citado Carquizano, se embarcó en la Victoria como marinero, otro Martín García de Carquizano, originario del solar bajero de su apellido. Frecuentemente la identidad de estos tripulantes del mismo apellido ha generado cierta confusión, pero cabe reseñar que, a pesar de su procedencia elgoibarresa, no existía

Bestalde, Elkanok bere laguntzaile leialak kokatu zituen Loaysa fraidea zihoan itsasontzi nagusian, ofizialentzat gordetzen ziren ardura handiko karguetan, zehazki. Aipagarriena Martin Iñiguez Karkizano elgoibartarra da, Karkizano Goikoa oinetxeko jauna, aguazil nagusi izendatua, hau da, armada horretan ordenari eusteko ardura goren zuena. Ezaguna zuen aspalditik Elkanok; biak adin bertukoak ziren, eta hura ere ibilia zen itsas bidaietan merkataria, bai eta Hondarribiko setioan frantsesen aurka izandako errepresalia ekintzetan ere. Harreman estua izan behar zuten biek. Horren erakusgarri da Karkizanok Elkanoren gauzak gorde eta zaindu izana bere Elgoibarko etxean; gainera, horixe ikusten da heriotzako orduan egin zuen adierazpenean ere: *«él avía tomado algunas cosas de mercaderías de los bienes y hacienda de Juan Sebastián de Elcano y no estaban asentados en la almoneda de sus bienes..., que heran hasta en cantidad de diez y ocho mil y seiscientos y çincoenta y un maravedís»*³⁰.

Itsasontzi nagusiko ofizialen artean gertatu ziren hainbat ezbeharren eta heriotzaren ondorioz, armada hartako kontulari jeneral kargua eman zitzaion Karkizanori, eta gero arduradun goren izendatu zuten, hasitako bidaiara hura berak burutu zezan. Halaxe adierazi zuen Lepeko marinel batek, abentura hartatik bizirik itzultitako marinel gutxi haietako batek, hau esan baitzuen: *«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 eligieron por capitán a Carquiçano, alguacil del armada, y este Carquiçano la gobernó hasta que llegaron a la isla de Tidore»*³¹.

Aipatutako Karkizano jaun horrekin batera ontziratatu zen Victoria itsasontzian beste Karkizano bat ere, Martín García Karkizano, jatorriz Karkizano Behekoa oinetxekoa. Askotan, marinel horiek abizen bera izateak nahasmendua sortu izan du haien identitateari buruz, baina esan beharra dago, biak elgoibartarrak

[30] Javier Elorza. *La Villamayor de Marquina, llamada Elgoibar. Siglos XIII-XVI*. Págs. 585-590.

[31] AGI. *Patronato*, 37, R. 30. Declaración de Juan de Mazuecos, marinero de la nao Victoria.

relación parental entre ambos. Al igual que su homónimo vecino, este joven marinero de base, fue proveído del oficio de tesorero general de esta armada ante la sucesión de muertes registrada, habiendo sido, además, uno de los testigos y firmantes del testamento otorgado por Elcano.

Pero al margen de estos dos Carquizanos, hubo otros encomendados del capitán guetariano que ejercieron cargos de responsabilidad en esta nao Victoria, como fueron el contraestre de Deba, Iñigo de Elorriaga y Epelola, quien pronto pasará a regir la nao capitana por el fallecimiento del maestre impuesto por el comendador Loaysa, Juan de Huelva; el piloto zumayano Juan de Epelola; el carpintero elgoibarrés Hernando de Legarda, etc.³².

Por su parte, en la carabela San Gabriel, quedó habilitado como maestre de la misma, un hermano de Elcano, llamado Ochoa Martínez, quien a resultas de «*que la dicha nao enbocó en el estrecho de Magallanes, e dende allí le mandaron a la nao Patax, la qual desembo-*

izan arren, ez zirela senitartekoak. Martin Garcia Karkizano marinel soil gaztea, izenkide eta herrikide zuen beste hura bezala, armada horretako altxorzain nagusi izendatu zuten ontzian horrenbeste kide hil ostean, eta, gainera, Elkanok emandako testamentuaren leku-ko eta sinatzaileetako bat izan zen.

Bi Karkizano horiez gain, izan ziren Victoria itsasontzian getariar kapitainaren enkarguz ardua handiko karguak bete zituzten beste batzuk ere: batetik, Iñigo Elorriaga eta Epelola kontramaisu debarra, laster itsasontzi nagusia zuzenduko zuena, Loaysa komendadoreak ezarritako maisua Juan Huelva izenekoa hiltzean; eta bestetik, Juan Epelola pilotu zumaiarra, Hernando Legarda zurgin elgoibartarra, etab³².

Bestalde, San Gabriel karabelan, Elkanoren anaia bat jarri zuten maisu, Ochoa Martínez zeritzona; horri dagokionez honela esaten da: «*que la dicha nao enbocó en el estrecho de Magallanes, e dende allí le mandaron a la nao Patax, la qual desembo-*

Antiguo mapa de las Molucas.
Petrus Plancius. Siglo XVI.
Moluketako antzinako mapa.
Petrus Plancius. XVI. mendea.

Wikimedia Commons.



[32] AGI. Patronato, 39,R. 14. Autos con herederos de Yñigo de Elorriaga.

*có en la Nueva España»*³³, donde falleció, motivo por el que su madre se erigió en heredera legítima, al no tener descendencia alguna.

A la carabela Santa María del Parral, quedó adscrito un joven pariente de los Elcano como ayudante de piloto de dicho navío, que respondía al nombre de Antón y residente en la vecina Zumaya. Era hijo de otro Antón de Elcano, maestro de nao, fallecido prematuramente, que se había casado en Zumaya con María Ochoa de Elorriaga. Sin embargo, este tripulante murió en plena travesía cuando se perdió la nao en la que se había enrolado, motivo por el que posteriormente su madre viuda, reclamará a la Corona el sueldo que le pertenecía³⁴.

El último de los componentes de la saga Elcano que tuvo cargo de responsabilidad en esta armada, fue al capitán del patache Santiago, llamado asimismo Santiago de Guebara, que estaba casado con una hermana de Juan Sebastián, de nombre Inesa³⁵. Este Guebara era un hombre bregado en lides guerreras, porque desde finales de 1521 había estado como capitán de una azabra en el cerco que los franceses sometían a Hondarribia, tal como declaraba su viuda en los autos de reclamación del sueldo que se debía a su esposo. El antes citado clérigo Areizaga, relató años más tarde la deriva sufrida por este pequeño navío, manifestando que *«al tiempo que se desderrotaron las naos de la armada, la llamada Santiago corrió para las espaldas de la Nueva España de la mar del sur, en la qual dicha nao entró este testigo por averse perdido la Sancti Spiritus»*³⁶ y añadiendo *«que el capitán Santiago de Guevara, murió en la Nueva España, en la ciudad de Uajaca a principio de noviembre de 1526»*, sin aportar más detalles de la estancia en tierra mexicana.

hantxe hil zen Elkanoren anaia hura, eta ondorengorik utzi ez zuenez, ama bihurtu zen haren oinordeko legiti-moa³³.

Santa Maria del Parral karabelan, berriz, Elkanoren senitarteko gazte bat joan zen, Anton zumaiarra, eta ontziko pilotu laguntzaile arituko zen.

Haren aita Anton Elcano zen, Maria Ochoa Elorriagarekin Zumaiara ezkondua, itsasontziko maisu izana eta gazterik hila.

Anton Elcano semea itsas bidaian hil zen, bere itsasontzia galdu zenean; eta, horregatik, haren ama alargunak semeari zegokion soldata eskatu zion Koroari³⁴.

Elkanoren leinukoen artetik armada horretan ardua handiko kargu bat bete zuen beste kide bat Santiago patatxeko kapitaina izan zen; Santiago Gebara zuen izena, eta Juan Sebastianen arreba batekin, Inesa zeritzonarekin, ezkondua zegoen³⁵. Delako Gebara hura hainbat gudu eta liskarretan borrokatua zen, 1521. urte amaieratik azabra baten kapitain jardun baitzuen, frantsesek Hondarribiari egindako setioan; halaxe adierazi zuen haren alargunak, senarrari zegokion soldata eskatzeko autoetan. Aipatu dugun Areizaga apaizak ere, handik urte batzuetara, itsasontzi txiki hura jitoan nola ibili zen kontatu zuen: *«al tiempo que se desderrotaron las naos de la armada, la llamada Santiago corrió para las espaldas de la Nueva España de la mar del sur, en la qual dicha nao entró este testigo por averse perdido la Sancti Spiritus»*³⁶. Eta erantsi zuen: *«que el capitán Santiago de Guevara, murió en la Nueva España, en la ciudad de Uajaca a principio de noviembre de 1526»*; ez zuen besterik esan hark Mexikoko lurretan egindako egonaldiaz.

[33] AGI.Patronato,40,N.1,R.5. Fol. 43. Declaración de Juan de Areyçaga.

[34] AGI.Patronato,40,N.1,R.5. Fol. 22. Carta de poder de María Ochoa de Elorriaga.

[35] AGI.Patronato,40,N.1,R.5. Fol. 6. Autos herederos de Santiago de Guevara y otros.

[36] AGI. Patronato,39,R.14. Sueldo herederos de Iñigo de Elorriaga

7.4.- El fracaso de la expedición. El ocaso de Elcano

La debacle sufrida por esta imponente armada se resume de manera elocuente en palabras de uno de los pocos supervivientes de aquella expedición, el tantas veces citado Areizaga, al decir que *«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 las otras»*.

Por su parte, la carabela Sancti Spiritus capitaneada por Elcano, fue la primera que se precipitó en este desastre según relato del propio Areizaga, pues *«se perdió la noche de Sant Sebastián del año 1526»*³⁷.

La declaración de Urdaneta sobre lo sucedido esa infausta noche a la entrada del estrecho de Magallanes, en el cabo de las Vírgenes, revela la crudeza del encallamiento y naufragio sufrido: *«E tanto creció el viento, que dimos con la nao de Juan Sebastián de Elcano, donde yo iba, al través, e al salir a tierra se ahogaron nueve hombres e los otros salimos medio ahogados»*³⁸.

Los supervivientes de este hundimiento, fueron recolocados en las otras seis naos restantes, especialmente en la Victoria, donde recalará el propio Elcano, la cual será la única que a partir del estrecho de Magallanes pudo proseguir con el viaje y llegar a su destino moluqueño.

A partir de este momento las bajas por defunción en esta nao capitana fueron constantes, sobre todo a causa del escorbuto. Entre los oficiales, el piloto Rodrigo Bermejo y el contador Alonso de Tejada, fueron de los primeros en sucumbir al poco de salir del estrecho de Magallanes. En 30 julio de 1526 y tras ocho días encamado, fallece el máximo representante de la flota, el capitán general Loaysa. A los pocos días, el 4 de agosto, muere el propio Elcano³⁹.

[37] AGI. Patronato, 38,R.8. En autos de Martín de Galarra.

[38] AGI. Patronato, 39,R.1. Fol. 30 vº.

[39] AGI. Patronato, 39,R.1. En informe del capitán Hemando de la Torre.

7.4.- Espedizioaren porrota. Elkanoren gainbehera

Armada izugarri hark jasandako hondamendia oso modu adierazgarrian islatzen dute espedizio hartatik bizirik atera ziren kide urri haietako baten hitzek, hona hainbat aldiz ekarri dugun Areizagak, zehazki; honela dio: *«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 las otras»*.

Bestalde, Sancti Spiritus karabela, Elcano kapitain zuena, izan zen hondamendi hartan lehenengo amildu zena, Areizagaren beraren hitzetan: *«se perdió la noche de Sant Sebastián del año 1526»*³⁷.

Zorigaitzoko gau hartan Magallaes itsasartean sarreran, Vírgenes lurmuturrean, gertatutakoari buruz Urdanetak kontatu zuena irakurriz gero, agerian geratzen da hondoratze eta naufragio haren gordintasuna: *«E tanto creció el viento, que dimos con la nao de Juan Sebastián de Elcano, donde yo iba, al través, e al salir a tierra se ahogaron nueve hombres e los otros salimos medio ahogados»*³⁸.

Hondoratze hartatik bizirik atera zirenak gainerako sei itsasontzietan egokitu zituzten, Victoria itsasontzian batik bat, eta hara joko zuen Elkanok berak ere. Huraxe izan zen Magallaes itsasartetik aurrera bidaian jarraitzea eta Moluketara iristea lortu zuen itsasontzi bakarra.

Une horretatik, etengabeak izan ziren heriotzak itsasontzi nagusi horretan, batez ere eskorbutoak jota hildakoak. Ofizialen artean, Rodrigo Bermejo pilotua eta Alonso Tejada kontularia izan ziren hiltzen lehenak, Magallaes itsasartetik irten eta berehala zendu baitziren. 1526ko uztailaren 30ean, eta ohean zortzi egun egin ostean, flota hartako ordezkari gorena hil zen: Loaysa kapitain jenerala. Handik egun gutxira, abuztuaren 4an, Elcano bera hil zen³⁹.

Pero también es probable que estos fallecimientos se hubieran debido a la ciguatera, esto es, a causa de una intoxicación alimentaria por ingesta de peces contaminados con toxinas de algas microscópicas. Ya contaban con un precedente de este tipo, porque según relata Urdaneta, unos meses antes de estos sucesos, en una isla que llamaron San Mateo -hoy Annobon- «*donde había mucha pesquería, comieron el Capitán General y los otros capitanes un pescado muy grande y hermoso, y los más de ellos que comieron, estuvieron muy malos de cámaras (diarreas), que pensamos que no escaparán de la muerte*»⁴⁰. Sea cual fuere la causa, el hecho objetivo es que Juan Sebastián de Elcano, estando enfermo en cama, otorga en la nao capitana y ante el contador de la misma, Iñigo Cortés de Perea, el 26 de julio de 1526, un extenso testamento⁴¹. De este conocido documento en el que se recogen gran número de mandas y donaciones, llama la atención, entre otros aspectos, la buena sintonía y confianza que mantuvo Elcano con el máximo mandatario de la expedición, el comendador Loaysa, a quien suplica «*que tenga cargo en las cosas de acá e de la Corte de Su Magestad y mire en mis cosas... y tenga por encomendado a Martín Pérez (de Elcano) e mis herederos. Y en las cosas de acá, vendan e tengan todas mis cosas Su Merced e Martín Pérez, mi hermano*». Esta súplica fue correspondida, en alguna forma, por las últimas voluntades expresadas por Loaysa el día de su óbito, ordenando «*que se vuelvan a Juan Sebastián los setenta y quatro açunbres de vino blanco que me dio*»⁴².

Tras la muerte del encartado Toribio Alonso de Salazar, cuyo oficio inicial fue el de contador de la carabela Santo Lesmes y que, tras el finamiento de Elcano, había sido designado nuevo capitán general de esta armada, le sucederá en el cargo a finales de septiembre de 1526, el elgoibarrés Martín Iñiguez de Carquizano⁴³.

Este se encargará de culminar el viaje dos meses más tarde, tal como explicaba muy gráficamente un

Baina litekeena ere bada, ziguateraren ondorioz zendu zirela, hau da, alga mikroskopikoen toxinekin kutsatutako arrainak jateagatik intoxicatuta. Bazuten aurrekaririk horretan; izan ere, Urdanetak berak kontatu zuenez, horiek guztiak gertatu aurretik, San Mateo izena eman zioten uhartean (Annobon), antzekoak bizi izan zituzten: «*donde había mucha pesquería, comieron el Capitán General y los otros capitanes un pescado muy grande y hermoso, y los más de ellos que comieron, estuvieron muy malos de cámaras (beherakoa), que pensamos que no escaparán de la muerte*»⁴⁰. Arrazoia dena delakoa izanda ere, gertaera objektibo honako hau da: Juan Sebastian Elkanok, ohean gaixo zegoela, testamentu luzea egin zuen itsasontzi nagusian, eta hango komendadore Iñigo Cortes Pereaen aurrean, 1526ko uztailaren 26an⁴¹. Legatu eta dohaintza ugari biltzen dituen dokumentu ezagun horretan, deigarria iruditu zaigu, besteak beste, Elkanok espedizioko agintari go-renarekin, Loaysa komendadorearekin, izandako sintonía eta konfiantza, honela eskatu baitzion, erregu eginez: «*que tenga cargo en las cosas de acá e de la Corte de Su Magestad y mire en mis cosas... y tenga por encomendado a Martín Pérez (de Elcano) e mis herederos. Y en las cosas de acá, vendan e tengan todas mis cosas Su Merced e Martín Pérez, mi hermano*». Eskaera horrek bere erantzuna ere izan zuen, nolabait, Loaysak hau agindu baitzuen bere heriotza egunean adierazitako azken nahietan: «*que se vuelvan a Juan Sebastián los setenta y quatro açunbres de vino blanco que me dio*»⁴².

Enkarterriko Toribio Alonso Salazar, hasieran, Santo Lesmes karabelako kontularia izan zen, eta, Elcano hil ostean, armada horretako kapitain nagusia izendatu zuten. Salazar hil ondoren, berriz, elgoibartar batek hartu zuen haren lekua, 1526ko irail amaieran: Martin Iñiguez Karkizanok⁴³.

Hark amaituko zuen bidaia hura handik bi hilabetera, Juan Mazuecos marinelak abentura hartatik itzuli

[40] AGI, Patronato, 39, R.1. Fol. 30 vº.

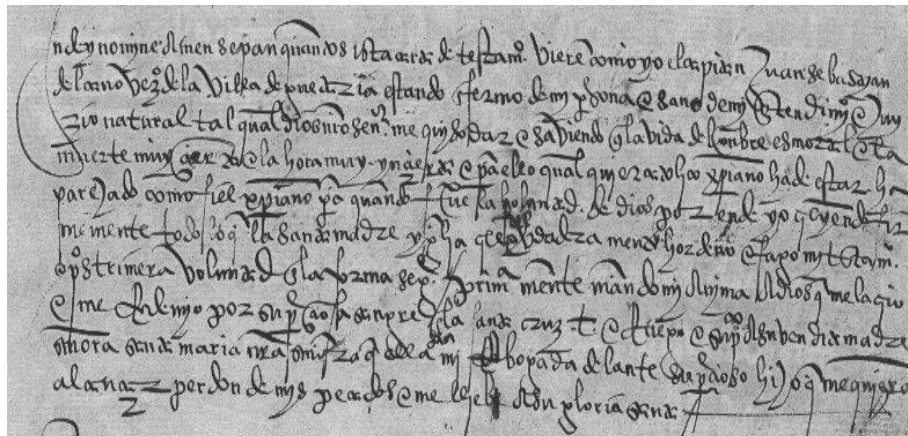
[41] AGI, Patronato, 38, R.1, Bloque 5.

[42] AGI, Patronato, 39, R.1, Fol. 25.

[43] AGI, Patronato, 40, N.1, R.4.

Inicio del testamento otorgado por Elcano en la nao Victoria. Elkanok Victoria itsasontzian egindako testamentuaren hasiera.

Ministerio de Cultura y Deporte.
Archivo General de Indias.
Signatura: Patronato,38,R.1,F.2.



marinero llamado Juan de Mazuecos, que pudo regresar de esta aventura: «*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*»⁴⁴.

Como se puede deducir de lo antedicho, la debacle sufrida por la expedición fue de calado. Para empezar, de los 450 hombres que partieron inicialmente en esta flota desde La Coruña, únicamente llegaron a su destino en la nao capitana 115, después de superar toda clase de infortunios y calamidades. Pero una vez alcanzada la isla de Tidore, -una de las cinco del Maluco- sufrieron el continuo hostigamiento de los portugueses, por lo que el capitán Carquizano decidió regresar a España, para lo cual ordenó comprobar el estado de la nao «*y halláronla que estaba muy comida de gusano y que no abía aparejo para repararla*».

Para finalizar, señalar que en lo referente al aspecto económico sucedió otro tanto, tal como confesaba el contador, Francisco de Burgos, afirmando «*que sabe que Su Magestad no recibió provecho de esta armada*»⁴⁵.

ostean oso grafikoki adierazi zuen bezala: «*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*»⁴⁴.

Esandako horretatik ondoriozta daitekeenez, ez zen nolanhikoa izan espedizioak jasandako hondamendia. Hasteko, Coruñatik flota hartan irtendako 450 gizonetatik 115 soilik heldu ziren helmugara, itsasontzi nagusian, ezbehar eta zorigaitz ugariren ostean. Baina, Tidore uhartera iritsi ostean (Moluketako bost uharteetako bat), etengabe egin zieten eraso portugaldarrek, eta, horren ondorioz, Espainiara itzultzea erabaki zuen Karkizano kapitainak. Horretarako, itsasontzia zer egoeratan zegoen aztertzeke agindua eman zuen, «*y halláronla que estaba muy comida de gusano y que no abía aparejo para repararla*».

Amaitzeko, esan beharra dago arlo ekonomikoan ere beste horrenbeste gertatu zela, Francisco Burgosek berak aitortu zuenez: «*que sabe que Su Magestad no recibió provecho de esta armada*»⁴⁵. Gainera, honda-

[44] AGI, Patronato, 37,R.30. Declaración de Juan de Mazuecos, marinero de la nao Victoria.

[45] AGI, Patronato, 39,R.13. En declaración de Francisco de Burgos en 12-10-1543.

Y, además, el desastre tuvo su prolongación en el ámbito financiero, puesto que al poco tiempo, «*después de perdida la armada de Loaysa, Su Magestad hizo aparejar otra armada muy poderosa, en que iba por capitán general Simón de Alcaçaba; y mandó que los Fúcares y otras personas que abían armado las dos primeras armadas, si querían armar esta tercera. Y que los dichos Fúcares no curaron de tornar a poner ni contribuir cosa alguna para esta armada de Alcaçaba*»⁴⁶.

7.5.- La herencia de Elcano y la disputa de sus herederos con la Corona

A partir del mes de abril de 1528, procedió la hermana de nuestro protagonista, llamada Inesa de Elcano, a formular su reclamación a la tesorería real. Lo hizo al tener conocimiento del fallecimiento de su marido, Santiago de Guebara, en tierra mexicana, lugar al que había arribado con su patache, tras dispersarse de la expedición de Loaysa. El principal informador debió ser el clérigo Areizaga, acompañante del citado Guebara, que ese mismo año había regresado a su pueblo natal, Zumaia, desde suelo azteca, en la nao del capitán Pedro de Alvarado⁴⁷.

Para entonces la familia Elcano era concedora de las negras perspectivas que se cernían sobre la suerte de la expedición, pero ignoraban el paradero de Juan Sebastián y sus otros familiares. Todavía seis años después, el tesorero real Bernaldino Meléndez, en junio de 1534, reconocía que «*Juan Sebastián de Elcano asta agora no es vuelto ni se sabe de él*»⁴⁸, indicio evidente de que en los círculos oficiales se desconocía aún el desenlace de esta armada.

Pero va a ser en la segunda mitad de este año cuando empieza a llegar información fidedigna de la debacle sufrida.

Es también cuando empiezan a sucederse las reclamaciones por parte de los derechohabientes de los que prestaron servicio en la expedición. Así, Catalina

mendi hura esparru finantzariora ere zabaldu zen, handik gutxira gertatutakoaren arabera: «*después de perdida la armada de Loaysa, Su Magestad hizo aparejar otra armada muy poderosa, en que iba por capitán general Simón de Alcaçaba; y mandó que los Fúcares y otras personas que abían armado las dos primeras armadas, si querían armar esta tercera. Y que los dichos Fúcares no curaron de tornar a poner ni contribuir cosa alguna para esta armada de Alcaçaba*»⁴⁶.

7.5.- Elkanoren ondarea, eta oinordekoen eta Koroaren arteko liskarra

1528ko apiriletik aurrera, gure protagonistaren arrebak, Inesa Elkano zeritzonak, erreklamazioa aurkeztu zion errege altxortegiari. Senarra, Santiago Gebara, Mexikoko lurretan hil zela jakin zuenean egin zuen eskaera, lur haietara iritsi baitzen bere patatxean, Loaysaren espediziotik aldendu ostean. Areizaga apaiza izango zuen berriemaile nagusia, Gebararen ondoan ibili baitzen eta urte hartan bertan itzuli baitzen azteken lurretatik bere jaioterrira, Zumaiara, Pedro Alvarado kapitainaren itsasontzian⁴⁷.

Ordurako, Elkano familiak bazekien zer-nolako zorrigaitzak bizi izan zituen espedizioak, baina ez zekiten zer gertatu zitzaien Juan Sebastiani eta gainerako kideei. Handik sei urtera, 1534ko ekainean, hala zioen Bernaldino Melendezek erregearen altxorzainak: «*Juan Sebastian de Elcano asta agora no es vuelto ni se sabe de él*»⁴⁸; nahiko argi ikus daiteke, beraz, inguru ofizialetan ez zekitela artean zer amaiera izan zuen armada hark.

Baina urte horren bigarren erdian hasiko ziren armadaren hondamendiaz informazio fidagarria jasotzen.

Une horretan hasiko ziren, halaber, espedizio hartan aritutakoen eskubidedunak erreklamazioak egiten. Esate baterako, Katalina Puertok ahalorde gutuna

[46] AGI. Patronato, 39,R.13. En interrogatorio de fecha 11-10-1543.

[47] AGI. Patronato, 38,R.8. Autos de Martín de Galarraga.

[48] AGI. Patronato, 38,R.1. Bloque 10, Fol. 34. Reclamación de Catalina de Lerchundi.

del Puerto, en noviembre de 1534, otorga la oportuna carta de poder, entre otros, a su sobrino, el clérigo Rodrigo Sánchez de Gainza, «*por quanto el dicho Juan Sebastián d'Elcano, no dexó hijos ni hijas legítimos ni naturales, e por mandado de S.M. y en su servicio fue a la Especiería del Maluco en la armada real de la que era capitán general el comendador Loaysa, en el qual viaje ha fallecido el dicho capitán Juan Sebastián*»⁴⁹. Lo hizo para que pudiera percibir del erario real, las cantidades que se le adeudaban a su hijo por las mercedes concedidas con motivo de su primer viaje con Magallanes.

Esta última cita nos confirma dos cosas: que en esa fecha debió venir a Getaria la nueva del fallecimiento de Juan Sebastián y que los dos hijos por él procreados fuera de matrimonio ya no existían. Este aserto confirmado por varios vecinos de Guetaria, como Tomás de Arsu, Domingo Martínez de Gorostiaga, etc.

Esta primera demanda surtió efecto, puesto que los señores del Consejo de Indias ordenaron pagar a principios de 1535, a la citada Catalina del Puerto, cuando ya se encontraba enferma y postrada en cama, la cantidad de 200.000 maravedís en tercias partes o plazos⁵⁰, cuantía que más tarde le fue reducida en 30.000 maravedís.

Pero las reclamaciones planteadas por servicios prestados tenían que ser acreditadas, asunto nada sencillo por la escasez de supervivientes de aquella armada. Por otra parte, quedaban varias cosas en suspenso porque se desconocía la redacción del testamento de Elcano y las disposiciones recogidas en el mismo. Fue a partir de la segunda mitad del año 1536, cuando se reactivaron las reclamaciones de los Elcano a la Corona, coincidiendo con el regreso del último capitán general de esta armada de Loaysa, Hernando de la Torre, quien trajo consigo el testamento otorgado por Juan Sebastián en su día. Asimismo, retornó el gran Andrés de Urdaneta, testigo privilegiado de todo lo sucedido, quien relataba de esta manera la accidentada vuelta a su tierra natal: «*El año de treinta e cinco, a quinze de*

eman zion, besteak beste, bere ilobari, Rodrigo Sanchez Gaintzari, 1534ko azaroan, «*por quanto el dicho Juan Sebastián d'Elcano, no dexó hijos ni hijas legítimos ni naturales, e por mandado de S.M. y en su servicio fue a la Especiería del Maluco en la armada real de la que era capitán general el comendador Loaysa, en el qual viaje ha fallecido el dicho capitán Juan Sebastián*»⁴⁹. Izan ere, Juan Sebastian Elkanori, Magallaesekin egindako lehen bidaia haren kariaz emandanko mesedeengatik asko sor zioten oraindik, eta errege altxortegitik diru hura jaso ahal izateko egin zuen hori Katalinak.

Bi gauza berresten dizkigu azken aipamen horrek: garai horretan iritsiko zela Getariara Juan Sebastianen heriotzaren berria, eta ezkontzaz kanpo izan zituen bi alaba haiek jada ez zirela bizi. Baieztapen hori Getariako hainbat bizilagunek berretsi zuten, hala nola Tomas Arsuk, Domingo Martinez Gorostiagak, etab.

Lehen eskabide hark izan zuen eraginik, Indietako Kontseiluko jaunek 1535eko urtearen hasieran agindu baitzuten ordain ziezaiotela Katalina Puertori, gaixorik eta ohean zela, 200.000 marabedi, hiru zati edo epe-tan⁵⁰; gerora, 30.000 marabedi murriztu zitzaizkion kopuru horretatik.

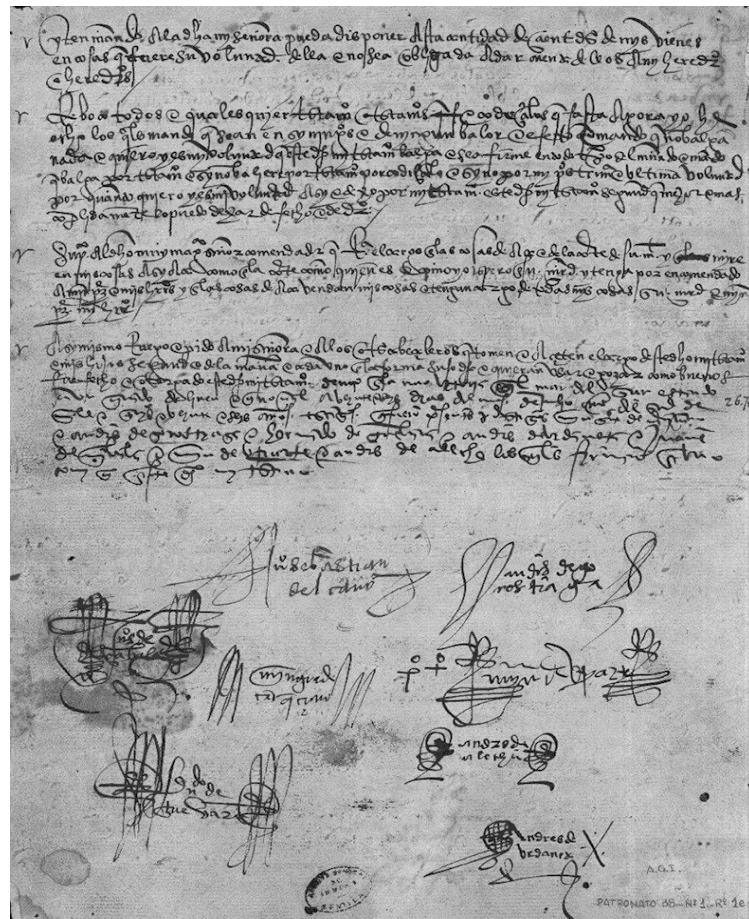
Baina emandako zerbitzuengatik egiten ziren erreklamazioak frogatu egin behar ziren, eta ez zen kontu erraza, armada hartatik bizirik ateratakoak oso gutxi izan zirenez. Bestalde, hainbat kontu gelditzen ziren zintzilik, ez baitzuten Elkanok idatzitako testamentuaren eta han bildutako xedapenen berririk. 1536. urtearen bigarren erditik aurrera hasi ziren berriro Elkano familiakoak Koroari erreklamazioak egiten, Loaysaren armadako azken kapitain nagusia Hernando Torre itzuli zenean, hark ekarri baitzuen Juan Sebastianek bere garaian sinatutako testamentua. Gainera, Andres Urdaneta handia ere itzuli zen, gertatu zen guztiaren lekuko pribilegiatua izan zena, eta hone-larik kontatu zuen bere jaioterrira itzultzeko bidaia gora-beheratsua: «*El año de treinta e cinco, a quinze de hene-*

[49] AGI. Patronato, 40, N. 1, R. 5, Fol. 12.

[50] AGI. Patronato, 37, R. 37. Orden de fecha 06-02-1535.

henero, partí de Maluco para la Yndia y traía en mi compañía a Macías del Poyo, piloto... Y así me embarqué en Cochín a doze de henero de 1536 y Macías, piloto, conmigo, y Hernando de la Torre que estaba aparejándose para se embarcar. Y con buen tiempo que nos hizo venimos a Lisbona, después de Sant Juan dos días, donde al tiempo de desembarcar me tomaron las guardas del rey de Portugal la relación y la carta que traía para Vuestra Magestad y asimismo me tomaron el libro de la contaduría de la nao capitana y las derrotas del Estrecho hasta el Maluco, y otros papeles de memorias y escrituras... Y así, dexando una hija que traía de Maluco y otras cosas más en Lisbona, me vine fuera del camino real porque supe que el rey de Portugal había mandado a por mí a

ro, partí de Maluco para la Yndia y traía en mi compañía a Macías del Poyo, piloto... Y así me embarqué en Cochín a doze de henero de 1536 y Macías, piloto, conmigo, y Hernando de la Torre que estaba aparejándose para se embarcar. Y con buen tiempo que nos hizo venimos a Lisbona, después de Sant Juan dos días, donde al tiempo de desembarcar me tomaron las guardas del rey de Portugal la relación y la carta que traía para Vuestra Magestad y asimismo me tomaron el libro de la contaduría de la nao capitana y las derrotas del Estrecho hasta el Maluco, y otros papeles de memorias y escrituras... Y así, dexando una hija que traía de Maluco y otras cosas más en Lisbona, me vine fuera del camino real porque supe que el rey de Portugal había mandado a por mí a



Escatocolo del testamento de Elcano.
Elkanoren testamentuaren azken zatia.

Ministerio de Cultura y Deporte.
Archivo General de Indias.
Signatura: Patronato,38,R.1,F.7.

Lisboa y no me hallando a mí, llevaron a Macías, piloto, para la Corte»⁵¹.

En el extenso testamento de referencia, el capitán Elcano designaba por heredero universal de sus bienes a «*Domingo, mi hijo y de María Hernández de Erñialde, con condición que mi señora madre, doña Catalina del Puerto, sea señora e usufrutuaria de ellos en su vida*». También reconocía que «*mis bienes son castrenses e ganados en servicio de Su Magestad e mercedes de él*»⁵², es decir, que no poseía bienes raíces (casas, terrenos, etc.) ni mobiliarios (barcos, etc.) en su Getaria natal ni en otro lugar.

Por otra parte, poco imaginaba que su heredero principal iba a fallecer antes de ser conocidas sus últimas voluntades. En este estado de cosas, Catalina del Puerto se convierte en heredera única y principal de su laureado hijo.

Pero pronto llegarán las desavenencias entre los beneficiarios del testamento en cuestión. En octubre de 1538, el grupo de reclamantes del entorno de los Elcano, encabezado por su madre Catalina del Puerto y siguiendo por sus hijas Inesa y María, Catalina de Lerchundi, etc., otorgan todo su poder a Rodrigo Sánchez de Gainza, bachiller y clérigo beneficiado de la iglesia parroquial de Getaria y, a su vez, primo carnal de Juan Sebastián, para que gestione el cobro de estas deudas⁵³.

Pero, prácticamente al mismo tiempo, tanto María Hernández de Hernialde como María de Bidaurreta, las dos jóvenes que habían mantenido relaciones íntimas con el capitán Elcano, requieren formalmente a Catalina del Puerto para que comparezca ante el Consejo de Indias a cuenta del legado de su hijo⁵⁴. Efectivamente, en el citado testamento se ordenaba pagar nada menos que cien ducados de oro a María Hernández de Hernialde «*porque la hubo virgen*», y otros cuarenta a María de Bidaurreta, «*madre de mi hija, por la crianza de*

Lisboa y no me hallando a mí, llevaron a Macías, piloto, para la Corte»⁵¹.

Aipatutako testamentu luze horretan, Elkano kapitainak bere ondasunen oinordeko unibertala izendatu zuen: «*Domingo, mi hijo y de María Hernández de Erñialde, con condición que mi señora madre, doña Catalina del Puerto, sea señora e usufrutuaria de ellos en su vida*». Honako aitopen hau ere egiten zuen: «*mis bienes son castrenses e ganados en servicio de Su Magestad e mercedes de él*»⁵²; hau da, ez zuela onibarrik (etxeak, lurrak, etab.) ez eta ondasun higigarrik ere (itsasontziak, etab.) ez jaioterrian, Getarian, ez beste inon.

Bestalde, ez zitzaion inola ere burutik pasako bere azken nahiak ezagunak izan aurretik hilko zitzaiola oinordeko nagusia. Gauzak horrela, Katalina Puerto bihurtu zen bere seme ohoratuaren oinordeko bakar eta nagusia.

Baina laster sortuko ziren konponduezinak testamentu haren onuradunen artean. 1538ko urrian, Elkano familiako erreklamaziogileek (guztien buru Juan Sebastianen ama, Katalina Puerto, eta ondoren Inesa eta Maria alabak, Katalina Lertxundi eta beste hainbat ere tartean zirela) beren ahalorde guztiak eman zizkieten Rodrigo Sanchez Gaintza batxilerrari, zor horien kobrantza kudea zezan; Rodrigo hura, Getariako parrokiako apaiz benefiziaduna izateaz gain, Juan Sebastianen lehengusu propioa ere bazen⁵³.

Baina, ia aldi berean, bai Maria Hernandez Hernialdek eta bai Maria Bidaurretak, Elkano kapitainarekin harremanak izan zituzten bi emakume gazteek, eskaera formala egin zioten Katalina Puertori, Indiako Kontseiluaren aurrera jo zezan, semearen legatua zela eta⁵⁴. Egiatan, aipatutako testamentu hartan, Maria Hernandez Hernialderi urrezko ehun dukat ordaintzeko agindua ematen zuen Juan Sebastianek kontuan hartzeko zenbatekoa, «*porque la hubo virgen*», eta beste berrogei Maria Bidaurretari, «*madre de mi hija, por*

[51] AGI. Patronato, 37,R.36,Bloque 1,Fol.17.

[52] AGI. Patronato, 38,R.1,Bloque 5,Fols.1-7.

[53] AGI. Patronato, 37,R.37.

[54] AGI. Patronato, 38,R.1,Bloque 2,F.3.

ella e por descargo de mi conciencia». Esta última seguía residiendo en Valladolid y después de haber tenido su relación con Elcano, se había casado en dicha ciudad, quedando viuda al poco tiempo.

A finales de ese año de 1538, ambas reclamantes otorgan su poder para interponer pleito contra la que podía haber sido su suegra, Catalina del Puerto, porque «*el bachiller de Gaynça, en nombre de los herederos, cobró todo lo que se le debía de sueldo y quintalada*» y ellas, no habían percibido cosa alguna de lo que les pertenecía⁵⁵.

Con el fallecimiento de una casi octogenaria Catalina del Puerto en 1539 y ante la súbita extinción de miembros de esta familia, va a quedar como único representante del patrimonio familiar y legítimo heredero de los Elcano, el susodicho clérigo Rodrigo Sánchez de Gainza. Éste, durante la segunda mitad del siglo XVI seguirá reivindicando y representando a los derechohabientes de esta diezmada familia.

la crianza de ella e por descargo de mi conciencia». Azken horrek Valladoliden jarraitzen zuen bizitzen; Elkanorekin harremanak izan ostean, hiri hartan ezkondu, eta alargun gelditu zen berehala.

1538. urtearen amaieran, azken bi erreklamaziogile horiek ahalordeak eman zituzten Katalina Puertoren aurka auzia jartzeko, zegokienetik ezertxo ere eskuratu ez zutelako eta dena Gaintza batxilerrak jaso zuelako: «*el bachiller de Gaynça, en nombre de los herederos, cobró todo lo que se le debía de sueldo y quintalada*»⁵⁵.

Katalina Puerto hiltzean (ia laurogei urte zituela, 1539an), eta familia hartako gainerako kideak epe laburrean hiltzen joan zirenez, Rodrigo Sanchez Gaintza apaiza bihurtu zen familiako ondarearen ordezkari bakar eta Elkanoren legezko oinordeko. XVI. mendearen bigarren erdian, horrenbeste hildako izan zituen familia horretako eskubidedunen ordezkari gisa zegozkie-nak erreklamatzeko jarraituko zuen.

[55] AGI. Patronato, 38, R. 1, Bloque 4.

AURKIBIDEAK / ÍNDICES

PERTSONA IZENEKOA / ANTROPONÍMICO

TOKI-IZENEKOA / TOPONÍMICO

CRITERIOS DE ELABORACIÓN

Las entradas de los índices Antroponímico y Toponímico se ofrecen por riguroso orden alfabético, transcribiéndose los vocablos pertenecientes al euskara de conformidad con las vigentes normas ortográficas que rigen en este idioma, señalándose a continuación, entre paréntesis, la forma o formas genuinas que aparecen en el texto con sus grafías originales.

Sin embargo, se ha optado por mantener ciertos grafemas no usuales (ñ, ll ...) en el idioma vernáculo, por la pervivencia de estos fonemas en la zona.

En las formas correspondientes a otros idiomas, se han respetado las grafías que rigen en los mismos.

En los antropónimos figura en primer lugar el locativo, consignándose seguidamente el nombre de pila y el patrónimo, en su caso. Asimismo, se describen en lo posible las relaciones parentales, apodos, oficios, vecindad y otras circunstancias conocidas del sujeto en cuestión.

En la práctica totalidad de los topónimos se ha especificado su categoría, y en algunos de ellos se ha introducido asimismo un referente ubicador.

EGITEKO IRIZPIDEAK

Pertsona izenen eta toki izenen aurkibideetako sarrerak ordena alfabetikoan daude. Euskarako hitzak gaur egun indarrean dauden arau ortografikoen arabera transkribatu dira, eta, jarraian, parentesi artean, jatorrizko testuan benetan nola ageri diren adierazi da.

Dena den, euskaraz erabiltzen ez diren zenbait grafema (ñ, ll...) bere horretan uztea erabaki dugu, fonema horiek gure artean badira kontuan izanda.

Beste hizkuntza batzuei dagozkien formetan, horiek arautzen dituzten grafiak errespetatu dira.

Antroponimoetan, lehen-lehenik lokatiboa ageri da, eta, ondoren, bataio izena eta patronimikoa, hala korik baldin bada, eta bestelako informazioa ere deskribatu da, ahal izan den neurrian: ahaidetasun harremanak, gaitzizena, lanbidea, nongotarra zen eta pertsona horri buruz dakizkigun beste zenbait datu.

La toponimo guztietan zer kategoria duten zehaztu da, eta, batzuetan, kokatzeko erreferentzia bat ere bai.

PERTSONA IZENEKOA / ANTROPONÍMICO

- Aginaga (Aguinaga), familia oriotarra fabricante de lombardas: 106.
- Aginagalde (Aguinagalde), Borja de, historiador guipuzcoano: 22.
- Agirre (Aguirre) y Balmaseda, Pedro, conocido como Pedro de Laredo, casado en Portugalete con María Villar, marinero en la expedición magallánica: 122.
- Agirre (Aguirre), Juan de, natural de Bermeo, casado con María Ochoa de Acurio, marinero de la expedición magallánica: 124.
- Agirre (Aguirre), Juana de, vecina de Tudela, madre del marinero Lope de Aguirre: 123.
- Agirre (Aguirre), Lope de, natural de Tudela, marinero en la expedición magallánica: 123.
- Agirre (Aguirre), Lope de, vecino de Tudela, padre del marinero del mismo nombre: 123, 134.
- Agirre (Aguirre), Martín de, maestro de nao y mercader, vecino de Donostia: 101, 104.
- Agirre (Aguirre), Martín de, natural de Arrigorriaga, grumete en la expedición magallánica: 122.
- Agirre (Aguirre), Martín de, vecino de Arrigorriaga, padre del grumete Martín de Aguirre: 122.
- Agirre (Aguirre), San Juan de, vecino de Laredo, padre del marinero Pedro de Aguirre y Balmaseda: 122.
- Agirre (Aguirre), Saubad de, carpintero, criado del maestro de fabricar naos Martín de Arizmendi: 74.
- Agirre, Domingo de, piloto de nao, vecino de Getaria: 32.
- Agirresaroe (Aguirresaroe), Gracia de, vecina de Sorabilla (Andoain), madre del marinero Lorenzo de Iruña: 124.
- Aguilera, Gómez Álvarez de, escribano antiguo de Sevilla: 47, 82, 126.
- Aia (Aya), Jacue de, propietario de pinaza, vecino de Donostia: 83.
- Akurio (Acurio) y Berriz, Juan de, natural de Bermeo, contra maestre que acompañó a Elcano en su viaje circunnavegatorio: 47, 50, 82, 123, 126, 133, 134, 136.
- Akurio (Acurio), Juan Pérez de, vecino de Bermeo, padre del contra maestre Juan de Acurio: 123.
- Akurio (Acurio), María Ochoa de, vecina de Bermeo, esposa del marinero Juan de Aguirre: 124.
- Alava, don Francés de, miembro del Consejo de Guerra: 99.
- Albistur, Domingo de, maestro de nao, vecino de Donostia: 74, 86.
- Albistur, María de, vecina de Tolosa, madre del grumete y dispensero Pedro de Lazcano: 123.
- Albo, Francisco de, griego, piloto y sobresaliente en la expedición magallánica, retornó en la Victoria: 134.
- Alcazaba (Alcaçaba), Simón de, portugués, capitán general de armada real: 160.

- Aldamar, Pedro Ibáñez de, maestro de nao, vecino de Getaria: 77.
- Alegria, Martín de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Alfonso, Blas, canario, sobresaliente en la expedición magallánica: 119.
- Alvarado, Pedro de, capitán de navío: 160.
- Álvarez, Domingo, grumete portugués que embarcó en la Trinidad con Magallanes: 119.
- Amilibia, Domingo Alós de, maestro de nao y capitán de armada, vecino de Deba: 87.
- Amilibia, familia de Getaria: 19.
- Amilibia, María Ibáñez de, casada con el escribano Juan Ortíz de Unzeta, residentes en el antiguo arrabal de Herrerieta en Getaria: 24.
- Amilibia, Martín Alós de, yerno de Andrés de Barroeta, vecino de Mutriku: 111.
- Amilibia, Martín Juan de, nacido en 1450, alcalde de Getaria en 1500: 20.
- Apallua, Domingo de, maestro de nao, casado con Magdalena de Guileztegui, vecino de Ondarroa, dueño de la nao Victoria que dio la vuelta al mundo: 58, 76, 80, 81, 111, 112, 113, 125.
- Arana, Fortuno de, mercader y propietario de nao, vecino de Bilbao: 146.
- Aranburu (Aramburu), Juan Sánchez de, mercader y dueño de galeón, vecino de Azkoitia: 109.
- Aranda, Juan de, factor de la Casa de la Contratación sevillana: 50, 51.
- Arano, Esteban de, maestro de nao, vecino de Mutriku: 76.
- Arbizu, Luis de, mercader estellés: 95.
- Areintza (Areinza), María Sánchez de, vecina de Bilbao, madre del calafate Pedro de Areinza: 121.
- Areintza (Areinza), Pedro, conocido como Pedro de Bilbao, calafate en la expedición magallánica: 121.
- Areizaga y Jausoro, Juan de, clérigo de Zumaia, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 148, 153, 156, 157, 160.
- Argiain (Arguiain), Martín de, marinero de Getaria, que acudió al cerco de Argel en 1516: 38.
- Arizmendi (Arizmendia, Areyzmendia), Pedro de, vecino de Ondarroa, maestro de nao, al parecer yerno del titular de la nao Victoria, Domingo de Apallua: 58, 59, 81, 111, 112, 113.
- Arizmendi, Alonso de, maestro de fabricar naos, vecino de Donostia: 73.
- Arizmendi, familia de fabricantes de naos, de Donostia: 71, 73, 74.
- Arizmendi, Martín de, maestro de fabricar naos, vecino de Donostia: 73, 74.
- Arizmendi, Miguel de, maestro de fabricar naos, nacido en 1478, vecino de Donostia: 65, 73.
- Arratia, Juan de, grumete bilbaíno de la expedición magallánica que regresó con Elcano y que participó en la segunda armada a la Especiería: 123, 133, 136, 150.
- Arratia, Juan de, vecino de Bilbao, padre del grumete del mismo nombre: 123.
- Arratia, Martín de, cordonero, vecino de Deba: 82.
- Arratola, García de, maestro carpintero de fabricar naos: 65.
- Arrazain (Arraçayn), Domingo de, maestro carpintero de fabricar naos, vecino de Donostia: 66.
- Arreiza (Arreiça), familia zarauztarra fabricante de lombardas: 106.
- Arreiza (Arreyça), Joan/Juan de, maestro lombardero, vecino de Zarautz: 81, 111, 113, 114, 115.
- Arretxe (Arreche) y Lertxundi, Joanes de, vecino de Getaria, hijo del clérigo Bartolomé de Arreche y de Catalina de Lerchundi, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 153.

- Arretxe (Arreche), Bartolomé de, clérigo de Getaria, que tuvo un hijo con Catalina de Lerchundi: 153.
- Arriaga, Miguel de, maestro carpintero del Pasaje: 73.
- Arriaran, Cristóbal López de, maestro de nao: 83.
- Arrieta, Sancha de, vecina de Bilbao, esposa del marinero Juan de Urreizti y Menchaca: 122.
- Arriola, Domingo de, maestro herrero y lombardero, vecino de Zumaia: 109.
- Arriola, familia zumaiaarra fabricante de lombardas: 106.
- Arrona y Egaña, Domingo de, conocido como Domingo de Yarza, vecino de Deba, carpintero y marinero en la expedición magallánica: 47, 50, 82, 124, 126.
- Arrona, Antón, mercader y propietario de naos, vecino de Getaria: 25.
- Arrona, Domingo de, vecino de Zestoa: 32.
- Arrona, familia de Getaria: 19.
- Arrona, García de, casado con María López de Olazabal y Bildain, vecinos de Getaria: 21, 22.
- Arrona, Juan de, bachiller, vecino de Getaria, casado con María Martín de Bildain: 24.
- Arrona, Juan de, vecino de Deba, padre del carpintero y marinero Domingo de Arrona: 124.
- Arrona, Pedro de, maestro de nao, vecino de Getaria: 32.
- Arsu, Tomás de, vecino de Getaria: 161.
- Artaetxe (Artaeche), María Ochoa de, vecina de Bermeo, esposa del paje Pedro de Chindurza: 124.
- Artazabiribil, Ochanda de, natural y vecina de Ispaster, madre del marinero Domingo de Barrutia: 121.
- Artazubiaga, Ochoa Báñez de, vecino de Mondragón, hermano del marinero Hernando de Guebara y Artazubiaga: 152.
- Arteaga, Juan Martínez de, capitán y maestro de nao, vecino de Zumaia: 65, 66.
- Arteita (Artieta), Juan Nicolás de, capitán de S.M., proveedor de armadas reales y maestro de nao, vecino de Lekeitio: 59, 143, 146, 148.
- Asua y Butrón, Diego Sánchez de, maestro de nao, vecino de Erandio: 59.
- Atristain, Juan de, preboste de Getaria en 1500: 20.
- Ayamonte, Martín, grumete andaluz de la expedición magallánica: 120.
- Ayza, Jorge, técnico inglés en armamento: 99.
- Azkune Mendia, Iñaki, historiador guipuzcoano: 29.
- Balda, Juan Pérez de, de oficio platero y mercader, alcalde de Getaria en 1500: 20.
- Balmaseda, Teresa de, vecina de Laredo, madre del marinero Pedro de Aguirre y Balmaseda: 122.
- Baptista, genovés, desertor de la expedición magallánica: 119.
- Barbosa y Caldera, Beatriz, vecina de Sevilla, esposa del capitán Hernando de Magallanes: 131.
- Barbosa, Duarte, portugués, pariente de Magallanes, sobresaliente y capitán de la expedición magallánica: 129, 130, 131.
- Barrena y Barriola, Martín de, natural de Ordizia, sobresaliente en la expedición magallánica: 124.
- Barrena, Martín de, vecino de Ordizia, padre del sobresaliente del mismo nombre: 124.
- Barriola, María de, vecina de Ordizia, madre del sobresaliente Martín de Barrena: 124.
- Barroeta, Andrés de, suegro de Martín Alós de Amilibia, vecino de Mutriku: 111.
- Barroeta, María Joan de, vecina de Mutriku: 106.
- Barrutia y Artazabiribil, Domingo de, natural de Ispaster y vecino de Lekeitio, marinero y escribano en la expedición magallánica: 121.
- Barrutia, Juan Ybáñez de, vecino de Lekeitio, padre del marinero Domingo de Barrutia: 121.

- Basozabal, Antón de, vecino de Bermeo, casado con Magdalena de Marcaida, calafate y contra maestre en la expedición magallánica: 123.
- Basurto, Juan de, piloto de nao, vecino de Getaria: 32.
- Beaga, Juan Zuri de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Belzer, ver Welzer.
- Bermejo, Rodrigo, piloto de la nao capitana en la segunda expedición a la Especiería: 157.
- Bernal, Cristóbal, paleógrafo e historiador: 120.
- Berraiartza (Berrayarza), familia de fabricantes de naos, de Donostia: 71, 74.
- Berraiartza (Berrayarza), Martín de, nacido en 1499, maestre de fabricar naos de Donostia: 74, 86.
- Berraiartza (Berrayarza), Miguel de, nacido en 1490, maestre de fabricar naos de Donostia: 74.
- Berrasoeta, Antón Martínez de, maestre de nao, vecino de Donostia: 73, 86.
- Berriatua (Virriatua), Juan Ochoa de, maestre de nao y mercader, vecino de Mutriku: 111.
- Berriz, María Martínez de, vecina de Bilbao, madre del marinero Sebastián de Olarte: 122.
- Berriz, Marina de, vecina de Bermeo, madre del contra maestre Juan de Acurio: 123.
- Berrozpe, Juan de, marinero de Getaria, que acudió al cerco de Argel en 1516: 38.
- Bidaurreta (Vidaurreta), María de, vecina de Valladolid, tuvo una hija fuera de matrimonio con Juan Sebastián de Elcano: 138, 150, 163.
- Bidazabal (Bidaçabal), Martín Ruiz de, vecino de Mutriku: 107.
- Bildain (Vildayn) y Orio, Inesa de, señora de la antigua torre de Bildain en Getaria, fallecida en 1513: 24.
- Bildain y Orio, Juan Martínez de, mercader de Getaria, fallecido en Mesina, suegro de Sebastián de Elcano: 15.
- Bildain, familia de Getaria: 19, 24.
- Bildain, María Martín de, casada con el bachiller Juan de Arrona, vecina de Getaria: 24.
- Bizkarraga (Bizcarraga), Domingo de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Blanco, Andrés, canario, grumete en la expedición magallánica: 119.
- Bobadilla, Pedro Fernández de, capitán general de la armada: 84.
- Briant, Nicolas, técnico alemán en armamento: 98.
- Burgos, Francisco de, contador real, sobrino del financiero y factor real Cristóbal de Haro: 146, 149, 159, 160.
- Bustamante, Hernando de, barbero-sangrador de la expedición magallánica, retornó en la Victoria: 134.
- Busturia, Pedro Sánchez de, carpintero de ribera vizcaíno: 148.
- Cabrera, Fadrique Enríquez de, almirante de Castilla: 32.
- Calmette, Bernard, francés, capellán de la expedición magallánica a la que finalmente no se incorporó: 119.
- Camino (Caminos), familia zarauztarra fabricante de lombardas: 106.
- Camino, Juan de, maestre lombardero, vecino de Zarautz: 110.
- Caminos, Martín de, vecino de Zarautz: 110.
- Carande, Ramón, historiador castellano: 92.
- Carlos I, rey de España: 137, 143, 144.
- Caro Baroja, Julio, eximio historiador, antropólogo y lingüista: 96.
- Cartajena (Cartajena), Juan de, capitán y veedor de la expedición magallánica: 53, 128, 129.

- Carvalho (Carballo, Caraballo), Juan López, piloto y capitán portugués en la expedición magallánica: 119, 130.
- Casariego, Jesús Evaristo, tratadista de armas: 92, 96.
- Catalina, infanta de España y archiduquesa de Austria: 48.
- Centurión, Esteban, comerciante genovés establecido en Granada: 87.
- Cerain, Asencio de, ver Zerain, Asencio de.
- Chindurza, ver Txindurtza.
- Cisneros, Francisco Jiménez de, cardenal, inquisidor general y regente del reino de Castilla: 93.
- Colin, Juan, francés, desertor de la expedición magallánica: 119.
- Covarrubias, Diego de, capitán de S.M. y factor real: 143, 146.
- Crespo, Miguel Ángel, historiador: 97.
- Cruz Mundet, José Ramón, historiador: 97.
- Darieta, Sancho de, maestre de nao, vecino de Lezo: 78.
- Deba, Domingo de, carpintero, criado del maestre Martino de Goyenaga, vecino de Deba: 72.
- Deza, Juana, vecina de Peralta, madre del merino Diego de Gobia: 123.
- Díaz, Gaspar, portugués, dispensero de nao, criado de Magallanes: 54.
- Dueñas, Germán, experto en armamento: 92, 93, 96, 100.
- Durango, Juan Bono de, escribano, vecino de Donostia: 83, 104.
- Durango, Juana de, viuda de Juan Serrano, vecina de Sevilla: 121.
- Egaña, María de, vecina de Deba, madre del carpintero y marinero Domingo de Arrona: 124.
- Egibar (Eguibar), Juan de, natural de Azpeitia, escribano de la Casa de la Contratación sevillana: 47.
- Elejalde, Juan de, carpintero de ribera vizcaíno: 148.
- Elio, Lope de, capitán y veedor de las Reales Fábricas de Armas de Placencia: 93, 99.
- Elkano (El Cano, Delcano, Del Cano, Cano, Elcano), familia de Getaria: 13, 16, 18, 19, 21, 22, 24, 25, 156, 160, 163, 164.
- Elkano (Elcano) y del Puerto, Catalina de, vecina de Getaria, hermana de Juan Sebastián de Elkano, casada con Rodrigo Sánchez de Gaintza: 16.
- Elkano (Elcano) y del Puerto, Domingo de, hermano de Juan Sebastián de Elcano, clérigo de la parroquia de San Salvador de Getaria: 47.
- Elkano (Elcano) y del Puerto, Inesa de, vecina de Getaria, hermana de Juan Sebastián de Elcano, casada con Santiago de Guebara: 18, 156, 160, 163.
- Elkano (Elcano) y Del Puerto, Juan Sebastián de, nacido en 1487, natural y vecino de Getaria, maestre y capitán de nao que completó el primer viaje circunnavegatorio, falleciendo en agosto de 1526 en la segunda expedición a la Especiería: 14, 15, 16, 18, 23, 24, 29, 33, 34, 35, 36, 38, 39, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 63, 70, 71, 72, 76, 82, 86, 87, 93, 99, 106, 110, 113, 115, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 136, 137, 138, 139, 144, 145, 148, 149, 150, 152, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164.
- Elkano (Elcano) y del Puerto, María de, vecina de Getaria, hermana de Juan Sebastián de Elcano, casada con Joanes de Mutio: 16, 153, 163.
- Elkano (Elcano) y del Puerto, Martín Pérez de, piloto de nao, acompañó a su hermano Juan Sebastián de Elcano, en la segunda expedición a la Especiería, donde fallecieron: 16, 148, 153, 158.
- Elkano (Elcano) y del Puerto, Ochoa Martínez de, maestre de nao, acompañó a su hermano Juan Sebastián de Elcano, en la segunda expedición a la Es-

- peciería, falleciendo en la Nueva España en 1526: 16, 18, 35, 148, 155.
- Elkano (Elcano) y del Puerto, Sebastián de, nacido en 1481, hermano mayor de Juan Sebastián de Elcano, vecino de Getaria, maestre de nao: 15, 18, 24, 29, 32, 47.
- Elkano (Elcano) y Elorriaga, Antón de, marinero de Zumaia, que fue con Elcano y falleció en la segunda expedición a la Especiería: 156.
- Elkano (Elcano), Antón de, maestre de nao, que casó en Zumaia con María Ochoa de Elorriaga: 156.
- Elkano (Elcano), Domingo de, vecino de Getaria, fallecido para el año 1500, padre del calafate Martín de Elcano: 14.
- Elkano (Elcano), Domingo de, vecino de Getaria, hijo de Sebastián de Elcano y sobrino de Juan Sebastián de Elcano: 18.
- Elkano (Elcano), Domingo Sebastián de, vecino de Getaria, padre de Juan Sebastián de Elcano, casado con Catalina del Puerto: 14, 15, 19, 25, 29, 123.
- Elkano (Elcano), Iohan de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Elkano (Elcano), María Sebastián de, tía de Juan Sebastián de Elcano: 13.
- Elkano (Elcano), Martín de, nacido en 1490, hijo de Domingo de Elcano, primo de Juan Sebastián de Elcano, calafate, vecino de Getaria: 14, 35.
- Elkano y Bildain, Domingo, vecino de Getaria, sobrino de Juan Sebastián de Elcano: 15.
- Elkano y Bildain, Martín de, vecino de Getaria, sobrino de Juan Sebastián de Elcano: 15.
- Elkano y Hernialde, Domingo de, hijo extramatrimonial de Juan Sebastián de Elcano y de María Hernández de Hernialde, fallecido en su niñez: 39, 163.
- Elormendi, Joan Martínez de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Elorriaga y Epelola, Iñigo de, contra maestre de Deba, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 155, 156.
- Elorriaga, Cristóbal López de, maestre y mercader zumayano, al parecer padre del maestre Juan de Elorriaga, participante en el apresto de armadas reales: 44, 58.
- Elorriaga, Juan de, maestre de nao guipuzcoano, probablemente hijo del zumayano Cristóbal López de Elorriaga, avecindado en Sevilla tras su casamiento con Juana de la Haya: 44, 45, 47, 50, 120, 121, 126.
- Elorriaga, María Ochoa de, vecina de Zumaia, casó con el maestre de nao, Antón de Elcano: 156.
- Endaide, Pedro de, carpintero de ribera vizcaíno: 148.
- Epelola, Juan de, piloto de Zumaia, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 155.
- Erandio, Ochoa de, vecino de Bilbao, padre del grumete Ochote de Erandio: 123.
- Erandio, Ochote de, natural de Bilbao, grumete en la expedición magallánica: 123.
- Ereñozaga, Jurdana de, vecina de Mungia, madre del grumete Juan de Orue: 122.
- Ernialde, ver Hernialde.
- Errekalde (Recalde) y Lapazaran, Juan López de, mercader azcoitiano, hijo de Lope Ibáñez y de María Joan, contador de la Casa de la Contratación sevillana, casado con Lorenza de Idiacaiz: 44, 45, 46, 47, 50, 51, 53, 54, 95, 96, 144.
- Errekalde (Recalde), Juan Martínez, mercader y representante del rey, vecino de Bilbao: 93.
- Errekalde (Recalde), Lope Ibáñez de, vecino de Azkoitia, padre del contador Juan López de Recalde: 46.
- Errezabal (Rezabal), Juan Pérez de, factor y responsable de la nao San Juan del contador Juan López de Recalde: 49.

- Errotaetxea (Errotaechea), Joanes de, marinero vizcaíno que participó en la segunda expedición a la Especiería: 150.
- Erzilla (Ercilla), Ochoa Martínez de, capitán de nao, vecino de Bermeo: 72.
- Escalante, Pedro González de, veedor de las Reales Fábricas de Armas de Placencia: 93, 98.
- Espinar, María de, madre del escribano León de Ezpeleta: 121.
- Etxabe (Echabe), Domingo de, ferrero y maestre lombardero, vecino de Deba: 109.
- Etxabe (Echabe), familia debarra fabricante de lombardas: 106.
- Etxaniz (Echaniz), Domingo de, maestre lombardero de Orio: 107.
- Etxaniz (Echaniz), familia oriotarra fabricante de lombardas: 106.
- Ezpeleta y Espinar, León de, al parecer natural de Navarra, escribano en la expedición magallánica: 121.
- Faleiro (Falero), Francisco, marino portugués, hermano del astrónomo Ruy Falero: 53.
- Faleiro (Falero), Ruy, comendador, bachiller y astrónomo portugués que participó en la preparación de la primera expedición a la Especiería: 43, 53, 57, 143.
- Figuerola, Juan de, comunero y vecino de Sevilla: 51.
- Fonseca, Juan Rodríguez de, obispo de Burgos y presidente del Consejo de Indias: 95, 96, 137, 144.
- Fucar, ver Fugger.
- Fúcares, familia de banqueros alemanes de los Austria asentada en Almagro (Ciudad Real): 160.
- Fugger (Fucar), Jacome, banquero alemán que colaboró con la corona española: 152.
- Gaintza (Gainça), Yñigo de, vecino de Getaria: 24.
- Gaintza (Gainza), Rodrigo Sánchez de, vecino de Getaria, casado con Catalina de Elcano, cuñado de Juan Sebastián de Elcano: 16.
- Gaintza (Gainza, Gaynça) y Elcano, Rodrigo Sánchez de, bachiller y clérigo de la parroquia de San Salvador de Getaria, sobrino de Juan Sebastián de Elcano: 16, 18, 161, 163, 164.
- Galarraga, Martín de, guardián y contra maestre de Getaria, que acompañó a Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 153, 157, 160.
- Garaizabal, Martín de, vecino de Somorrostro, marinero participante en la segunda expedición a la Especiería: 150.
- Garate, Martín de, natural de Deba, casado con Catalina de Yarza, carpintero en la expedición magallánica: 123.
- García, Catalina, vecina de Sevilla, casada con el marinero vasco Juanes de Gorostiza o de Segura: 122.
- García, Cristóbal, vizcaíno residente en Sevilla: 121.
- García, Gerónimo, hijo del vizcaíno Cristóbal García, grumete avecindado en el barrio sevillano de Triana, componente de la expedición magallánica: 121.
- Garduza (Garduça), Nicolao de, maestre de nao, vecino de Mutriku: 107, 109.
- Garibai (Garibay) y Zamalloa, Esteban de, antiguo cronista e historiador mondragonés: 92.
- Gaytán, Juan, comendador: 62, 65.
- Gebara (Guebara) y Artazubiaga, Hernando de, mondragonés, acompañante de Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 149, 151, 152, 153.
- Gebara (Guebara) y Elcano, Martín Sánchez de, vecino de Getaria, nacido en 1513, sobrino de Juan Sebastián de Elcano: 18.
- Gebara (Guebara), Beltrán Ibáñez de, maestre de naos, alcalde de Getaria en 1500: 20.

- Gebara (Guebara), Beltrán Ibáñez de, señor de la casa de Altzolaras de Suso en Zestoa, propietario de una casa-torre urbana en Getaria: 20.
- Gebara (Guebara), Santiago de, vecino de Getaria, maestre de nao, casado con Inesa de Elcano, hermana de Juan Sebastián de Elcano, fue a la segunda expedición a las Molucas, falleciendo en la Nueva España en 1526: 16, 18, 149, 156, 160.
- Gil, Juan, historiador y académico sevillano: 87, 119.
- Gileztegi (Guileztegui), Juan Martínez de, bachiller, vecino de Ondarroa: 77.
- Gileztegi (Guileztegui), Magdalena de, esposa del maestre Domingo de Apallua, vecina de Ondarroa: 77.
- Gobia y Deza, Diego de, conocido como Diego de Peralta, natural de pueblo navarro de Peralta, merino en la expedición magallánica: 123.
- Gobia, Juan de, vecino de Peralta, padre del merino Diego de Gobia: 123.
- Goiena (Goyena), Juan Pérez de, maestre de fabricar naos, nacido en 1494, vecino de la anteiglesia vizcaína de Ispaster: 71, 74, 81.
- Goienaga (Goyenaga), Martino de, nacido en 1466, maestre de fabricar naos, presunto constructor de la nao Victoria, vecino de Deba: 71, 72, 73, 81, 82.
- Goitisoló y Nafarrola, Martín de, natural y vecino de Bakio, calafate en la expedición magallánica: 121.
- Goitisoló, Martín Ybáñez de, vecino de Bakio, padre del calafate Martín de Goitisoló: 121.
- Gómez Lago, José Manuel, historiador: 97.
- Gómez, Esteban, piloto portugués de la Casa de la Contratación, participante en la expedición magallánica, así como en el segundo viaje a la Especiería: 138, 144, 146.
- González (Gonçález), Alonso, portugués, despensero de nao, vecindado por casamiento en Sevilla: 54.
- Gopegi (Gopegui), Diego Ortíz de, vecino de Bilbao, padre del despensero Juan Ortíz de Gopegui: 121.
- Gopegi (Gopegui), Juan Ortíz de, vecino de Bilbao, hijo de Diego Ortíz y de Elvira Ortíz, despensero en la expedición magallánica y que asimismo participó en la segunda armada a la Especiería: 121, 150.
- Gorostiaga, Andrés de, marinero de Getaria, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 153.
- Gorostiaga, Domingo Martínez de, maestre de nao, vecino de Getaria: 29, 161.
- Gorostiza, Juanes de, conocido como Juanes de Segura, natural de Segura y vecindado en Sevilla tras su matrimonio con Catalina García, marinero de la expedición magallánica: 120, 122.
- Gorostiza, Martín de, vecino de Segura, padre del marinero Juanes de Gorostiza o de Segura: 122.
- Guerra, Juan Carlos de, historiador mondragonés: 151.
- Guzmán, Juan de, comunero y vecino de Sevilla: 51.
- Haro, Cristóbal de, natural de Burgos, mercader, financiero y factor de la Casa de la Contratación de Sevilla: 146, 152.
- Haya, Juana de la, vecina de Sevilla, esposa del maestre Juan de Elorriaga: 44, 121.
- Hernalde (Erñialde), María Hernández de, vecina de Getaria, tuvo un hijo fuera de matrimonio, llamado Domingo, con Juan Sebastián de Elcano: 39, 163.
- Hoa, Miguel de, maestre carpintero de fabricar naos, nacido en 1460, vecino de Donostia: 66, 73.
- Hoa, Pedro de, carpintero, criado del maestre de fabricar naos Martín de Arizmendi: 74.
- Hormaetxea (Hormaechea), Pedro de, maestre de nao, vecino de Mutriku: 114.
- Huelva, Juan de, maestre de nao andaluz que fue con Loaysa en la segunda expedición a la Especiería: 155.

- Hullán, Miguel Ruiz de, maestre de nao, vecino de Deba: 114.
- Iartzza (Yarza), Catalina de, vecina de Deba, esposa del carpintero Martín de Garate: 123.
- Iartzza (Yarza), Domingo de, ver Arrona y Egaña, Domingo de.
- Ibáñez (Ybáñez), María, vecina de Arrigorriaga, madre del grumete Martín de Aguirre: 122.
- Ibáñez (Ybáñez), María, vecina de Galdakano, madre del barbero Pedro de Olabarrieta: 122.
- Ibarra (Ybarra), Fortuno de, maestro lombardero vecino de Eibar: 101.
- Ibarra (Ybarra), Martín Sánchez de, maestro lombardero vecino de Eibar: 101, 105.
- Ibarra, Martín Ibáñez de, mercader, vecino de Eibar: 104.
- Ibartola (Ybartola), Yñigo de, maestre de nao, vecino de Deba: 114, 115.
- Idiakaitz (Idiacaiz), Lorenza de, natural de Azkoitia, esposa del contador de la Casa de la Contratación, Juan López de Recalde: 46.
- Ierategi (Iherategui), Martín de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Igartza (Ygarça), Martín de, vecino de Deba: 109.
- Intxaurraga (Inchaurraga) y Txindurtza, Machín de, natural de Bermeo, grumete y marinero de la expedición magallánica: 124, 134.
- Intxaurraga (Inchaurraga), Martín de, vecino de Bermeo, padre del grumete y marinero Machín de Inchaurraga: 124.
- Ipintza (Ypinça). Jacobo de, vecino de Zestoa: 29.
- Iraeta, familia avecindada en Getaria: 19.
- Iraeta, Pedro Beltrán de, casado con Miguela de Luscano, vecinos de Getaria: 21, 22.
- Iraurgi (Iraurgui), Pedro de, maestre de nao guipuzcoano: 36.
- Irun Uranzu, Juanes de, natural de Irun, grumete en la expedición magallánica: 122.
- Irun Uranzu, Miguel de, vecino de Irun, padre del grumete Juanes de Irun Uranzu: 122.
- Iruna y Agirresaroe, Lorenzo de, natural del barrio Sorabilla de Andoain, marinero en la expedición magallánica: 124, 134, 136.
- Iruna, Juan de, vecino de Sorabilla (Andoain), padre del marinero Lorenzo de Iruna: 124.
- Irureta (Yrureta), Juan de, el mozo, vecino de Aia: 110.
- Irusta, Diego de, abad del monasterio de Zenarrutza en Bizkaia: 76.
- Isasa, Pedro de, maestre guipuzcoano de nao: 84.
- Isasi (Ysasi), Juan de, maestro lombardero vecino de Eibar: 101.
- Isasi (Ysasi), Juan Martínez de, maestro lombardero vecino de Eibar: 101.
- Isasi (Ysasi), Onofre de, maestre de nao, vecino de Rentería: 113.
- Isasti, Domingo de, maestre de nao, vecino de Getaria: 29.
- Isasti, Juan López de, maestre de nao, vecino de Rentería: 86.
- Isasti, Martín de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Iturbe, Martín Ruiz de, mercader bergarés, estante en Sevilla: 49.
- Iturritza (Yturriça), Juan Simón de, maestre de nao, vecino de Mutriku: 107, 108, 109.
- Izeta, familia de prebostes de Getaria: 19.
- Juana, reina de Castilla, apodada "La Loca": 66.
- Juana, vecina de Bilbao, madre del grumete Ochote de Erandio: 123.
- Karkizano (Carquizano), Martín García de, marinero, vecino de Elgoibar, acompañó a Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 154, 155.

- Karkizano (Carquizano), Martín Iñíguez de, natural y vecino de Elgoibar, ferrero, mercader, marino, alguacil mayor, contador y capitán general en la segunda expedición de 1525 a la Especiería: 35, 148, 154, 155, 158, 159.
- Laborda, Miguel de, maestre de nao guipuzcoano: 36.
- Ladero Quesada, Miguel Ángel, historiador vallisoletano: 78.
- Landström, Björn, escritor e historiador finlandés: 60, 63.
- Lapazaran, María Joan de, vecina de Azkoitia, madre del contador Juan López de Recalde: 46.
- Lardizabal, familia con raíces en Segura: 36.
- Larraga, Juan de, dicho Juan Navarro, natural de Pamplona, grumete y marinero de la expedición magallánica: 124.
- Larraga, Juan de, vecino de Pamplona, padre del grumete y marinero del mismo nombre: 124.
- Larrañaga, Ramiro, eximio historiador de la armería vasca, natural de Soraluze: 93, 98.
- Larrume, Pedro de, vecino de Zarautz: 110.
- Larrume, Sancho de, mercader de Zarautz: 74.
- Lasalde, Juan López de, escribano, vecino de Mutriku: 112.
- Lazkano (Lazcano) y Albistur, Pedro de, conocido como Pedro de Tolosa, grumete y despensero en la expedición magallánica: 123, 133.
- Lazkano (Lazcano), Pedro de, vecino de Tolosa, padre del grumete y despensero de su mismo nombre: 123.
- Legarda, Hernando de, carpintero de Elgoibar, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 155.
- Legarreta, Juan Martínez de, maestre de nao, vecino de Bilbao: 72.
- Legizamon (Leguizamon), Juan de, vizcaíno, representante del capitán Juan Nicolás de Arteita: 59.
- Legizamon (Leguizamon), Sancho Díaz de, alcalde de Casa y Corte Real en Valladolid: 128, 138.
- Lema Pueyo, José Ángel, historiador: 97.
- Lertxundi (Lerchundi), Catalina de, vecina de Getaria, que tuvo un hijo del clérigo Bartolomé de Arreche: 153, 160, 163.
- Lertxundi (Lerchundi), Domingo, maestre lombardero, vecino de Zarautz: 110, 111.
- Lertxundi (Lerchundi), familia de lombarderos de Zarautz: 106, 110, 114.
- Lertxundi (Lerchundi), Juan de, el mayor, maestre lombardero, vecino de Zarautz: 110.
- Lertxundi (Lerchundi), Juan Ruiz de, maestre herrero y lombardero de Zarautz, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 153.
- Lertxundi (Lerchundi), Martín Ruiz de, el mayor, hijo de Domingo, maestre lombardero, vecino de Zarautz: 81, 110, 111, 113.
- Lertxundi (Lerchundi), Martín Ruiz de, el menor, maestre lombardero, vecino de Zarautz: 110, 111, 114.
- Leyba, Sancho Martínez de, militar y corregidor de Gipuzkoa en 1515: 34.
- Lezama, Hernando de, armero y marinero vizcaíno que participó en la segunda expedición a la Especiería: 150.
- Lezo, Domingo de, carpintero, criado del maestre de fabricar naos Martín de Arizmendi: 74.
- Loaysa, fray Francisco García de, arzobispo de Sevilla, presidente del Consejo de Indias e inquisidor general: 151.
- Loaysa, García Jofre de, fraile manchego y comendador de la orden de San Juan de Jerusalén, capitán general de la expedición a la Especiería en 1525: 16, 52, 100, 138, 151, 152, 153, 154, 155, 157, 158, 159, 160, 161.

- López, Hernán, sobresaliente tinerfeño de la expedición magallánica: 119.
- Lumbort, Francisco de, técnico alemán en armamento: 98.
- Luskando (Luscando), Miguela de, casada con Pedro Beltrán de Iraeta, vecinos de Getaria: 22.
- Mafra, Ginés de, vecino de Jerez de la Frontera, marino superviviente de la expedición magallánica, regresó a España en 1527: 131, 132.
- Magallaes (Magallanes) y De la Mezquita, Hernando de, hijo de Rodrigo y de Alda, natural de la ciudad portuguesa del Puerto (Oporto), casado en Sevilla con Beatriz Barbosa, marino y capitán general de la primera expedición a la Especiería: 43, 44, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 57, 59, 87, 93, 94, 95, 100, 113, 119, 121, 125, 126, 128, 129, 130, 131, 137, 143, 144, 146, 154, 161.
- Magallaes (Magallanes), Rodrigo de, portugués, casado con Alda de la Mezquita, vecino de Oporto (Portugal), padre del capitán Hernando de Magallanes: 137.
- Mallea, Juan Martínez de, mercader, vecino de Eibar: 101, 104.
- Mantelola, Juan Martínez de, vecino de Getaria: 14.
- María, vecina de Irun, madre del grumete Juanes de Irun Uranzu: 122.
- Markaida (Marcaida), Magdalena de, vecina de Bermeo, esposa del calafate y contraamaestre Antón de Basozabal: 123.
- Martín, Diego, vecino de Huelva, marino y maestre en la expedición magallánica: 130.
- Matienzo, Sancho de, tesorero de la Casa de la Contratación sevillana: 51, 53, 54, 100.
- Mazón, Tomás, ingeniero, especialista en la expedición magallánica: 120.
- Mazuecos, Juan de, marino manchego en la segunda expedición a la Especiería: 154, 159.
- Meléndez, Bernaldino, tesorero real: 160.
- Mena, Carmen, historiadora sevillana: 78.
- Mendeja, Sancho de, maestre carpintero vecino de Lekeitio: 65.
- Mendoza, Luis de, capitán y tesorero de la expedición magallánica: 129.
- Mentxaka (Menchaca), María Ybáñez de, vecina de Urduliz, madre del balletero y marino Juan de Urreizti y Menchaca: 122.
- Mentxaka, Juan, balletero, ver Urreizti y Mentxaka, Juan.
- Merque, Hanz, técnico alemán en armamento: 99.
- Mezquita, Alda de la, portuguesa, casada con Rodrigo de Magallanes, madre del capitán Hernando de Magallanes: 137.
- Mezquita, Álvaro de la, portugués, primo de Magallanes, sobresaliente y capitán en la expedición magallánica que retornó preso a Sevilla en la nao San Antonio: 128, 129, 144.
- Mira Caballos, Esteban, historiador andaluz: 77.
- Montero, Juan, maestre de la nao gallega de la armada magallánica: 60.
- Morales, Hernando de, marino y piloto sevillano de la expedición magallánica: 96.
- Morteruza y Mugertegi, Pedro de, conocido como Perucho de Bermeo, natural de Bermeo, grumete de la expedición magallánica: 124.
- Morteruza, Juan de, vecino de Bermeo, padre del grumete Pedro de Morteruza: 124.
- Mugertegi (Muguertegui), María Ochoa de, vecina de Bermeo, madre del grumete Pedro de Morteruza: 124.
- Mutio y Elkano, Esteban de, vecino de Getaria, marino, sobrino de Juan Sebastián de Elcano, al que acompañó en la segunda expedición a la Especiería, falleciendo en la isla de Tidore: 16, 153.

- Mutio y Elkano, María Juan de, vecina de Getaria, sobrina de Juan Sebastián de Elcano: 16.
- Mutio, Joanes de, vecino de Getaria, casado con María de Elcano, hermana de Juan Sebastián de Elcano: 16.
- Nafarrola, María López de, vecina de Bakio, madre del calafate, Martín de Goitisoló: 121.
- Navarrete, Martín Fernández de, historiador clásico: 57, 60, 87.
- Naysich, Jacob, técnico alemán en armamento: 99.
- Núñez de Ávila, Rodrigo Vela, corregidor en Gipuzkoa: 66, 101.
- Oikina (Oiquina), Juan de, maestro de nao, vecino de Getaria: 38, 72.
- Olabarrieta, Pedro de, natural de Galdakano, barbero en la expedición magallánica: 122.
- Olabarrieta, Pedro de, vecino de Galdakano, padre del barbero de su mismo nombre: 122.
- Olarte y Berriz, Sebastián de, natural de Bilbao, marinero en la expedición magallánica: 122.
- Olarte, Diego Hernández de, vecino de Bilbao, padre del marinero Sebastián de Olarte: 122.
- Olazabal y Bildain, María López de, casada con García de Arrona, vecinos de Getaria: 22.
- Olazabal, familia de Getaria: 19.
- Olazegi (Olazegui), Martín de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Oñati, conde de: 97.
- Orendain, Martín de, carpintero, criado del maestro de fabricar naos Martín de Arizmendi: 74.
- Orexa, Miguel Ibáñez de, vecino de Getaria: 25.
- Ortíz, Elvira, vecina de Bilbao, madre del dispensero Juan Ortíz de Gopegui: 121.
- Orue y Ereñozaga, Juan de, natural de Mungia, grumete en la expedición magallánica: 122.
- Orue, Juan de, vecino de Mungia, padre del grumete Juan de Orue: 122.
- Otsaurteaga (Osaurteaga), Juan Antón de, maestro de nao, vecino de Mutriku: 107.
- Otxandiano (Ochandiano), Domingo de, contador de la Casa de la Contratación de Sevilla: 133.
- Ovando, Nicolás de, comendador de la Orden de Alcántara: 152.
- Oviedo, Gonzalo Fernández de, antiguo historiador de las Indias: 87.
- Pedrarias Dávila, (Pedro Arias de Ávila), natural de Segovia, capitán de la expedición a la región centroamericana de Castilla del Oro: 45, 52.
- Pedro, natural de Canarias, maestro calafate en la expedición magallánica: 119.
- Perea, Iñigo Cortés de, contador de la nao capitana en la segunda expedición a la Especiería: 158.
- Pérez, María, vecina de Bermeo, casada con el carpintero Pedro de Sautua: 121.
- Pieza, Sancho de la, marinero cántabro de la expedición magallánica, que falleció por ahogamiento en Sevilla: 119.
- Pigafetta, Antonio de, conocido como Antonio Lombardo, cronista de la expedición, natural de la región italiana de Lombardía, se enroló como criado de Magallanes, retornando como sobresaliente en la Victoria: 133.
- Ponce de León, Juan, capitán de la armada contra los Caribes en 1515: 45.
- Portuondo, Rodrigo de, maestro de nao y capitán de las galeras reales: 78.
- Poyo, Macías del, piloto que fue en la segunda expedición a la Especiería: 162, 163.
- Puerto del, familia de Getaria: 14.
- Puerto, Catalina del, esposa de Domingo Sebastián de Elcano, madre de Juan Sebastián de Elcano, vecina de Getaria: 15, 29, 123, 160, 161, 163, 164.

- Puerto, Domingo Ochoa del, el menor en días, vecino de Getaria, escribano, nieto de Domingo Ochoa del Puerto: 16.
- Puerto, Domingo Ochoa del, nacido en 1453, hijo de Ochoa Martínez del Puerto, vecino de Getaria, de profesión escribano como su padre: 14, 15, 29.
- Puerto, Ochoa del, hijo de Domingo Ochoa del Puerto, clérigo de la parroquia de San Salvador de Getaria: 15.
- Puerto, Ochoa Martínez del, vecino de Getaria, fallecido para 1475, de profesión escribano: 14.
- Puerto, Ochoa Martínez del, vecino de Getaria, hijo de Domingo Ochoa del Puerto, de profesión escribano: 15.
- Quesada, Gaspar de, capitán de la expedición magallánica: 129.
- Recalde, ver Errekalde.
- Reina, Pedro Sánchez de la, clérigo andaluz, capellán sustituto del francés Bernard Calmette en la expedición magallánica, que fue abandonado por Magallanes en la Patagonia: 119.
- Renteria, Domingo de la, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Renteria, Martín de la, capitán del rey y maestre de nao, vecino de Rentería: 77, 83.
- Renteria, Martín de la, tonelero, residente en el antiguo arrabal de Herrerieta en Getaria: 24.
- Rentería, Ramos de la, capitán y maestre de nao, vecino de Ondarroa: 76.
- Reyes Católicos: 65, 92, 97.
- Rezabal, Juan Pérez, ver Errezabal.
- Saboya, Duque de: 36.
- Sagarraga, Juan de, vecino de Azkoitia, encargado del acopio de armamento: 105.
- Sal, Diego González de la, juez regio: 97.
- Salamón, Antonio, albanés, residente en Sicilia, primer maestre de la nao Victoria: 128.
- Salazar, Toribio Alonso de, natural de las Encartaciones y vecino de Valladolid, contador y capitán general de la segunda armada a la Especiería: 158.
- San Martín, Andrés de, piloto de la expedición magallánica, vecino de Sevilla: 95.
- Sancha, vecina de Barakaldo, madre del paje Juan de Zubileta que dio la vuelta al mundo con Elcano: 123.
- Sánchez Coello, Alonso, pintor renacentista valenciano: 46.
- Sánchez, Carlos, aragonés, desertor de la expedición magallánica: 119.
- Sánchez, María, vecina de Bermeo, madre del paje Pedro de Chindurza: 124.
- Santa Cruz, Francisco de, mercader sevillano: 47, 48.
- Santelices, Juan de, conocido como Juanico Vizcaíno, natural de Somorrostro, grumete en la expedición magallánica: 123, 134.
- Santelices, Juan de, vecino de Somorrostro, padre del grumete de su mismo nombre: 123.
- Santelices, María de, vecina de Somorrostro, madre del grumete Juan de Santelices: 123.
- Santiago, Esteban de, maestre de nao y mercader, vecino de Donostia: 101, 104, 105.
- Santillán, Diego de, comendador de la Orden de Alcántara: 152.
- Sarasola, Joan de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Sasiola, Miguel Ibáñez de, maestre de nao, vecino de Deba: 86, 113.
- Sautua, Pedro de, vecino de Bermeo, casado con María Pérez, carpintero en la expedición magallánica: 121.
- Seguro, Gonzalo Ibáñez de, nacido en 1457, alcalde de Getaria en 1500: 20.

- Seguro, Martín González de, vecino de Aia, suegro del lombardero Joan de Camino: 110.
- Serna, Bernardino de la, vecino de Sevilla, colaborador de Elcano: 48.
- Serrano y Durango, Francisco, hijo de Juana de Durango, vecino de Sevilla, paje en la expedición magallánica: 121.
- Serrano, Celso Miguel, profesor y lingüista: 120.
- Soroa, Juan de, vecino de Zarautz: 153.
- Tejeda, Alonso de, contador de la nao capitana en la segunda expedición a la Especiería: 157.
- Teza, Martín de, mercader y propietario de nao, vecino de Bilbao: 146.
- Tolosa, Joanes de, alias "Chartico", vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Tolosa, Miguel de, marinero de Getaria, que fue con Elcano en la segunda expedición a la Especiería: 153.
- Torre, Antón Pérez de la, maestre de nao donostiarra: 66.
- Torre, Hernando de la, contador y postrero capitán general de la segunda expedición a la Especiería: 157, 161, 162.
- Torres, Lázaro de, sobresaliente que abandonó la expedición magallánica en Canarias: 119.
- Txindurtza (Chindurza), Marina de, vecina de Bermeo, madre del grumete y marinero Machín de Inchaurreaga: 124.
- Txindurtza (Chindurza), Pedro de, natural de Bermeo, casado con María Ochoa de Artaeche, paje de la expedición magallánica: 124, 133.
- Txindurtza (Chindurza), Pedro de, vecino de Bermeo, padre del paje del mismo nombre: 124.
- Ubilla, Jofre Ybáñez de, maestre de nao, vecino de Mutriku: 111.
- Ubilla, Juan de, maestre carpintero de fabricar naos, vecino de Ondarroa: 86.
- Ugarte y Urdaiaga, Lope de, natural de Azpeitia, marinero en la expedición magallánica: 122.
- Ugarte, Juan López de, vecino de Azpeitia, padre del marinero Lope de Ugarte: 122.
- Untzeta (Unzeta), Juan Ortíz de, escribano, casado con María Ibáñez de Amilibia, residentes en el antiguo arrabal de Herrerieta en Getaria: 24.
- Urdaiaga (Urdayaga), Catalina de, vecina de Azpeitia, madre del marinero Lope de Ugarte: 122.
- Urdalleta, Pedro de, vecino y componente de la tropa local de Getaria en 1515: 34.
- Urdaneta, Andrés de, natural de Ordizia, célebre marinero que acompañó a Elcano en la segunda expedición a la Especiería y acabó profesando en la Orden de San Agustín: 151, 153, 157, 158, 161.
- Uriarte, Pedro Ochoa de, el mayor en días, maestre de fabricar naos, vecino de la anteiglesia vizcaína de Ispaster: 71, 74, 76.
- Uriarte, Pedro Ochoa de, el menor en días, maestre de fabricar naos, vecino de la anteiglesia vizcaína de Ispaster: 76.
- Urkiola (Urquiola), familia de Getaria emparentada con los Elcano: 22, 24.
- Urkiola (Urquiola), María Domínguez de, vecina de Getaria: 23.
- Urkiola (Urquiola), Martín de, maestre de naos, vecino de Getaria: 24.
- Urnieta, Joanes de, maestre de nao donostiarra: 66.
- Urreizti y Mentxaka, Juan de, conocido como Juan de Menchaca, natural de Urduliz y vecino de Bilbao, casado con Sancha de Arrieta, balletero y marinero en la expedición magallánica, que asimismo participó en la segunda armada a la Especiería: 122, 150.
- Urreizti, Martín de, vecino de Urduliz, padre del balletero y marinero Juan de Urreizti y Menchaca: 122.

- Urrezti (Urresti), Domingo de, maestre lombardero de Orio, probablemente hijo de Juan de Urresti: 107, 108.
- Urrezti (Urresti), familia oriotarra fabricante de lombardas: 106, 107.
- Urrezti (Urresti), Juan de, maestre lombardero de Orio: 107.
- Urzuriaga, Juan de, carpintero, criado del maestre Martino de Goyenaga, vecino de Deba: 72.
- Uzarraga, Domingo de, vecino y alcalde de Getaria en 1522: 34.
- Vallecillo, Bernal González de, escribano antiguo de Sevilla: 59, 137.
- Varela, Agustín de, maestre de nao gallego, participante en la segunda expedición a la Especiería: 149.
- Varela, Consuelo, historiadora andaluza: 87.
- Varela, Rodrigo de, maestre de nao gallego, participante en la segunda expedición a la Especiería: 149.
- Vargas Ponce, José, marino, político y erudito andaluz: 36.
- Vargas, Francisco de, licenciado y tesorero del Consejo Real: 48.
- Vázquez, Braulio, archivero e historiador: 120.
- Vera, Diego de, militar abulense: 36.
- Villar, María, vecina de Portugalete, esposa del marinero Pedro de Aguirre y Balmaseda: 122.
- Villaviciosa, Martín Sanz de, maestre de nao, morador en Pasajes: 91, 92.
- Welzer (Belzer), Bartolomé, banquero alemán que prestó apoyo financiero a los Austrias: 152.
- Ybartola, ver Ibartola.
- Ygarça, ver Iartza.
- Ypinça, ver Ipintza.
- Yrureta, ver Irureta.
- Ysasi, ver Isasi.
- Yturriça, ver Iturritza.
- Zabalaga, Sebastián de, escribano de Getaria: 24.
- Zarautz, familia de Getaria: 19.
- Zerain (Ceraín), Asencio de, maestre de nao, vecino de Deba: 76.
- Zezenarro (Çeçenarro), Martín de, clérigo, vecino de Zarautz: 110.
- Zubieta, Juan Zuri de, maestre de nao guipuzcoano: 36.
- Zubileta, Juan de, natural del barrio de Burtzeña en Barakaldo, paje de la expedición magallánica, que retornó con Elcano: 123, 133, 136.
- Zubileta, Martín Ochoa de, vecino de Barakaldo, padre del paje Juan de Zubileta que dio la vuelta al mundo con Elcano: 123.

TOKI-IZENEKOA / TOPONÍMICO

- África, continente: 36, 48, 83.
- Aia (Aya), tierra, universidad y localidad en Gipuzkoa: 13, 110.
- Akerraga (Aquerraga), huerto y naranjal en término de Getaria: 22.
- Akerregi (Aquerregui), viña hacia el mar en Getaria: 22.
- Alemania, país europeo: 145.
- Alfaro, localidad riojana: 65.
- Alicante, ciudad y puerto en Levante: 36.
- Altzola, barriada de Elgoibar y antiguo puerto fluvial en el río Deba: 97.
- Altzolaras de Suso, casa-torre y palacio en jurisdicción de Zestoa: 20, 148.
- América, continente: 46.
- Andalucía (Andaluzía), región española: 29, 120, 145.
- Angola, país africano: 124.
- Annobon, isla en Guinea Ecuatorial, también denominada San Mateo: 158.
- Aracena, localidad onubense con iglesia prioral: 48.
- Argel, ciudad y puerto en Argelia: 36, 44, 84.
- Argentina, país sudamericano: 122.
- Arrasate/Mondragón, localidad guipuzcoana: 92, 97, 98, 99, 105, 150.
- Arrigorriaga, localidad vizcaína: 122.
- Atlántico, océano: 45.
- Augusta, localidad alemana: 99.
- Axon, finca rústica en tierra portuguesa de Gaya, término de Oporto: 137.
- Azkoitia, localidad de Gipuzkoa: 46, 68, 109.
- Azpeitia, localidad de Gipuzkoa: 68, 122.
- Badajoz, ciudad extremeña: 138, 139.
- Bakio, localidad vizcaína: 121.
- Barakaldo, localidad vizcaína: 123.
- Barcelona, ciudad y puerto en Cataluña: 53, 120.
- Bedua, caserío y antiguo astillero en término de Zumaiá: 68.
- Bergara (Vergara), localidad guipuzcoana: 92, 105.
- Bermeo, localidad y puerto en Bizkaia: 120, 121, 123, 124, 125, 151.
- Berraso, histórica calle de Getaria, hoy en día denominada Elkano: 23, 24.
- Bilbao, localidad y puerto en Bizkaia: 120, 121, 122, 123, 125, 146, 147, 148, 149.
- Bildain, antigua casa-torre en Getaria: 24.
- Bizkaia (Biscaya, Vizcaya), condado, señorío y provincia de: 70, 94, 121, 122, 123, 124, 139, 149.
- Bizkaia (Vizcaya), lugar y antiguo astillero en la zona de Pasaia de la jurisdicción de Hondarribia: 74, 77, 93, 95.
- Borneo, isla en el sudeste asiático: 121, 124.

- Brasil, país sudamericano: 119, 128, 131.
- Bretaña, región francesa: 60.
- Bristol, ciudad y puerto en Inglaterra: 78.
- Buena Esperanza, cabo en el extremo sur africano: 123, 144.
- Burgos, ciudad y obispado en Castilla: 33, 95, 137, 139, 143, 146.
- Burtzeña (Burceña), barrio de Barakaldo: 123.
- Cabo Verde, isla y país africano: 123, 124, 133.
- Cádiz, ciudad y puerto en Andalucía: 51, 58.
- Canarias, archipiélago español frente a la costa africana: 119.
- Cantábrico, costa y mar: 78.
- Caribe, región en América central: 45, 48.
- Casa de la Contratación de la Especiería, antigua sede radicada en La Coruña para el comercio de especias: 145.
- Casa de la Contratación de las Indias, antigua sede sevillana del tráfico colonial: 44, 46, 47, 50, 51, 53, 100, 133, 138, 144, 146.
- Castilla del Oro, antiguo territorio español en Centroamérica: 45, 52.
- Castilla la Vieja, región española: 70.
- Castilla, reino y región española: 15, 29, 59, 115, 120, 134, 144.
- Castro, antigua calle en Sevilla: 46.
- Cebú, isla y provincia en Filipinas: 121, 122, 124, 131.
- Cochin, ciudad costera de la India: 162.
- Cork, puerto marítimo en Irlanda: 78.
- Cuba, isla en las Antillas: 45.
- Darien, antigua gobernación española en Centroamérica: 45.
- Deba (Montreal de Deba), puerto, astillero y localidad de Gipuzkoa: 61, 68, 71, 74, 81, 82, 86, 87, 97, 101, 104, 106, 108, 113, 114, 123, 124, 150, 155.
- Deba, río, comarca y valle en Gipuzkoa: 50, 96, 97, 105.
- Deusto, distrito bilbaíno en la ribera del Nervión: 146.
- Donostia/San Sebastián (Sant Sebastián), puerto, astillero y localidad de Gipuzkoa: 15, 29, 32, 34, 65, 66, 67, 70, 71, 72, 73, 74, 83, 86, 101, 104, 112, 113, 126.
- Durango, localidad vizcaína: 105.
- Eibar (Eybar), localidad armera guipuzcoana: 98, 100, 101.
- Elgeta (Elgueta), localidad guipuzcoana: 105.
- Elgoibar, localidad guipuzcoana: 35, 98, 150, 154.
- Elkano, barriada rural de Aia: 13.
- Elkano, calle en Getaria: 24.
- Elorrio, localidad vizcaína: 105.
- Epelola de Suso, caserío y antiguo astillero en Oikina: 68.
- Erandio, localidad en Bizkaia: 59.
- Ergobia, antiguo vado, puerto menor y barriada de Astigarraga en Gipuzkoa: 74.
- Escocia, país europeo: 145.
- Eskoriatza (Escoriaça), localidad guipuzcoana: 105.
- España, país europeo: 66, 92, 95, 123, 124, 131, 159.
- Española la, antigua denominación de isla caribeña (República Dominicana/Haití): 87.
- Especiería, zona de las islas Molucas: 36, 43, 52, 87, 136, 139, 143, 144, 146, 148, 150, 161.
- Estella, localidad navarra: 121.
- Europa, continente: 66, 92, 96.
- Euskal Herria/País Vasco: 57, 62, 92, 93, 94, 96, 97, 98, 115.

- Falkondegi (Falcondégui), histórica calle en Getaria: 23.
- Fernandina, isla en el Caribe: 48.
- Flandes, condado y región europea: 52, 59, 73, 84, 145.
- Francia, país europeo: 35, 145.
- Fuenterrabia, ver Hondarribia.
- Gada, isla de las Molucas: 123.
- Galdakano, localidad vizcaína: 122.
- Galicia, región española: 60, 153.
- Gastaetazabaleta (Gastaetaçabaleta), lugar y viña en Getaria: 22.
- Gasteatape, peña y lugar en Getaria: 24.
- Gaya, tierra y término de la ciudad portuguesa de Oporto: 137.
- Gernika (Guernica), localidad vizcaína: 105.
- Getaria, puerto, astillero y localidad de Gipuzkoa: 13, 15, 17, 18, 19, 20, 23, 25, 29, 32, 34, 36, 37, 38, 39, 70, 72, 87, 123, 126, 138, 148, 149, 150, 161, 163.
- Gipuzkoa (Guipuzcoa), antigua hermandad y provincia de: 19, 30, 70, 71, 77, 80, 81, 83, 93, 97, 105, 121, 122, 123, 124.
- Golisper, manzanal en término de Getaria: 22.
- Granada, ciudad en Andalucía: 87.
- Guadalquivir, río peninsular: 58.
- Guinea, país centroafricano: 128.
- Hego, valle en comarca del Bajo Deba: 97.
- Herrerieta, histórico arrabal en Getaria: 23.
- Honatsaga (Honasaga), manzanal en término de Getaria: 22.
- Hondarribia (Fuenterrabia), localidad y puerto en Gipuzkoa: 34, 68, 73, 74, 82, 99, 126, 154, 156.
- Hondarroa, ver Ondarroa.
- Huelva, ciudad y provincia en Andalucía: 130.
- Ibarra, antigua ferrería y rementería en Eibar: 104.
- India (Yndia), país asiático: 162.
- Indias, antiguo denominación de América: 48, 87, 110, 151.
- Inglaterra (Ynglaterra), país europeo: 52, 84, 104, 105, 145.
- Irarrazabal, caserío y antiguo astillero en la margen derecha de la desembocadura del río Deba: 68.
- Irlanda, isla y país europeo: 78, 91.
- Irun, localidad guipuzcoana: 122.
- Iruroguen, caserío y antiguo astillero del río Deba en la zona de Astigarribia: 68.
- Isasi, antigua ferrería y rementería en Eibar: 104.
- Ispaster (Yzpaster), localidad vizcaína: 71, 74, 81, 121.
- Italia, país europeo: 96.
- Itsalde (Ysalde), viña en la zona de Akerregi en Getaria: 22.
- Jerez (Xerez) de la Frontera, ciudad y puerto en Andalucía: 32.
- Kanpaizar (Canpayçar), tierra y viña de Getaria: 25.
- Karkizano (Carquizano) de Suso, casa solar en la barriada de Arriaga de Elgoibar: 35, 154.
- Karkizano (Carquizano) de Yuso, casa solar en la barriada de Arriaga de Elgoibar, también conocida como Palacio: 154.
- La Coruña, ciudad, puerto y sede de la Casa de la Contratación de la Especiería en Galicia: 48, 145, 149, 150, 152, 159.
- La Rochelle (La Rochela), ciudad y puerto en Francia: 91.
- Laredo, localidad costera cántabra: 122.
- Lasalde, viña en término de Getaria: 22.

- Lasao, caserío y antiguo astillero en la margen izquierda de la desembocadura del río Deba: 68.
- Lastur, barrio rural y valle en término de Deba: 97.
- Laurgain, casa-torre en Aia: 48,134, 139.
- Lekeitio (Lequeitio), localidad y puerto en Bizkaia: 59, 71, 121, 146.
- Lepe, localidad de Huelva: 154.
- Levante, región mediterránea: 36, 63, 66, 145.
- Lezo, lugar y antiguo astillero en la zona de Pasaia de la jurisdicción de S;Hondarribia: 74, 78, 82.
- Lili, casa-torre en Zestoa: 29.
- Lisboa (Lisbona), ciudad y puerto en Portugal: 133, 145, 162, 163.
- Logroño, ciudad en La Rioja: 34.
- Londres, ciudad y puerto en Inglaterra: 59.
- Mactán, isla filipina: 130.
- Madrid, ciudad española: 99.
- Magallanes, estrecho de, paso marítimo en el extremo sur de Chile: 18, 132, 154, 155, 157, 159.
- Málaga, ciudad y puerto en Andalucía: 51, 77.
- Malkorbe (Malcorbe), lugar, molino y viña en Getaria: 22.
- Maluco, ver Molucas.
- Markina (Marquina), localidad vizcaína: 105.
- Mayor, calle en Getaria: 22, 23.
- Medina del Campo, localidad en Valladolid: 92.
- Mediterráneo, mar: 32, 53, 63, 65.
- Mendaro, localidad y valle próximo a la desembocadura del río Deba: 97.
- Mesina, ciudad y puerto en Italia: 15, 32.
- Milán, ciudad italiana: 99.
- Molucas (Maluco), archipiélago en Indonesia: 16, 18, 93, 123, 124, 130, 138, 139, 144, 145, 155, 159, 161, 162.
- Mondragón, ver Arrasate/Mondragón.
- Mungia, localidad vizcaína: 122.
- Mutriku (Motrico), localidad, antiguo astillero y puerto en Gipuzkoa: 65, 69, 70, 71, 74, 76, 106, 107, 108, 109, 111, 112, 114, 126.
- Nafarroa/Navarra: 121, 123, 124.
- Nápoles, ciudad y puerto en Italia: 29.
- Narruondo, barrio, caserío y antiguo astillero en término de Zumaia: 68.
- Nervión, ría del: 147.
- Niebla, condado en Huelva: 51.
- Nuestra Señora de la Victoria, iglesia en Sevilla: 133.
- Nueva España, antiguo territorio español en Centroamérica: 18, 156.
- Oaxaca (Uajaca), estado y ciudad de Méjico: 156.
- Oikina, barriada de Zumaia: 68.
- Ondarroa (Hondarroa), villa y puerto en Bizkaia: 58, 71, 81, 86, 111.
- Oñati (Oñate), localidad guipuzcoana y antiguo condado: 97, 105.
- Oporto (El Puerto), ciudad en Portugal: 137.
- Orán, puerto en Argelia: 38, 45, 65, 83.
- Ordizia, localidad guipuzcoana: 124, 150, 151.
- Oria, río guipuzcoano: 70.
- Orio, localidad, astillero y puerto en Gipuzkoa: 70, 71, 72, 73, 75, 106, 107, 108, 126.
- País Vasco, ver Euskal Herria/País Vasco.
- Pamplona/Iruñea, ciudad navarra: 124.
- Pasaia (Pasajes, el Pasaje), puerto y astillero en Gipuzkoa: 68, 70, 71, 73, 74, 78, 79, 82, 83, 86, 91.

- Patagonia, mar y región en cono sur de América: 129.
- Peralta, localidad navarra: 123.
- Pirineos, cordillera montañosa: 96.
- Plazencia, ver Soraluze/Plazencia de las Armas.
- Poniente, zona de la fachada atlántica: 145.
- Portsmouth, puerto en Inglaterra: 83.
- Portugal, país europeo: 134, 138, 143, 145, 162.
- Portugalete, localidad ribereña vizcaína: 122, 138, 139, 146, 147, 148, 150.
- Puerto Rico, isla caribeña: 49.
- Real Chancillería, órgano judicial y archivo en Valladolid: 101, 105.
- Reales Alcázares y Atarazanas, edificios oficiales en Sevilla: 48, 51.
- Rentería (la Rentería), localidad en Gipuzkoa: 86, 113.
- Ribera de Caya, localidad en Badajoz, fronteriza con Portugal: 138.
- Río de la Plata, estuario y río en Argentina: 122.
- Saboya, región histórica en Francia: 36.
- Salamanca, ciudad castellana: 66.
- San Antón, islote y antiguo puerto de Getaria: 38.
- San Juan de Puerto Rico, puerto americano: 49.
- San Julián, puerto costero y ciudad en Argentina: 95, 121, 131.
- San Lorenzo (San Lorenço), isla en Madagascar: 144.
- San Mateo, isla en Guinea Ecuatorial, conocida por Annobon: 158.
- San Miguel de Ispaster, anteiglesia en Bizkaia: 71, 74.
- San Salvador, iglesia parroquial de Getaria: 16, 33, 153.
- San Salvador, villa de la isla Fernandina en el Caribe: 48.
- San Sebastián, ver Donostia/San Sebastián.
- San Vicente, cabo en la fachada atlántica portuguesa: 145.
- Sanlúcar de Barrameda, ciudad, barra y puerto en Andalucía: 54, 58, 86, 132, 133, 134, 135.
- Santa Catalina, antigua ermita y astillero en la margen izquierda de la desembocadura del río Urumea: 70, 73, 74.
- Santa Cruz, antigua ermita en el arrabal cimero de Herrieta en Getaria: 23.
- Santa Lucía, puerto en la costa brasileña: 131.
- Santa María la Antigua, iglesia en Sevilla: 133.
- Santa María Magdalena (Madalena), barrio o colación de Sevilla: 47.
- Santa María, iglesia y puerta junto al antiguo astillero en Donostia: 70, 74, 86.
- Santo Domingo, ciudad de la isla caribeña de la Española: 87.
- Seatz/Saiatz, tierra y alcaldía antigua en Gipuzkoa: 13.
- Segura, localidad guipuzcoana: 122.
- Sevilla, ciudad y puerto fluvial en Andalucía: 39, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 54, 58, 78, 80, 82, 87, 95, 100, 119, 120, 121, 122, 126, 132, 133, 144, 145.
- Sicilia, isla italiana: 128.
- Somorrostro, localidad vizcaína: 123, 150.
- Sorabilla, barrio de la localidad de Andoain en Gipuzkoa: 124.
- Soraluze/Plazencia de las Armas (Plazencia, Plazença), antigua sede de las Reales Fábricas de Armas y localidad guipuzcoana: 92, 93, 98, 100, 105, 115.
- Sudáfrica, país africano: 124.
- Talaia (Talaya), viña, huerta y lugar en Getaria: 24.
- Tenerife, isla del archipiélago canario: 119.

- Tidore, isla del archipiélago de las Molucas: 18, 154, 159.
- Tolosa, localidad guipuzcoana: 123.
- Triana, barrio urbano de Sevilla: 121.
- Tudela, localidad navarra: 123.
- Túnez, país norteafricano: 77.
- Uajaca, ver Oaxaca.
- Uhiri (Uyri), molino en término de Getaria: 22.
- Urazandi, caserío y antiguo astillero en la margen izquierda de la desembocadura del río Deba: 68.
- Urdaiaga, lugar, canal y antiguo astillero en Usurbil: 70, 71.
- Urduliz, localidad vizcaína: 122.
- Urumea, río que desemboca en Donostia: 70.
- Usurbil, localidad en Gipuzkoa: 70.
- Valencia, antiguo reino y ciudad en Levante: 93.
- Valladolid, ciudad castellana: 43, 101, 106, 134, 137, 138, 143, 150, 152, 164.
- Vasconia, región histórica: 92.
- Virgenes de las, cabo en la costa de Argentina: 157.
- Vitoria/Gasteiz, ciudad alavesa: 97.
- Vizcaya, ver Bizkaia.
- Yelves, localidad fronteriza en Portugal: 138.
- Zaldibar, antigua casa-torre extramuros de Arrasate/Mondragón: 97.
- Zarautz (Çarauz), localidad costera de Gipuzkoa: 13, 74, 76, 81, 106, 110, 111, 113, 114, 150, 153.
- Zenarrutza, antigua colegiata y monasterio en Bizkaia: 76.
- Zestoa, localidad en Gipuzkoa: 29, 32, 68.
- Zumaia (Çumaya), localidad, astillero y puerto en Gipuzkoa: 14, 64, 65, 68, 71, 72, 74, 76, 78, 83, 106, 109, 114, 121, 126, 148, 150, 156, 160.



El Destino del Reino