

Cádizko Euskal Itsas-Pilotuen Kolegioa

FERNANDO TXUEKA ISASTI

Euskalerraren Adiskideen Elkarteko Adiskide Numerarioa

Juan Inazio Uria Epelde eta Bixente Zaragueta Laffite.
Baskongadako Zaldun eta Adiskide, Jaun eredugarri,
adeitsu eta ohoretsuen oroimen eta omenez.

Los Vizcaínos son excelentísimos en el arte de navegar, Pilotos y gente de guerra,... en el manejo de las cosas de mar, donde todos a una salen excelentes Pilotos y diestros en el ministerio de la soldadesca, envistiendo con igual ferocidad a los enemigos armados, que al violento furor de los espantosos ímpetus del mar Océano

Giovanni Botero (1544-1617)

Resumen:

Por su singularidad y rareza, la existencia de un “Colegio de Pilotos Vizcaínos” en Cádiz despertó la curiosidad de algunos historiadores contemporáneos. Tras el estudio que hemos realizado, es plausible plantear su origen por Alfonso X el Sabio, en la intencionalidad de constituir una institución de realengo de pilotaje en Cádiz. Los pilotos vascos detentaron un monopolio en las rutas mercantiles entre el Mediterráneo y el Atlántico y viceversa. Los Reyes Católicos confirmaron sus Ordenanzas en el año 1500.

La Catedral Vieja de Cádiz, actual iglesia de Santa Cruz, fue su sede, donde dispuso de la primera capilla catedralicia conocida como la “capilla de los vizcaínos”. Al enigmático Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz, a

falta de otra, se le puede considerar como la primera institución marítima del Medioevo. Feneció definitivamente hacia 1583.

Palabras clave: Cádiz. Colegio de Pilotos Vizcaínos. Edad Media. Alfonso X el Sabio. Iglesia de Santa Cruz de Cádiz. Ordenanzas del año 1500.

Laburpena:

Erdi Aroaren amaieran, Cádizko hirian Euskal Itsas-Pilotuen Kolegio edo Elkargo bat izan zela jakiteak, historialari eta kronikari batzuen arreta erakarri zuen. Ikerketa hau egin ondoren, onargaria iruditzen zaigu pentsatzea Alfonso X.a Jakitunaren asmoa izan zela itsas pilotutzarako Cádizen errege-erakundea sortzea. Mediterraneoetik Ipar Atlantikoko itsas merkataritzako bidaietan euskal itsas pilotuek monopolio osoa izan zuten. Errege Katolikoek 1500. urtean beren antzinako Ordenantzak berretsi egin zizkieten.

Cádizko Santa Kruz katedral zaharrea kokatu zen Elkargoaren egoitza. Han euskaldunek katedraleko lehenengo kapera “capilla de los vizcaínos” izenekoa zuten. Cádizko Pilotu Euskaldunen Elkargoa Erdi Aroko itsas erakunde zaharrena bezala har genezake.

Euskal Itsas Pilotuen Kolegio misteriotsu hura 1583. urte inguruan desagertu zen.

Hitz gakoak: Cádiz. Euskal Itsas-Pilotuen Kolegioa. Erdi Aroa. Alfontso X.a. Santa Kruz eliza zaharra. 1500. urteko Ordenantzak.

Summary:

Owing to its uniqueness and rarity, the existence of a “College of Biscayan Navigators” in Cadiz awakened the curiosity of various contemporary historians. Following the study we have conducted, it is plausible to suggest that it was started by Alfonso X The Wise with the aim of setting up a royal institution of navigation in Cadiz. The Basque navigators held a monopoly on the trading routes between the Mediterranean and the Atlantic and in the opposite direction. The Catholic Monarchs (Ferdinand and Isabella) confirmed its decrees in 1500. The Old Cathedral of Cadiz, today the church of Santa Cruz, was its headquarters where it set up its first cathedral chapel known as the “chapel of the Biscayans”. The enigmatic School of Biscayan Navigators in Cadiz can, in the absence of any other, be regarded as the first seafaring institution in the Middle Ages. It was closed down around 1583.

Key words: Cadiz. College of Biscayan Navigators. Middle Ages. Alfonso X the Wise. Church of Santa Cruz of Cadiz. Decrees of the year 1500.

XV. mendearen amaieran Cádizko hirian Itsas-Pilotu *Bizkaitarren* edo Euskaldunen Kolegio edo Elkargo bat izan zela dokumentatua zegoela jakiteak, berezia eta bitxia zelako zenbait historialari garaikideren arreta erakarri zuen. Andaluziako lurretan euskaldunen erakunde ezezagun honetaz ikerlari horiek hipotesi batzuk aurkeztu zituzten, XVI. mendearen hasierako zenbait historialari eta kronikari cádiztarren aipamen gutxi batzuetan oinarrituz. Eta Erdi Aroaren amaieran Cádizko antzinako Santa Kruz katedralean elkartu, finkatu eta misterioz beteriko euskal pilotuen zergatia eta nondik norakoak argitzen saiatu ziren¹.

On Jose Garmendia Arruebarrena aitzindaria izan zen, euskaldunen iragana eta presentzia Andaluziako lurretan hamarkada luzeetan eta bakarrik, artxibategietan ikertu eta arakatu zuen historialaria. Bere lan eskerga hainbat liburu eta artikulutan paratu zituen, gure historia galduaren oroimenaren lekuko.

Andaluziako Atlantiar aldeko itsasoari eta Mediterraneoari buruz XIII. mendea baino lehenagoko itsasgizon euskaldunen presentzia zenbait erregistro historikotan jasoak eta egiaztatuak izan dira. Hona Tuterako Benjamin (1127-1173) nafar-judutarrak bere bidaia liburu esanguratsuan aipatzen dituen zehaztasunak: Alexandriako hiriko portuan, bere begiz ikusia, Ifar Europa eta beste hainbat herrialdetako itsasontzien presentzien artean Nafarroako ontziak ere ikuskatu zituela dio. Nafar ikurra Alexandriako uretan zeramaten itsas garraio eta merkataritzako ontzi hauek, Kantauri isuriko nafar erresumako hiribilduetako ontziak ziren. XII. mendean genuke, bada, Mediterraneo itsasoan euskal itsasontzien lekukotasunaren lehen aipamena.

Kristauek Andaluzia konkistatzeak sustatu eta bultzatu zuen XIII. mendean euskaldunak Andaluziako itsasoan ibiltzea; baita Gibraltarko Itsasarte Gaztelako Koroak kontrolatzeak ere. Euskal ontzi-maisuak eta pilotuak alturako itsas bideetan, merkataritzan, salgai-garraioan eta esplorazio-bidaietan ibili ziren. Ez ziren ikusle huts izan. Erdi Aroz gero itsas ontzigintzako teknologia garatu zuten. Hain zuzen, beren itsasontzien diseinuak teknologiaren aldetik balio anitzeko bihurtu zituen; izan ere, urrutira salgaiak eramateko,

(1) Hemen aurkezten dudan lan hau nire ikerketa zabalago baten laburpena besterik ez da. Laster gaztelaniaz argitaratuko dudan ikerlan zabal horretatik jaso ditudan zenbait zertzelada eta ondorio eskaintzen ditut. Eskatu zaidan lanaren tamainarengatik, ez dut hemen bibliografiarik erantsi. Lan hau euskaraz aurkeztea Iñaki Azkune Mendia jaunari, nire Adiskideari, eta nola ez Koro Segurola Azkonobieta ene emazteari bereziki, zor diet. Biei bihoazkie hemendik nire eskerrik beroenak.

itsasoan gerra egiteko, baleak harrapatzeko, kortsario-lanetarako edo itsas lapurretarako balio zuten.

Euskaldunak Andaluziara iritsi eta bertan finkatzeko prozesua 1248. urtean hasi zen, Fernando III.a erregeak itsasoz Sevilla setiatu eta konkistatu zuenean. Orduan Kantauriko portuetako flotaren parte-hartzea ezinbestekoa eta funtsezkoa izan zen.

Sevilla eta Cádiz bereganatu, eta (Algeciras konkistatu ondoren) Gibraltarko Itsasarte behin betiko kontrolatzeko itsasoz izandako laguntzagatik, pribilegio eta abantaila garrantzitsuak izan zituzten Kantauriko hiribildu nagusiek.

Alfontso X.a *Jakitunak* Cádiz konkistatu (1262-1266) eta partiketa egin zuenean, bere kokaleku estrategikoagatik, Cádizko irla kanpoko itsas portua izanik, giltzarri bihurtu zen Gaztelako Koroarentzat. Halaxe izan zen 1344. urtean Gibraltarko Itsasarte behin betiko kontrolpean hartu zuten arte.

Euskaldun jendeak Cádizko lurraldea jendeztatzen zeregin garrantzitsua izan zuen hasiera-hasieratik. Gipuzkoa eta Bizkaiko kostaldeko jendea eta euskal onomastika, itsasoari loturikoa, nabarmendu egin ziren.

Cádizko fundazioko pribilegio eta kontzesioak, XII. mendearen hasieraz gero, Kantauriko kostaldeko hiribilduek zituztenen antzekoak dira. Paralelotasuna eta jarraipena dagoela iradokitzen dute, Kantauriko egitura nahiz erakundeen eta Andaluziako kostaldera eramandakoen artean.

Ia mende osoko tarte edo denboraldi historiko honetan izandako gerta-kizunetan, oinarritzkoa izan zen itsasoko borroka haietan euskal ontzien parte-hartzea. Kantauriko kostaldeko itsasontziak (batez ere euskaldunenak) ziren, hain zuzen, XIII., XIV. eta XV. mendeetan gertaturiko itsas ekintza gehienetan. Halaxe egiaztatuta dago.

Gaztelako Koroarentzat Cádiz, itsas portua izanik, Mediterraneoaren eta Atlantikoaren arteko giltzarria zen; bertatik igarotzeko eta geldialdia egiteko gunea, alegia. Gainera, Berberriako merkataritzarako monopolioa zuen. Historiako gertaera-segidan eginkizun hauek izan zituen: Kanariak eta Ginea/Urrezko kosta kolonizatzeke, merkataritzarako eta arrantzarako itsas espedizioen abiapuntu izan zen lehenbizi. Gero, Amerikara iritsitakoan, Kolonen bidaien (Kolonen bigarren bidaiaren) abiagunea izan zen; baita Indietako *Linea* edo *Carrera*-ren irteerako gune eta helmuga ere. Mendetarako bikote osagarri eta eraginkorra ezarri zen: Sevillak botere politikoa eta finantzarioa izango zuen, eta Cádizek merkataritzako garraioa eta itsas egitura.

Errege *Jakitunak Siete Partidas* lege multzoa edo “Zazpi Ataletako Kodea” Ipar Atlantikoko itsas kodean oinarrituta idatzi zuen, hau da, XI. mendeaz gero “Roles d’Oléron” edo “Olerongo Erroldak” deitutakoan oinarrituta. Antzinako ohiturazko itsas zuzenbide hau lehenago Ipar Atlantikoan ezarrita zegoen Hansa Teutonikoan; baita Kantauriko kostaldeko herrietan ere, zeina *Hermandad de las Marismas* delakoan indartu egin baitzen. Olerongo Errolden itsas kodeak ohiturazko erabilpena zuen Kantauri aldean, eta jarraipena eman zioten Andaluzian, Alfontso X.a *Jakitunaren* lege-bilduma eginda. Hain zuzen, Atlantikoko itsas legeria eraman egin zen “Zazpi Ataletako Kodera”.

Pilotuak, merkatariak, salerosleak, etab. Cádizen finkatu ziren, fundazioan Alfontso X.a *Jakitunak* emandako pribilegioez baliatzearen. Cádiz, hain zuzen, Kantauriko kostaldeko jendeaz (euskaldunetz eta *montañesez* batez ere) birpopulatu zen, eta, honela, Kantauriko itsas kultur eredia Andaluziaraino eraman zuten. Hortaz, sendotu egingo litzateke pilotu-lanbidea ikasteko egitura arautua bazegoela dioen hipotesia. Cádizen gorpuztuko zen behin betiko, “Ataletan” idatzitako zuzenbidean oinarri harturik.

Honek guztiak, eta agiri bidez sendotzerik ez badugu ere, hipotesi moduan ondoko hau pentsatzera eraman gaitu: alegia, indarrean zegoen Kantauriko itsas “corpus”etik Errege *Jakitunak* “Partidas” edo Atalak idaztean egindako transferentziaren asmoa, pilotu euskaldunentzat Cádizen errege-erakundea sortzea izan zela.

Itsas-Pilotu Elkargoaren egoitza izateko Cádizko irla hautatzean, seguruenik bertako hiriaren eta badiaren kokaleku geostrategikoak eragin handia izango zuen. Horrez gain, Alfontso X.a *Jakitunak* Cádiz berriz fundatuz gero emandako itsas pribilegioak eta zerga- nahiz merkataritza-alorreko immunitateak ere izango ziren Elkargoa Cádizen finkatzeko arrazoiak. Hantxe izan zuen egoitza, eta ez Lisboan, A Coruña, Mallorcan, Nantesen, Siracusan, Brujasen edo Bermeen.

Euskal portuek flota indartsuaz itsas bataila guztietan egindako ekarpen garrantzitsuek ere errege-onarpenean eragina izango zuten Elkargoa sortzeko. Erregeak pilotutzako monopolioa “Pilotu *Bizkaitarrei* edo Euskaldunei” baino ez zien eman, eta horren bidez Errege *Jakitunak* Cádizko Pilotu euskaldunen Kolegioa sortzeko bultzada emango zuen.

Euskal itsas historiako enigma honen sorrera zehatz-mehatz noiz izan zen ez dakigu. Elkargoa bazela Simancasko Artxibo Nagusian dagoen agiri bati esker dakigu, eta zenbait historialari cádiztarren erreferentziak ere badaude.

Aipatutako agiria 1500. urtekoa da, eta antzina-antzinako Ordenantzak berrets zitatzela eskatu zieten Cádizko Pilotu Euskaldunen Elkargokoek Errege Katolikoei.

Ordenantzen hastapenean *desiendo que de tanto tienpo aca que memoria de onbres no es en contrario an sido* esaldia irakurtzen dugu². Horrenbestez, eta egindako analisisian oinarrituz, gure iritziz, jatorriz zenbait mende lehenago-koak dira Ordenantzak, eta lehenago azaldutakoaren arabera, bidezkoa dirudi Kolegioaren sorrera Cádiz hiribildua birsortu zen garaikoa dela aitortzeak. Alegia, Alfontso X.a *Jakitunaren* eraginez XIII. mendean eratutako Kolegioa zela esango genuke.

Errege Katolikoek beren agintaldian aurreko mendeetatik jasotako “liga, monipodio eta kofradiak” kendu egin zituzten. Pilotu Euskaldunen Elkargoak eskatuta, Errege Katolikoek antzina-antzinako Ordenantzak berretsi egin zituzten 1500. urtean. Baliteke Elkargoa Gaztelako Koroak Alfontso X.aren agintaldian sortu zuelako Ordenantzak berretsi izana, Mediterraneoaren eta Atlantikoaren arteko pilotutzaren monopolioa izanik.

Erdi Aroko mende luzeetan, “collegium” hura indartu egingo zen XIV. mendean Gibraltarko Itsasartea ireki eta behin betiko kontrolatuta. Garai hartan euskaldun ugari zebilen Mediterraneoaren mendebaldea, Ipar Atlantikoa eta Afrika aldea lotzen zituzten itsas bide guztietako portuetan.

Euskal itsasgizonek merkataritzako ibilbideak ez ezik, Erdi Aroan ozeanoa ikertzeko bidaiak ezezagunak ere egin zituzten, eta XIV. mendearen hasierarako nabari ziren Ameriketako Ipar Atlantikoan Artikoko balea merkataritza-helburuaz ehizatzeke bidaiak.

Erdi Aroan zehar Cádiz giltzarria izan zen Mediterraneoetik Ipar Itsasorainoko itsas bidaietan; besteak beste, merkataritzaren alorrean.

(2) Itsasoko eta itsasotik kanpoko kultura tradizioetan, orain hamarkada gutxi arte, euskara izan da gure bizilekuan geure oroimen historikoa ahoz aho helarazteko euskarria; izan ere, oroimen historikoa batez ere ahozotasunean eta idazten eta irakurtzen ez zekiten pertsonengan oinarritzen baita. XXI. mende hasieran, orduan laurogeitaka urte zituzten gure aitona-amonek historia zahar moduan adierazi ziguten gertaera asko. Hauek, adibidez: Bigarren Karlistadako Santa Kruz apaizarenak, XIX. mendeko enbata eta itsasontzi-urperatze handienak, balea harrapatzearenak, elkarren ondoko herrien arteko liskarrak, etab. Benetan gertaturiko gorabehera haiek, hain zuzen aipatutako aitona-amonek beren aitona-amonei ume zirela jaso zizkieten, benetan gertaera haietan parte hartu zutenei. Beraz, atzera 4, 5, 6 edo belaunaldi gehiago jo dezakegu, hau da, kronologia historikoan 150 edo 200 urte baino gehiago jo dezakegu atzera. Kondairazko kontakizun historiko hauek, “in illo tempore” gertaturikoak, gero transkripzio idatzian *antzina-antzinakotzat* hartu izan dira.

Ezinbestekoa zen itsasontzien helmuga eta abiapuntu gisa, eta “elkargunea” ere bai, merkataritzako itsas zeharkaldi handietarako norabideak zekizkiten alturako pilotuak trukatzeko.

Euskal Itsas-Pilotuen Elkargoa, sortu zenez gero, Cádiz hiriko Santa Kruz Katedral Zaharrari lotu zitzaion. Erakunde indartsua eta boteretsua izan zen ekonomia aldetik. Katedralean “bizkaitarren” kapera deitutakoa (lehen kapera) zeukaten, genoarren aurrez aurrekoa, aldare nagusiaren ondokoa, alboetan Bizkaiko eta Gipuzkoako armariak zituztela eta gaurdaino oraindik han daude guztion harridurarako. Kapera hartan egon zen pilotutzako erakundearen egoitza eta kofradiako erlijio-arloari zegokiona. Beren legezko barne-erregimena zuten, zuzenbide zibil eta penal komuneko esparruetara sartu gabe. Han euskal itsas komunitatearen kontsulak izendatzen zituzten, bilerak eta nazio-festak ospatzen zituzten, pilotu-ikasleei azterketak egiten zizkieten eta lizentzia ematen zieten lanbide hartan jarduteko. Jatorriari espiritualki lotuz, euskal nazioaren gangaren azpian ehorzten zituzten beren hildakoak.

Adierazi izan denez, pilotu euskaldunak botere faktikoa ziren Erdi Aroko Cádizen. Hain zuzen, errege-monopolioa zeukaten edozein itsasontzi Mediterraneoaren eta Atlantikoaren arteko itsas bideetan pilotatzeko; bai ekialdetik mendebaldera, eta bai mendebaldetik ekialdera.

Pilotuek beren barne-erregimenean, gremio-egitura Erdi Aroko gizon frankoen beste erakundeen antzekoa izango zen. Nabigazio-arloko ezagutzak elkarri jakinaraztea mailaka eta era zaharrera “ahotik belarrira” gauzatuko zen. Pilotu adi-tuak gainbegiratu zuen maisua/ikaslea aukerazko eredu klasikoan oinarrituta.

Erdi Aroko Iparra-Hegoa harremanean, Atlantiko-Mediterraneoko lurraldeen arteko lerroa Afrikako Atlantiko ardatzera aldatu zen 1453an Konstantinopla turkoen mende erori zenean. Orduan Gaztela eta Portugal behartuta zeuden Indietara beste itsas bideren bat bilatu eta ikertzera, “espezien” kontrola eskuratzeko.

1479ko *Alcaçovasko* itunari esker, portugaldarrek Afrikako kostea eta uharteak monopolizatu zituzten. Esperantza Oneko lurmuturrera heldu ziren 1488. urtean. Gaztelako Koroa, berriz, beste moldaketa edo trukaketa batzuen bidez, konformatu egin zen Kanariar Irlekin eta Ipar Atlantikoarekin (bere iparraldeko uharte eta lurralde ezezagunekin). Amerikara 1492an iritsi ondoren, Atlantikoan mendebaldean zegoena Gaztelako Koroaren mende geratu zen.

Koloniek “Amerika aurkitu” eta Indietako Kontratazio etxea 1503. urtean sortu zenean, Gaztelako Koroarentzat Atlantikoaren eta Mediterraneoaren arteko ardatz geopolitikoa mendebalde atlantikoaren kostaldera aldatu zen.

Antzinako Cádizko Pilotu Euskaldunen Elkargoaren gainbehera Kolon Amerikara iritsi ondoren hasi zen. Euskal itsas erakunde zaharra 1500. urtean berretsi zuten, Fonseca ahaltsuaren onespenez, seguruenik Kolonek aurkitutako lurralde berriak jaurgo bihurtzeko asmoei kontrapisu egiteko ere. Euskaldunen parte-hartze handiaz 1503an Sevillan Indietako Kontratazio Etxea sortu zenean, pilotu euskaldunen erakunde zaharra apurka-apurka behera joan zen 1520. urtera arte. Orduan Pilotutza Katedra eratu zen Sevillan, baina araututako Itsas Eskola modernoaren egitura zuela.

Cádizko Elkargoko euskal pilotuak Ameriketako abenturari gehitu zitzaizkion, eta hamarkada gutxi barru Ozeano Barekoari. Erdi Aroko erakundeko zereginak beste erakunde berri batera lekuz aldatzeko prozesua moldatu eta gauzatu egin zen, horrela beraien itsas interesak gorde ahal izateko.

Aro historiko berri horretan, oro har, Cádizko Pilotu Euskaldunen Elkargoak hasieratik izandako eginkizuna eta helburua galdu egin zituen, baina dirudienez eginkizunak erakunde batetik bestera pasatu ziren eta nola edo hala itsasoko interesak beren esku izan zituzten.

“Euskal nazioaren” bidez Cádizen Elkargoak bere kutsua XVIII. mendearen amaiera arte mantendu zuen, batez ere Caracasko Konpainia Gipuzkoarrari esker.

Andaluzian euskaldun ugarik izandako eragin handia laudatu eta goratu egin zuten garai hartako kronikari cádiztarrek, betiere Elkargoa “jaun euskaldunena” zela aitortuz.

Spainiaiko inperioaren itsas epizentroa Cádiztik izanik, euskaldunek komunitate gisa merkataritzako itsas sarea sortu zuten, eta kontinente guztiekin izan zuten lotura. Nabarmendu ez arren eta idatzietan nekez adierazi arren, gure ustez, euskara izan zen ahozko harremanen euskarri ukiezina. Euskal komunitatearen amarauma, sorterritik urrun eta hainbat lurraldetan egonik, Erdi Aroz gero orain hamarkada gutxi arte euskararen eta euskal jatorriaren babesean antolatuta dira, eta harremanak nahiz loturak izan dituzte. Beste elkar-gune baten muina erlijioa izango zen.

Erdi Aroko itsas tradizio historikoan, itsasoko beste erakunde antolatuturik agertzen ez zaigunez gero, Cádizko Pilotu Euskaldunen Elkargoa izan zen nabigazio-artean ezagutza lortu eta zabaltzeko egon zen bakarra. Kantauri itsasoan mendeetan zehar pilatutako itsas nabigazioko jakinduriaren jabe zen. Sagresko Eskola ez zen gauzatu Enrike *Nabigatzaileak* izandako proiektuaren arabera, historialari portugaldarrek diotenez. Portugalgo errege ameslari

hark Cádizko Pilotu Euskaldunen Elkargoak bezalako egitura eta eredia nahi zituen bere asmoetako itsas eskolarentzat.

Euskal Itsas-Pilotuen Elkargoa 1583. urte inguruko ostantzan itzali zen, eta Erdi Aroko pilotu euskaldunen erakunde hura ez zen berpiztu. Hil egin zen, baina haren itsas tradizioak iraun egin zuen: lehenbizi Amerikako abenturan, eta gero Ozeano Barean barreiatu, Cádizko erakundetik sortu ziren hainbat nabigatzaileen bidez.

Nabigazioko Artean aditu zen pilotu multzoa Mendebaldeko eta Ozeano Bareko itsasoetara sakabanatu zen, eta arrasto gutxi utzi zuen oro har kronika historikoetan. Baina Migel Laburu jaunak erantzunak aurkitu nahian, galdera hau egin zuen: *Marinel haiek non lortu zuten gaitasuna, eta nondik atera ziren Elkanoren mailako pilotuak edo Juan de la Cosaren pareko ontzi-maisu eta kartografoak?*

Historiografia anglosaxoian ez bezala, ehunka euskal nabigatzaileen itsas ekintza gogoangarriak ez dira nabarmendu eta aitortuak izan. Bi besterik ez aipatzearen, Urdanetaren edo Bonaetxearen ekintzen erakusgarri, adibidez, bere garaian oroigarriren bat itsasoko elementu geografikoren batean ezarrita, edo aurkitutako itsas korronteren bati izena ipinita (Filipinetako itzulerako “tornaviaje” bideari, adibidez).

Magallaes hil, ondoren, Elkanok 1522. urtean munduari bira osoa eman zion, historia osoan lehen aldiz. Nabigazioko maparik eta itsasoko biderik jakin gabe Moluketatik lehorra ukitu gabe Sevillaraino iristea berebiziko ekintza gogoangarria da. Grezia klasikoan Lurra biribila zela adierazi zuten Alexandriako geografoak ere txundituta geratuko ziratekeen.

Gure iritziz, balentria hura ez zen zorte ona medio edo zoriak halaxe nahi zuelako burutu, Cádizko pilotuen eskolatik jasotako itsas zientzia eta maisutasuna bere eginda zutelako baizik.

Itsas nabigazioaz euskaldunek zuten ezagutza eta jakintzaren ereduak, Erdi Aroko mundutik Errenazimentura igarotzea laburbiltzen du. Itsas mundu agrafoa gauzatzen eta bideratzen du historikoki, maila gorena Joan Sebastian Elkanorengan eta bere ikasle Andres Urdanetarengan izan zuelarik.

Amaitu gabeko beste abentura honen ondorio gisa, xume eta apal ausartzen gara (historia misteriotsu honen espazio/denboran hausnarketa eginez) honako hau adieraztera: alegia, eta Julio Caro Barojak azaldu moduan, euskal gertaera existentziala eta gaur egungo bilakaera historikoa, neurri handi batean euskaldunak itsasoarekin izandako harremanaz argitzen direla.

Itsasorik gabe edo itsas epopeia misterioitsu eta anonimorik gabe, Euskal Herriaren historiak eta denboran zehar euskarak iraun izanak, agian ez zuketean gaur egungo bidea edo lekukotza izango.

Euskal itsas historiaren ikertzaile Selma Huxley-Barkham andre anglo-kanadarraren hitzak hona ekarriz amaituko dugu, bere zientzia-ekarpenagatik asko zor diogulako:

Atlantikoan zehar egindako bidaiak ez zieten oztopo handirik sortu euskaldunei; izan ere, eskarmentu handia bereganatu zuten XV. mendean egin zituzten bidaietan, bai armatzeari eta bai hornitzeari buruz. Bidaiak ez zituzten Chester, Bristol, Cornualles eta Irlandara bakarrik egin; baita Flandesa, Mediterraneora eta Kanarietara ere. Ontzi-maisuen agindupean itsasontziak Bizkaiko Golkoa zeharkatu, Ouessant uharteak inguratu eta “Kanal Ingeleseko” ur arriskutsuetan ibiltzeko gai ziren. Bidaia hauek egiten zituztenek gauza izan behar zuten Atlantikoa zeharkatzeko. Joan Sebastian Elkanok Munduari bira eman zioneko espedizioan erakutsitako trebetasun bikaina euskaldunek itsasoan sortutako tradizio luzearen emaitza zen, eta haren ekintza gogoangarria ez zen gertaera bakana izan [Itzulpena gurea]³.

(3) Laburu, Migel, 2006, *De Mare Vasconum*. Iruñea, 55.