

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA
LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

VASCOS
EN LOS MARES DEL MUNDO
SIGLOS XIV - XVI
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKALDUNAK
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR
XIV - XVI. MENDEAK
ITSASOKO HISTORIA

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

ARGITALPENAREN ZUZENDARITZA / DIRECCIÓN EDITORIAL
Enrique Ayerbe Etxebarria

EGILEA / AUTOR
José Ignacio Telletxea Idigoras

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

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

IRUDIEN TRATAMENDUA / TRATAMIENTO DE IMÁGENES
Pedro Tapias Anabitarte

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

ISBN: 978-84-96288-81-2

Lege gordailua / Dep. Legal: BI-2572-09

ENTZIKLOPEDIA ENBLEMATIKOA LA ENCICLOPEDIA EMBLEMÁTICA

ETOR - OSTOA

VASCOS
EN LOS MARES DEL MUNDO
SIGLOS XIV - XVI
HISTORIA MARÍTIMA

EUSKALDUNAK
MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR
XIV - XVI. MENDEAK
ITSASOKO HISTORIA

José Ignacio Telletxea

ÍNDICE - AURKIBIDEA

VASCOS EN LOS MARES DEL MUNDO SIGLOS XIV - XVI

EUSKALDUNAK MUNDUKO ITSASOETAN ZEHAR XIV - XVI. MENDEAK

UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR

HISTORIA DE UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR	11
EL MAR «FACTOR DECISIVO»	11
UNA LARGA HISTORIA DE MARINOS	12
La hora del Atlántico	12
El espíritu marinero	13
¿Es aventurero el marino vasco?	13
La nostalgia del marino	14
TAMBIÉN LOS PUERTOS TIENEN HISTORIA	15
Vida y muerte de los puertos	15
HISTORIA DE BARCOS Y ASTILLEROS	16
HISTORIA DE USOS Y COSTUMBRES, ORDENANZAS Y LEYES	17
Cofradías de mareantes	17
HISTORIAS NO CONTADAS	18
El mariñel y el arrantzale	18
Dos caminos	18

HISTORIAS DE LA MAR

HISTORIAS EN LOS ESPACIOS MARÍTIMOS	35
EN LA FACHADA ATLÁNTICA	35
Bilbao - Brujas	35
La «Casa de Vizcaya» en Brujas	36
Una larga batalla	38
Una historia	
de discordias y acuerdos	39
Guerras y paces, treguas y represalias	39
«Anónimos» con nombre y apellido	40
Los navarros	41
EN EL MEDITERRÁNEO	
Hacia el Sur y Levante. Comercio y guerra	56
Servicios a la corona	56
Continuos sobresaltos	57
Actividades maríneas de Bizkaia	57

ITSASERTZEKO HERRI BAT

ITSASERTZEKO HERRI BATEN HISTORIA	11
ITSASOA «ERAGILE ERABAKIGARRIA»	11
MARINELÉN HISTORIA LUZE BAT	12
Atlantikoaren garaia	12
Itsasgizonen espiritua	13
Abenturazalea al da itsasgizona?	13
Itsasgizonaren mira	14
PORTUEK ERE BADITUZTE HISTORIAK	15
Portuen bizitza eta heriotza	15
ITSASONTZIEK ETA ONTZIOEN HISTORIA	16
USADIO ETA OHITUREN, ORDENANTZA ETA LEGEEN HISTORIA	17
Nabigatzaileen kofradiak	17
KONTATU GABEKO HISTORIAK	18
Marinela eta arrantzalea	18
Bi bide	18

ITSASOKO HISTORIAK

ITSAS EREMUKO HISTORIAK	35
ATLANTIKO AURREZARRE	35
Bilbo - Brujas	35
«Bizkaiko Etxea» Brujas-en	36
Gudu luze bat	38
Historiak aurrera jarraitu zuen desadostasun eta hitzarmenekin	39
Gerra eta bakea, tregoak eta errepresaliak	39
«Arruntak» izen eta abizenek	40
Nafarrak	41
MEDITERRANEOAN	56
Hegoaldera eta Levante aldera	56
Koroaren zerbitzura	56
Etengabeko izu-ikaraz	57
Bizkaiko itsas jarduerak	57

EN EL ATLÁNTICO NORTE	72
Terranova. El bacalao y la ballena	72
¿Descubrimiento?	73
Hacia el norte, el bacalao	73
LA CAZA DE LA BALLENA EN EL GOLFO DE BIZKAIA	76
La industria ballenera	76
Ballenas en la costa	76
La caza de la ballena	77
Embarcaciones y técnica	77
Avistamientos y pertrechos	78
Representaciones de botes balleneros	79

SIGLO XV 87

POLÍTICA Y LA ACTIVIDAD NAVAL DE LOS REYES CATÓLICOS	87
No sólo «amigable contratación»	88
Aprestar naves para la guerra	88
Proteccionismo en la Europa Atlántica	89
Sobre impuestos	90
La presencia en el Mediterráneo	90

AMÉRICA 99

VASCOS EN LA GESTA DE COLÓN	99
El primer viaje	99
Vizcaínos en la tripulación	99
Guipuzcoanos en la tripulación	100
El segundo viaje	100
La Armada de Iñigo de Artieta	100
La flota de Arbolancha	101
Cambio de destino	101
Vizcaínos en el segundo viaje	101
El tercer y cuarto viaje (1498 y 1502)	102
Tercer viaje	102
Cuarto viaje	102
Marineros, aventureros y gente emprendedora	102

SIGLO XVI 119

POLÍTICA Y ACTIVIDAD NAVAL DE LOS AUSTRIA	119
Una fastuosa Armada de bodas (1496)	119
De nuevo Juan de Arbolancha	119
Pertrechos	119
Séquito	120
La partida y el retorno	120
Año 1500. Algunos documentos y el Colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz	121
Medidas proteccionistas	121
Noticias de 1508	121
Noticias de 1509	122
Colegio de pilotos vizcaínos de Cádiz	122
El Consulado de Bilbao (1511)	123
La Casa de Contratación	123
Segunda década del siglo XVI	124

IPAR ATLANTIKOAN	72
Ternuara. Bakailaoa eta balea	72
Aurkikuntza?	73
Iparraldera, bakailaoa	73
BALEAREN EHIZA BIZKAIKO GOLKOAN	76
Balea-industria	76
Baleak kostaldean	76
Balearen ehiza	77
Ontziak eta teknika	77
Begizatzeak eta trepetxuak	78
Baleontzien irudiak	79

XV. MENDEA 87

ERREGE KATOLIKOEN POLÍTICA ETA ONTZIGINTZA	87
Dena ez zen «kontratatzeko adiskidetsua»	88
Gerrarako itsasontziak prestatzea	88
Proteccionismoa Europa Atlantikoan	89
Zerga kontuak	89
Mediterraneoko presentzia	90

AMERIKA 99

EUSKALDUNAK KOLONEN AURKIKUNTZA GOGOANGARRIAN	99
Lehen bidaia	99
Bizkaitarrak tripulazioan	99
Gipuzkoarrak tripulazioan	100
Bigarren bidaia	100
Iñigo de Artietaren Armada	100
Arbolantxaren ontzidía	101
Norako aldaketa	101
Bizkaitarrak bigarren bidaian	101
Hirugarren eta laugarren bidaiak (1498 eta 1502)	102
Hirugarren bidaia	102
Laugarren bidaia	102
Marinelak, abenturazaleak eta jende saiatua	102

XVI. MENDEA 119

AUSTRIATARREN POLITIKA ETA ONTZIGINTZA	119
Ezkontzako Armada arranditsu bat (1496)	119
Berriro Juan Arbolantxa	119
Hornidurak	119
Segizioa	120
Irteera eta itzulera	120
1500. urtea. Mende aldaketa:	
Bizkaiko pilotuen Elkargoa Cadizen	121
Babes neurriak	121
1508ko berriak	121
1509ko berriak	122
Bizkaiko pilotuen Cadizeko Ikastetxea	122
Bilboko Kontsulatua (1511)	123
Kontratazio Etxea	123
XVI. mendeko bigarren hamarkada	124

ELCANO	139
ELCANO - MAGALLANES	139
Elcano, en la expedición de Magallanes	139
<i>Los que partieron</i>	140
<i>Los que regresaron</i>	140
Vascos con Magallanes	140
<i>El calendario de muertes</i>	141
La descripción de Pigafetta	142
<i>Elcano asume el mando</i>	142
<i>Regresaron treinta y uno</i>	143
Tras el regreso	143
<i>Cumplimiento de promesas</i> <i>y rendición de cuentas. Reconocimientos</i>	143
<i>El relato de Elcano</i>	144
<i>La malignidad de Pigaffeta</i>	145
« <i>Primus circumdedisti me</i> »	146
Peticiones de Elcano	147
<i>Gesta geográfica y cuestión política</i>	148
ELCANO - LOAISA	148
Elcano en La expedición de Loaisa	148
<i>Elcano amenazado</i>	148
<i>Un premio que no se pagó</i>	149
Historia de la expedición	149
<i>La partida y el estrecho</i>	150
<i>En el Pacífico</i>	151
<i>El patache perdido</i>	151
La muerte de Elcano	152
<i>Capitán General de la Armada de Loaisa</i>	152
<i>El testamento</i>	152
<i>Elcano, capitán general</i>	154
<i>Una deuda que nunca se pagó</i>	154
TESTAMENTO DE JUAN SEBASTIAN DE ELCANO	156
Preámbulo	156
Testamento	156

URDANETA	185
URDANETANARRA	
LA EXPEDICIÓN DE LOAISA - ELCANO	185
<i>La partida</i>	185
<i>El paso del estrecho</i>	186
Urdaneta narrador	188
<i>Del relato de la expedición</i> <i>de Juan de Ladrillero</i>	188
LATORNAVUELTA	190
El viaje de ida y vuelta México - Filipinas - México de Fray Andrés de Urdaneta	190
<i>Un viaje de ida sin retorno</i>	190
<i>Elogioso retrato de Urdaneta</i>	190
<i>El viaje a las islas del Poniente</i>	191

ELKANO	139
ELKANO - MAGALLANES	139
Elkano, Magallanesen espedizioan	139
<i>Abiatu zirenak</i>	140
<i>Itzuli zirenak</i>	140
Euskaldunak Magallanesekin	140
<i>Hildakoen egutegia</i>	141
Pigafetta-ren deskribapena	142
<i>Elkanok agintea bere gain hartu zuen</i>	142
<i>Hogeita hamaika itzuli ziren</i>	143
Itzuli ondoren	143
<i>Promesa betetzea,</i> <i>kontu-eskatzeak eta aitorpenak</i>	143
<i>Elkanon kontaera</i>	144
<i>Pigaffeta-ren maltzurkeria</i>	145
« <i>Primus circumdedisti me</i> »	146
Elkanon eskariak	148
<i>Balentria geografikoa eta auzi politikoa</i>	148
ELKANO - LOAISA	149
Elkano, Loaisaren espedizioan	149
<i>Elkano mehatxaturik</i>	149
<i>Ordaindu ez zen saria</i>	149
Espedizioaren historia	150
<i>Abiatzea eta itsasartea</i>	150
<i>Ozeano Barea</i>	151
<i>Galdutako patatxa</i>	151
Elkanoren heriotza	152
<i>Loaisaren itsas armadako kapitain jenerala</i>	152
<i>Testamentua</i>	152
<i>Elkano, kapitain jenerala</i>	154
<i>Inoiz ordaindu ez zen zorra</i>	154
JUAN SEBASTIAN ELKANOREN TESTAMENDUA	156
Hitzaurrea	156
Testamendua	156

URDANETA	185
URDANETAREN KONTAKIZUNA	
LOAISA – ELKANOREN ESPEDIZIOA	185
<i>Irteera</i>	185
<i>Itsasarteko igarobidea</i>	186
Urdaneta kontalari	188
<i>Juan Ladrilleroen</i> <i>espedizioaren kontakizunetik</i>	188
ITZULERA	190
Anaia Andres Urdanetaren joan-etorria	
Mexiko - Filipinak - Mexiko	190
<i>Itzulerarik gabeko bidaia</i>	190
<i>Urdanetaren goratzarrezko erretratua</i>	190
<i>Mendebaldeko uharteetarako bidaia</i>	191

El proyecto Urdaneta	192
<i>El problema del retorno</i>	193
<i>El paso del Ártico</i>	194
La proeza del retorno	195
CRUZAR EL ATLÁNTICO	196
Ida y vuelta del General Diego de Alcega (1584-5) ...	196
<i>Otro relato del viaje (1574)</i>	197
<i>Un huracán</i>	198
 CITAS GRÁFICAS. CRÉDITOS Y AGRADECIMIENTO	207

Urdanetaren proiektua	192
<i>Itzulerako arazoa</i>	193
<i>Artikotik igarotzea</i>	194
Itzulerako balentria	195
ATLANTIKOAGURUTZATZEA	196
Diego Alzegaren joan-etorria (1584-5)	196
<i>Bidairen beste kontakizuna (1574)</i>	197
<i>Haize erauntsia</i>	198
 AIPAMEN GRAFIKOAK. KREDITUAK ETA ESKERRAK	207

NOTA EDITORIAL

E

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

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

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

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

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

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

ARGITALDARIAREN OHARRA

I

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

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

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

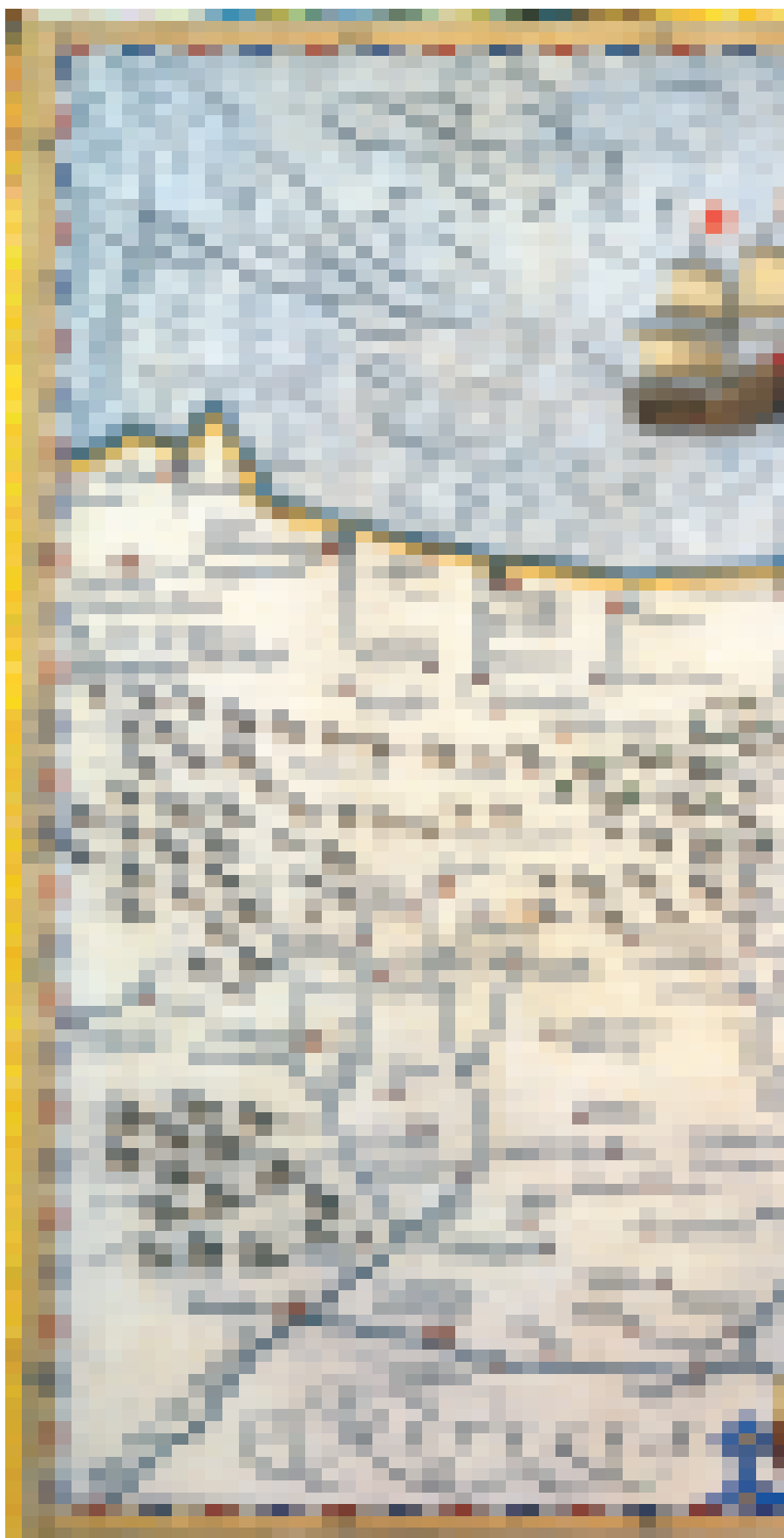
Bestalde, itsasoko eremu horren hausnarketari kultur ikuspegi hertsiago bat erantsi diogu, izan ere, jarduera horien dimentsio estetikoa, adiera eta sinbolismoa hartu dira kontuan.

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

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

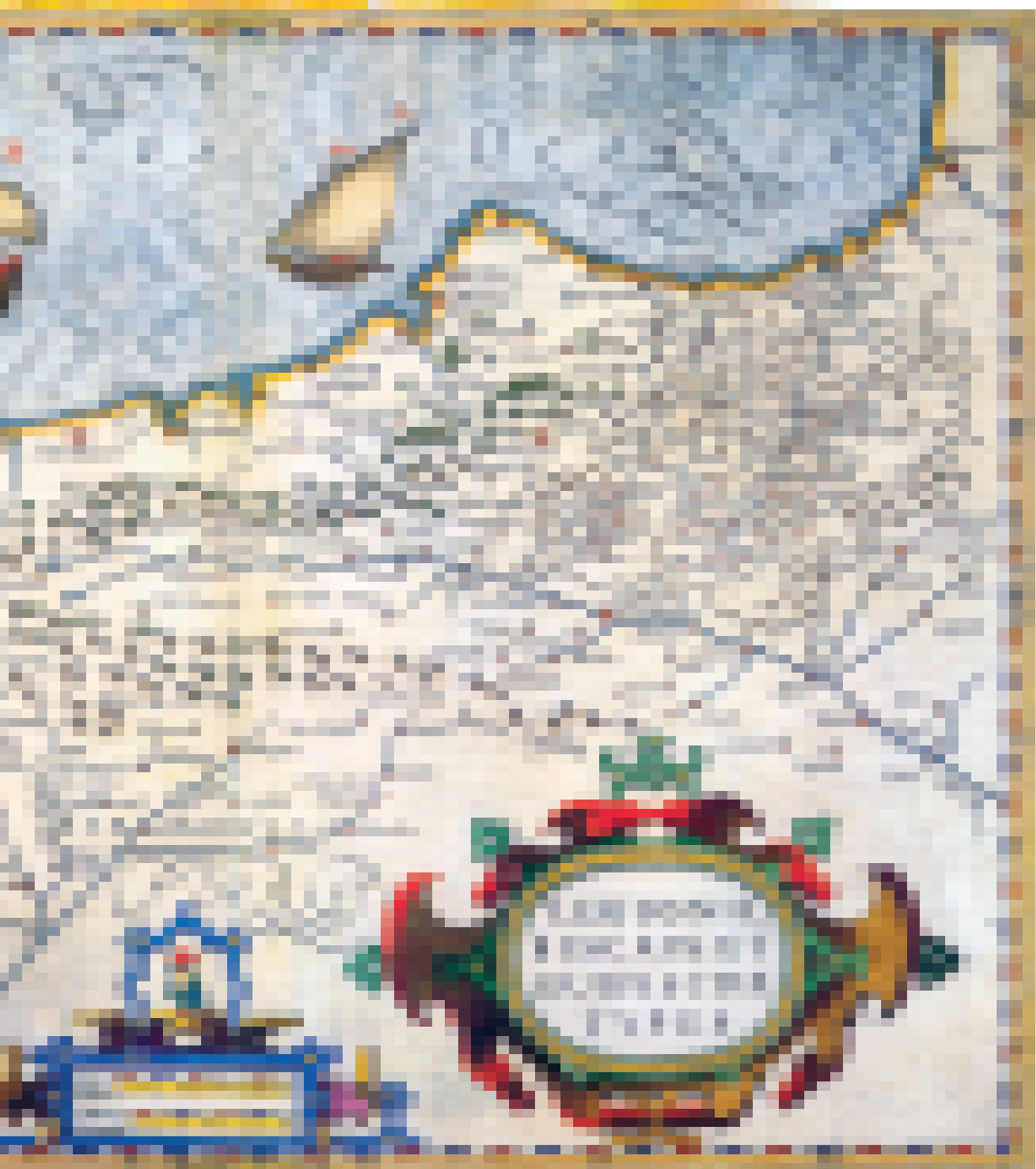
UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR

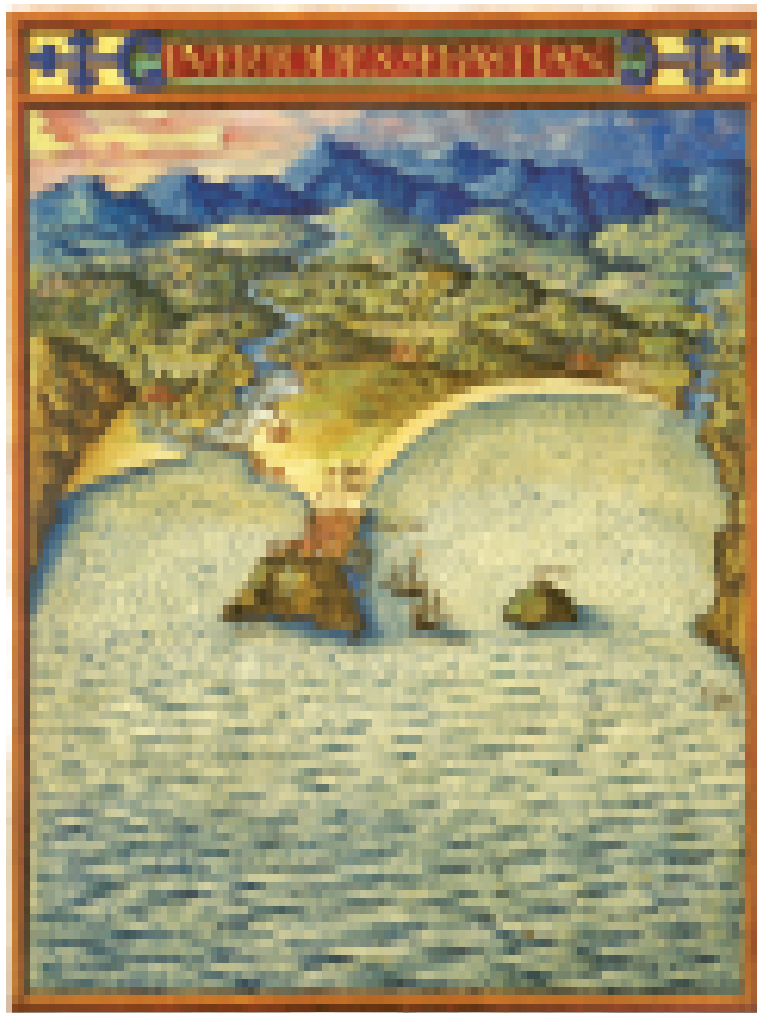
por JOSÉ IGNACIO TELLECHEA



JOSE IGNACIO TELLETXEA

ITSASERTZEKO HERRI BAT





Donostia - San Sebastián .Texeira, 1634.



Hernani. G. Hombrados Oñatibia.

HISTORIA DE UN PUEBLO A ORILLAS DEL MAR

EL MAR «FACTOR DECISIVO»



No voy a tener la pretensión de acometer con una historia de los vascos en el mar. El asunto pudiera ocupar las vidas de muchos investigadores, porque habrán de rastrear las fuentes documentales dispersas, escondidas y aun mucho más avaras en noticias de lo que se podría desear.

En un ensayo sintético *Los Vascos y el Mar* (San Sebastián 1981) Julio Caro Baroja considera nuestra vecindad con el mar «factor decisivo» de nuestra historia económica y elemento fundamental del «ritmo histórico» de la mayor parte del País, sobre todo de Bizkaia, Gipuzkoa y la costa de Lapurdi. Además de la incidencia económica, este hecho tiene otras consecuencias que no escapan a nuestro antropólogo, quien añade:

«A partir de una época bastante remota de la Edad Media los puertos vascos van desarrollándose y sus gentes adquieren una significación destacada, como pescadores y marinos en el conjunto de pueblos peninsulares y aun de la Europa Occidental. Resulta así que junto al vasco volcado hacia adentro hay otro con intensas relaciones con el exterior, que desarrolla la industria y el comercio, la arquitectura naval, la fabricación de armas y herramientas, negociando con ellas lejos de su tierra».

Las incalculables consecuencias de este duradero hecho sobre la historia de nuestro pueblo no han sido puestas suficientemente de relieve. La historia marinera de los vascos aún espera la pluma que sepa narrarla y para ello habrá de vencer arduas dificultades. Hemos prestado mayor atención a la vida pastoril y agrícola que a la marinera; a la construcción de la casa vasca más que a la de los barcos; a los dólmenes, que a esas piedras elocuentes de los escudos de tantas villas desde las que naos y ballenas nos evocan una larga historia.

Las gestas geográficas y náuticas de nuestros marinos, avezados de muy antiguo al *mare tenebrosum* por su cuenta y a su riesgo, sin protecciones oficiales que, entre otras cosas, dejan documentos, son avaras en documentación escrita. Es casi una gesta colectiva y anónima, aunque hecha por incontables hombres con nombre, y que casi se reduce al eco tenue e íntimo de conversaciones familiares o de taberna en las noches de invierno en que las naves quedan amarradas en el puerto.

ITSASERTZEKO HERRI BATEN HISTORIA

ITSASOA «ERAGILE ERABAKIGARRIA»



Nire asmoa ez da inola ere euskaldunen itsasoko historia kontatzen hastea. Ikertzaille askoren bizitza okupatzeko adinako lana izan daiteke, dokumentu-iturri sakabana-tuak, ezkutuak eta nahi baino askoz urriago diren arrastoen bila ibili beharko baitute.

Julio Caro Barojak bere *Los Vascos y el Mar* (Donostia 1981) izeneko saiakera laburtuan azaltzen duen iritzian, itsasoaren ondoan bizitzea «faktore erabakigarria» da gure ekonomikoaren historian eta funtsezko osagaia Euskal Herriko herri gehienek «eritmo historikoan», Bizkaia, Gipuzkoa eta Lapurdikoan batez ere. Baina, eragin ekonomikoaz gain, gertakari horrek baditu beste ondorio batzuk ere, gure antropologoaren iritziz, dioenean:

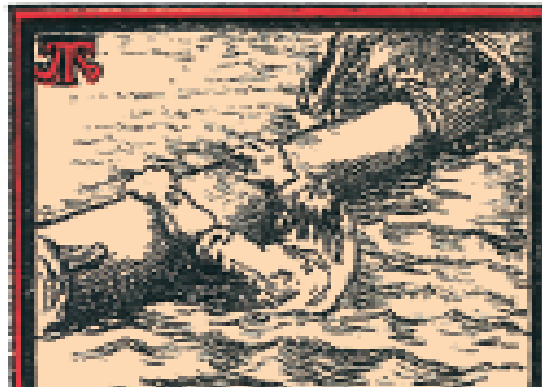
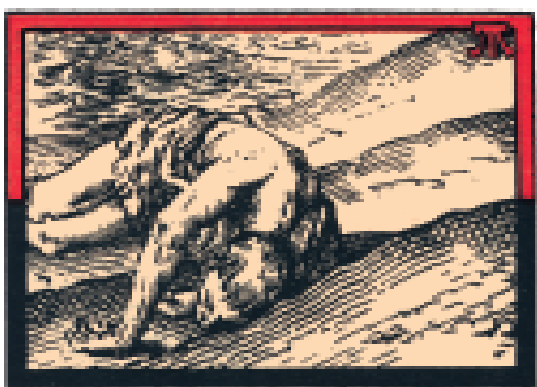
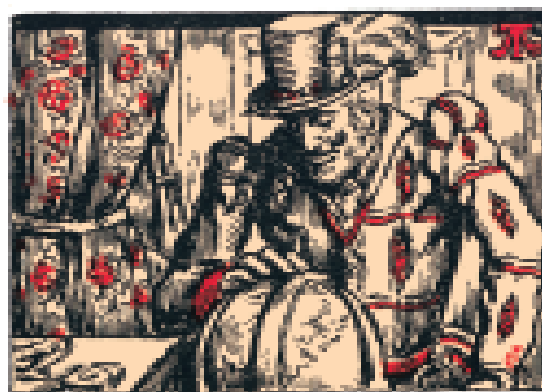
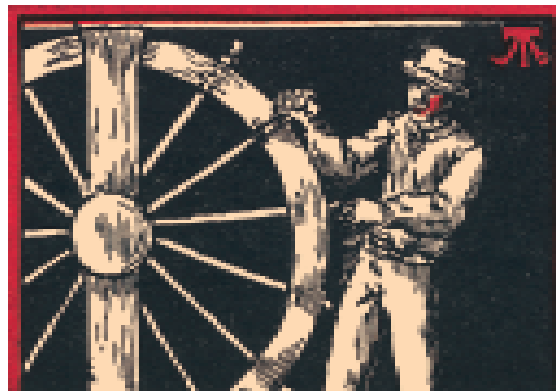
«Erdi Aroaren hasiera-hasiera aldetik, garapen bidean aurrera zihoazen Euskal Herriko portuak eta bertako jendea sona hartzen hasi zen arrantzale eta marinel gisa, ez soilik penintsulako beste herrien artean, baita Mendebaldeko europarren artean ere. Hala, barnerantz murgildurik bizi zen euskal jendearen ondoan, baziren kanpoarekin harreman biziak zituen euskaldunak, industria eta merkataritza, ontzi-arkitektura nahiz erreminta eta armagintzaren garapenean zihar-duena eta haiekin jaioterritik urrun, negoziatzen zue-na».

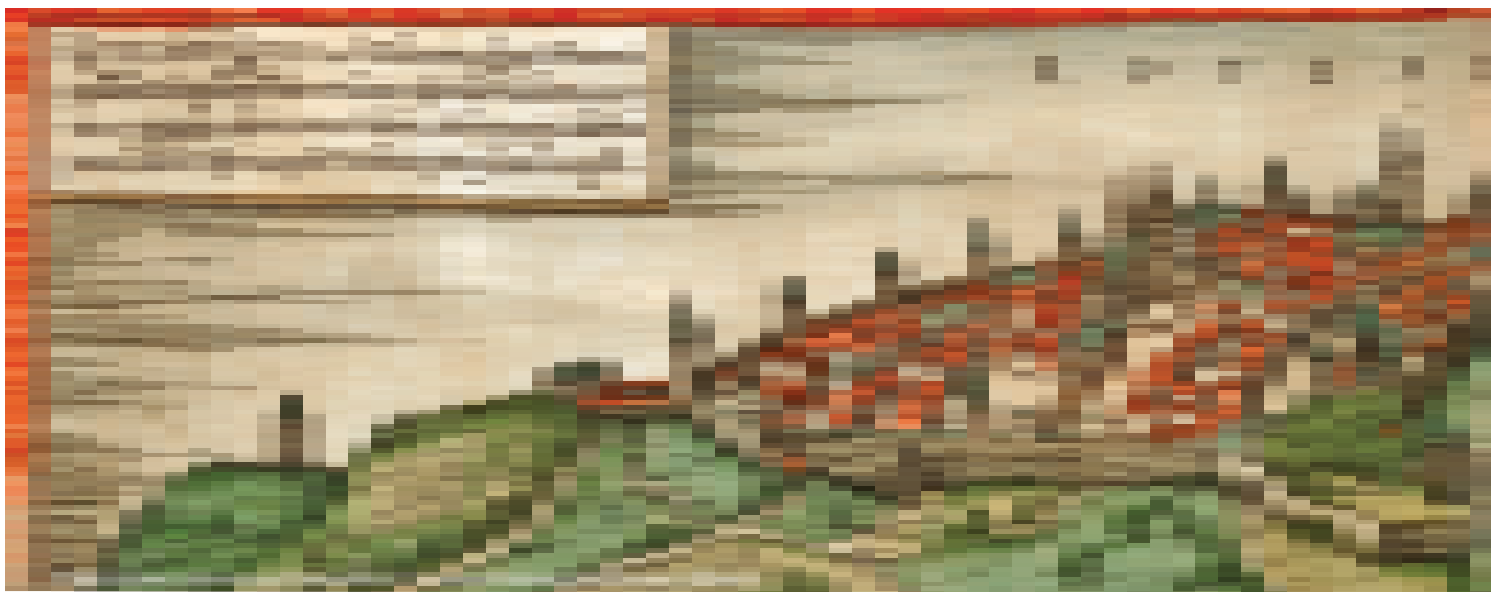
Ez dira behar bezain agerian jarri gure herriaren historian denbora luzez iraun duen jarduera horren ondorio neurtezinak. Marinel euskaldunen historia oraindik zain dago, kontatzen jakingo duen idazle baten zain, baina zailtasun nekezak gairitu beharko ditu horretarako. Marinel-bizitzaz baino gehiago arduratu gara artzain-bizitzaz eta nekazari-bizitzaz; ontzigintzaz baino gehiago etxeen eraikuntzaz; armarriez baino gehiago trikuharriez hots, hiribildu askotan ontzien eta baleen istorio luzeak oroitarazten dizkiguten harri horiez baino.

Antzinatik *mare tenebrosum*-aren arriskuak inolako babes ofizialik gabe –besteak beste, dokumentu idatzietan idatzirik gelditzen zirenak– beregain hartzen zaildutako gure marinen balentria geografiko eta nautikoak gutxi agertzen dira agiri idatzietan. Balentria kolektiboak dira kasik, anonimoak, izenez ezagutzen diren marinel kontaezin ahalez burutuak, neguko gauetan ontziak portuan amarraturik gelditzen direneko kontakizunak, familietako edo tabernetako elkarrizketa isilen zurrumurru baino ez direnak.



IMARINEL-MUNDUA. TILLAC-EN MARRAZKIAK

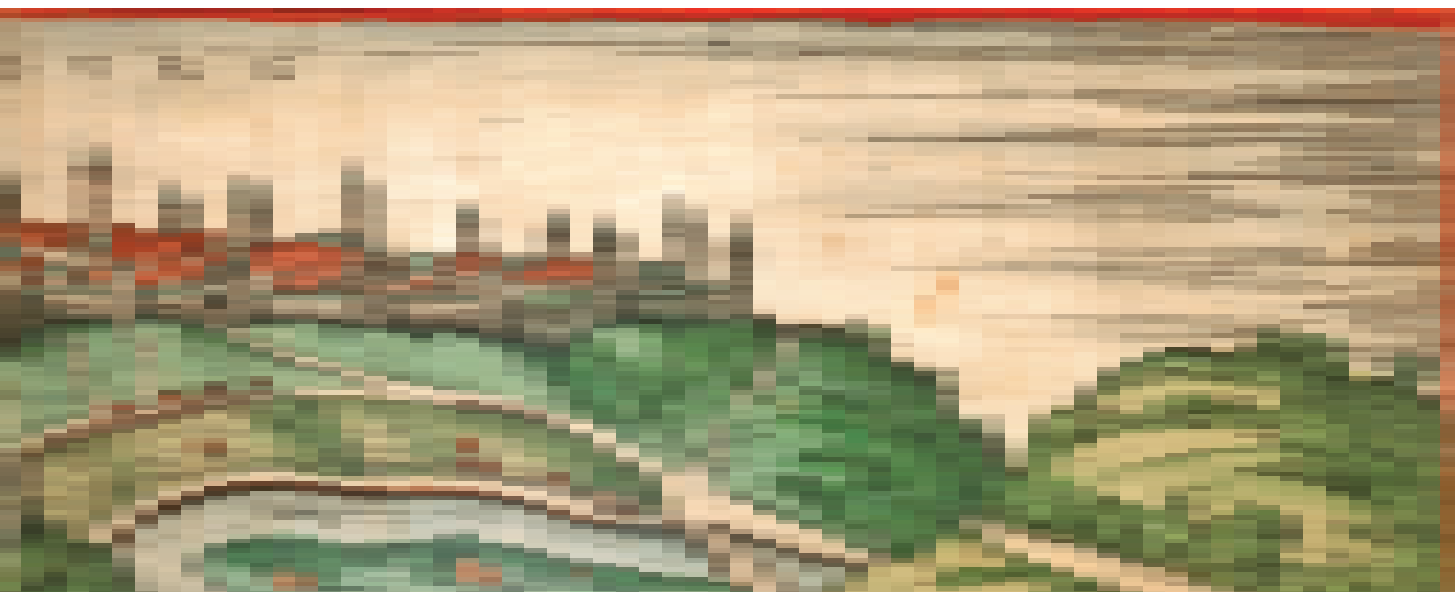




Rotterdam (Holanda).

Amberes (Bélgica) hacia 1570. / Anberes (Belgika) 1570. urte aldera.





Amsterdam (Holanda).





Hamburgo (Alemania).



Puerto de Amsterdam, 1680 / Amsterdam-eko portua, 1680.



Gdansk (Polonia).

BALEAREN ARRANTZA, GURE PORTUETAKO ENBLEMA



Escudo de Bermeo / Bermeoko armarrria.



Balearen arrantza euskal
portuetako armarrietan.

La caza de la ballena
en escudos de los puertos vascos.



Escudo de Lekeitio / Lekeitioko armarrria.



Escudo de Ondarroa/ Ondarroako armarria.



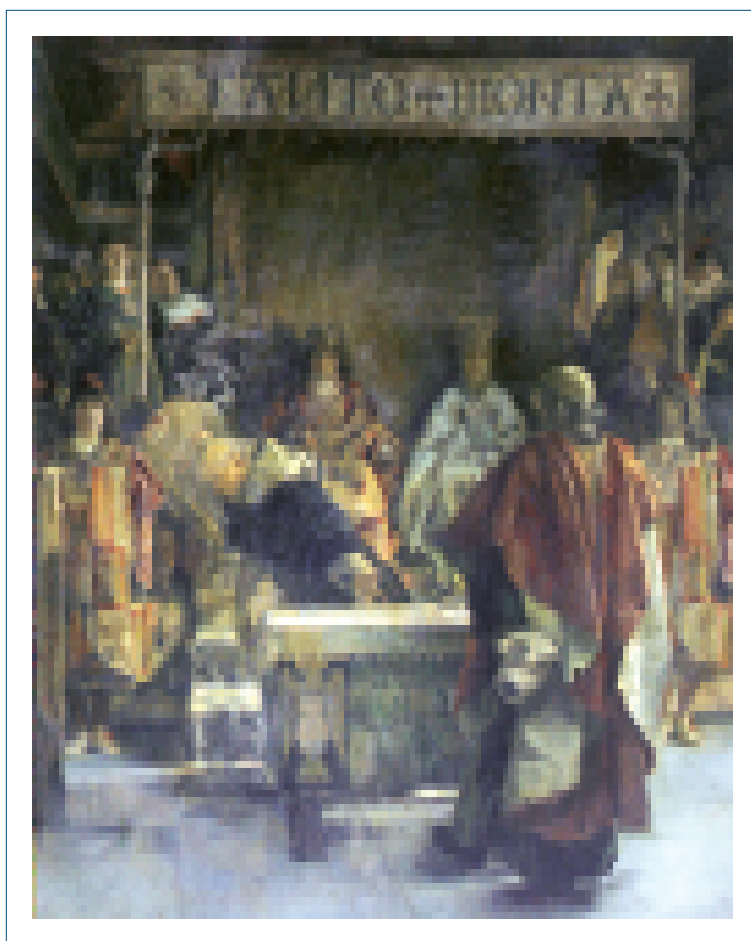
Gregorio Hombrados Oñatibia.



Pablo Tillac.



Gregorio Hombrados Oñatibia.



Los Reyes Católicos / Errege Katolikoak.

SIGLO XV

POLÍTICA Y LA ACTIVIDAD NAVAL
DE LOS REYES CATÓLICOS

T

También para nuestra historia marinera es fundamental y diverso el período que se abre con su reinado. Reinado que se abrió con un litigio que originó una guerra civil y aún internacional, con Portugal y Francia en contra de Isabel, y en la que el apoyo vasco no fue despreciable; por tierra, en el socorro de Toro y Burgos, y por mar en el asedio francés de Hondarribia. Asentada en el trono esta pareja real en que se unían los reinos de Aragón y de Castilla, fueron numerosas sus consideraciones con los vascos, también en lo que se refiere a la Marina.

En la guerra citada con Portugal, los Reyes pidieron a Bilbao que aparejase naos; y a Bilbao, Bermeo, Portugalete y Laredo, que recogiesen lombardas, serbatones y truenos de naos, carabelas y fustas que hubiese en sus puertos a condición de devolver y pagar lo que valieren. En 1576 con motivo de la visita a Bizkaia y la jura de sus Fueros en Gernika, Fernando el Católico confirmó los privilegios de Portugalete.

El interés temprano mostrado por la Marina aparece en la Pragmática del 20 de marzo de 1576 en que se conceden ventajas a quienes construyan naos de más de 600 toneladas, medida que activó la construcción naval incitando a mercaderes, maestros y armadores. También otorgaron favor respecto al pago de almojarifazgo de Sevilla. El ensanchamiento del horizonte internacional durante este reinado (África y turcos, Canarias, Italia, enlaces patrimoniales) daría a la Marina vasca singular coyuntura. Si en 1479 se llegó a un acuerdo entre Bizkaia e Inglaterra que favorecía la relación comercial, en 1481 haría otro tanto Gipuzkoa, con autorización de los Reyes:

«Sepan quantos esta carta vieren cómo nos los procuradores e gobernadores de los escuderos fijosdalgo de la noble e leal Provincia de Guipúzcoa que estamos juntos en el lugar de Usarraga, otorgamos e conoscemos...»

Contaban con licencia real gestionada por Domenjón González de Andía, el bachiller Pedro de Vicuña, Juan Miguélez de Zúñiga y Ochoa de Vergara, para ratificar un «concierto y asiento de paz» con el Rey de Inglaterra

«para que los tratantes de los dichos nuestros reinos e del dicho Reino de Inglaterra puedan andar y anden seguros, y que los daños que de la una parte a la otra se ficiere sean satisfechos y pagados».

XV. MENDEA

ERREGE KATOLIKOEN POLÍTICA
ETA ONTZIGINTZA

G

Gure marinelen historian funtsezkoa eta anitza da Errege Katolikoaren erregetzarekin hasten den aldia. Auzi batek jarri zuen abian erregetza hori, gerra zibil bat ez ezik, Isabelen aurka, Portugal eta Frantziarekin nazioarteko gerra sorrarazi zuena. Euskaldunen parte-hartzea ez zen gutxiesgarria izan gerra horretan: lurretik, Torori eta Burgosi lagundu zien, eta itsasotik, Hondarribiari frantsesen setioan. Aragoi eta Gaztela batzen zituen tronuan finkatu zirenean, Errege-Erregina horiek askotan arduratu ziren euskaldunetz, besteak beste, gure Nabigazioaz.

Aipatutako Portugalen aurkako gerra horretan, Errege-Erreginek itsasontziak prestatzeko eskatu zitoten Bilbori; eta Bilbori, Bermeori, Portugaleteri eta Laredori bakoitzak portuan zituen bonbardak, serbatoiak eta ontzietako artilleria piezak, karabelak eta txalupak, itzultzeko eta balio zutena ordaintzeko baldintzapean. 1576an, Fernando Katolikoak Portugaleteko pribilegioak berretsi zituen, Gernikan bere Foruen zina egitera Bizkaira egindako bisitaldian. Nabigazioarekiko azaldu zuten interes goiztiarra 1576ko martxoaren 20ko Pragmatikan azaltzen da; han abantailak eskaintzen zaizkio 600 tona baino gehiagoko itsasontziak eraikitzen dituenari. Neurri horrek ontzigintza azkartu egin zuen eta merkataria, ontzi-maisuak eta armadoreak akuilatu. Sevillako almojarifazgoa edo muga-zerga ordaintzeari zegokion mesedea ere egin zituen.

Erregealdi horretan, egokiera aparta eman zion euskal Itsas Armadari nazioarteko aukerak zabaltzeak (Afrika eta turkiarrak, Kanariar Uharteak, Italia: ondare-loturak). Bizkaia eta Ingalaterraren artean, 1479an, merkataritza-harremanak bultzatzen zituen akordio batera iritsi baitziren, 1481ean beste horrenbeste egin zuen Gipuzkoak Errege-Erreginen baimenarekin:

Errege-lizentzia lortu zuten, Domenjon Gonzalez de Andiak, Pedro de Vicuña batxilerrak, Juan Migueles de Zuñiga eta Otxoa de Bergarak kudeaturik lortu ere, Ingalaterrako Erregearekin «concierto y asiento de paz» bat berresteko

XVI. MENDEKO ITSASONTZIAK



XVI. mendeko ontzizarra,
Brueghel-en marrazki baten arabera.

Galeaza del siglo XVI,
según un dibujo de Brueghel.



XV. eta XVI. mendeetako galera eta ontzizarra.
Galera y galeaza de los siglos XV y XVI.

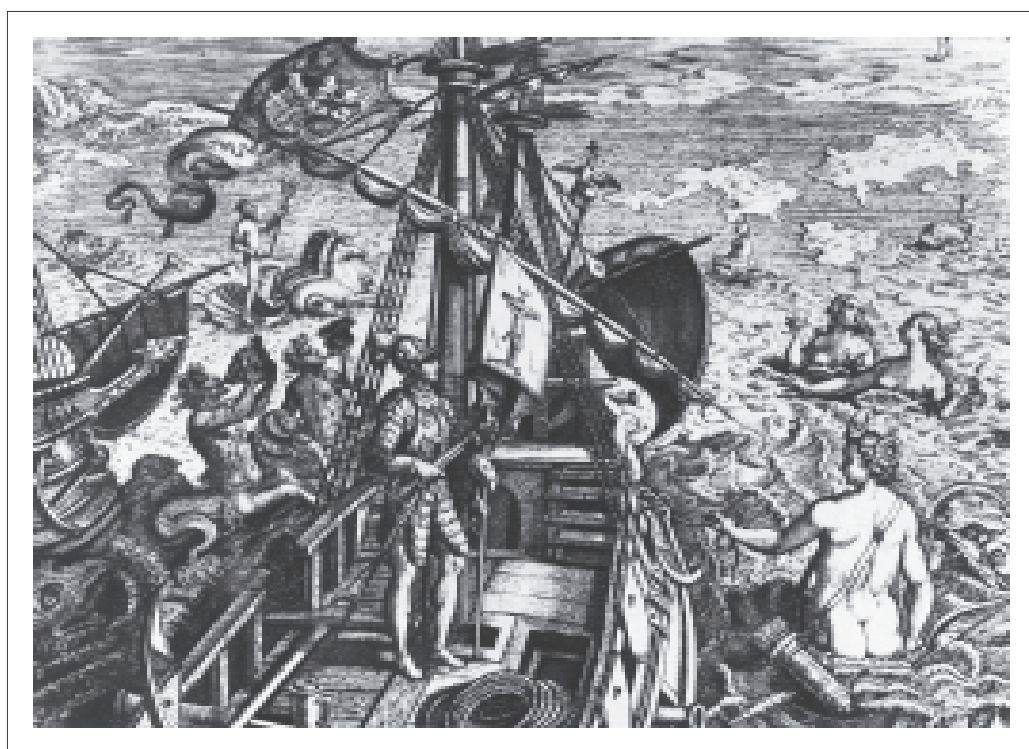


Ontzi Biribila, XVI. mendekoa,
1566an grabaturiko estampa baten arabera.

Nave Redonda del siglo XVI,
según una estampa grabada en 1566.



XVI. mendeko galeoi espainiar bat. D. Alvaro de Bazanen intsignia-ontzia Terceras uharteko guduan.
Galeón español del siglo XVI. Buque insignia de Don Álvaro de Bazán en la batalla de las Terceras.



Cristóbal Colón sale a la mar entre monstruos y dioses.
Alegoría de Juan Stradano,
grabado por J. Galle en 1521, utilizado por Théodore de Bry
en su *Occidentalis Americae Pars*, 1562.

Kristobal Kolon munstro eta jainko artean irten zen itsasora.
Juan Stradanoren alegoria.
J. Gallek 1521ean grabatua eta Théodore de Bry-k
Occidentalis Americae Pars-en erabilia, 1562an.

AMÉRICA

VASCOS EN LA GESTA DE COLÓN

L

La empresa americana se gestó en el Sur, a trasmano de nuestros puertos, y era, además, una aventura poco tentadora para quien mercaba por mar e iba a negocios seguros. Con el paso del tiempo, América irá descubriendo su verdadero rostro y tentará a los hombres de mar: mas para ello habían de pasar años. A pesar de ello, y dada la anterior presencia vasca en el Sur, no faltan algunos hombres de nuestra tierra en las nóminas de los acompañantes de Colón. Hay quien afirma que una de las tres carabelas históricas, la Santa María, la de mayor porte, era de construcción vizcaína.

En lo que respecta a los hombres, contamos con las pacientísimas y monográficas investigaciones de Alicia Goult, así como la obra de Yon Bilbao, *Vascos en Cuba* (Buenos Aires 1958) y la de S. Ispizua, *Los vascos en el descubrimiento de América*.

El primer viaje

Naturalmente tenían que ser vascos afincados o relacionados con el Sur, porque al puerto de Palos fue Colón con sus dineros y prerrogativas reales a fletar naves. Los Pinzones aportaron las dos pequeñas carabelas *La Pinta* y *La Niña*, y Juan de la Cosa, propietario y maestre de la *Santa María*, se comprometió con su nao de mayor porte.

Vizcaínos en la tripulación

Un viejo litigio se cierne sobre la naturaleza y/o vecindad de este maestre (Santoña o Bizkaia), sobre su identificación con un Juan Vizcaíno, y hasta sobre su identificación con el gran cosmógrafo, Juan de la Cosa. Cantabro o vizcaíno, en su Santa María figuran los pocos vizcaínos que engrosan nominalmente las listas de los marinos del primer viaje de Colón.

La Santa María encalló en el puerto de la Navidad y allí quedaron los vizcaínos para morir trágicamente.

El contra maestre Chanchu, hijo de Catalina de Deba, y probablemente lequeitiano. En el Manual de pagos se dice en 15 de noviembre de 1515 que, en nombre de la madre de Chanchu, cobró el lequeitiano Martín Pérez de Licona 18.520 maravedís en concepto de sueldo adeudado al contra maestre, de quien se dice que murió en las Indias «*en el primer viaje que se descubrió la isla Española*».

AMERIKA

EUSKALDUNAK KOLONEN AURKIKUNTZA GOGOANGARRIAN

A

Amerikako egitasmoa Hegoaldean garatu zen, gure portuen eskumenetik urrun, eta, gainera, ez zen abentura tentagarria salerosketak itsasoz egiten eta tratatu seguruetara jotzen zuenarentzat. Denborak aurrera egin ahala, Amerikaren benetako aurpegia agertzen hasi zen eta horrek tentatu zituen itsasgizonak, baina horretarako urteak igaro behar izan zuten. Hala ere, lehendik euskaldunak Hegoaldean ibiliak zirenez, gure lurreko gizonik ez zen falta Kolonen laguntzaileen nominetan. Bada esaten duenik Bizkaian eraikitakoa zela hiru karabela historiko haietako bat, tamainaz handiena, *Santa Maria*, hain zuzen.

Itsasgizonei dagokienez, baditugu zenbait lan, batetik Alice Gould-en pazientzia itzeleko ikerketa monografikoak, bestetik Yon Bilbaoren *Vacos en Cuba* (Buenos aires, 1958) obra eta S. Ispizuaren lana, *Los vascos en el descubrimiento de América*.

Lehen bidaia

Jatorriz euskaldunak izan behar zuten haiek, Hegoaldean finkatuak edo harremanak zituztenak, izan ere, Kolon itsasontziak alokatzera Palos portura joan zen dirua eta errege-pribilegioak hartuta. Pinzontarren ekarpena izan ziren bi karabela txikiak, *La Pinta* eta *La Niña*. Juan de la Cosak, *Santa Maria* –tamainaz handiena zen– karabelaren jabe eta itsas maisua zenak, hartu zuen konpromisoa.

Bizkaitarrak tripulazioan

Bada auzi zahar bat maisu honen jatorriaren eta nongotasunaren gainean (Santoñakoa ala Bizkaikoa), Juan Vizcainorekin identifikatzen baitzen, edo Juan de la Cosa kosmografo sonatua zen kantabriar edo bizkaitarrekin. Haren *Santa Marian* azaltzen dira Kolonen lehen bidaiako marine-len nomina-zerrenda luzatzen duten bizkaitar apurrak.

Santa Mariak hondoa jo zuen Navidad portuan, eta han gelditu ziren bizkaitarrak zoritxarreko heriotza aurkitu zuten.

Zerrendan lehenbizi Chachu kontramaisua zen, Catalina Debakoaren semea eta beharbada lekeitiarra. Ordainketen Eskuliburuan, 1515eko azaroaren 15eko datan esaten du 18.520 marabedi kobratu zituela Martin Perez de Liconak, Chachuren amaren izenean, kontramaisuari zor zitzaion soldata-kontzeptuan. Chachu Indietan hil zela esaten da «*en el primer viaje que se descubrió la isla Española*».

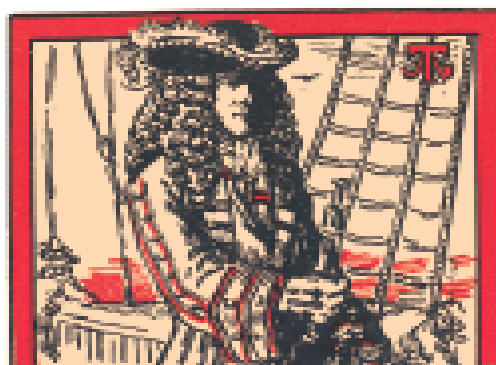
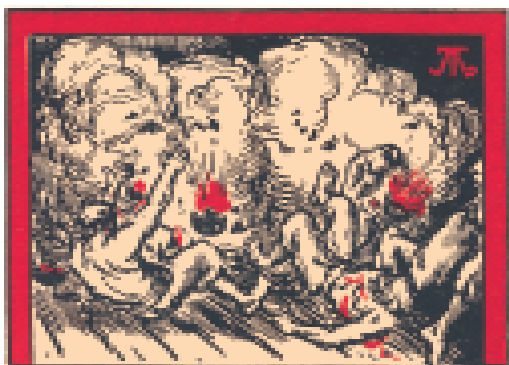
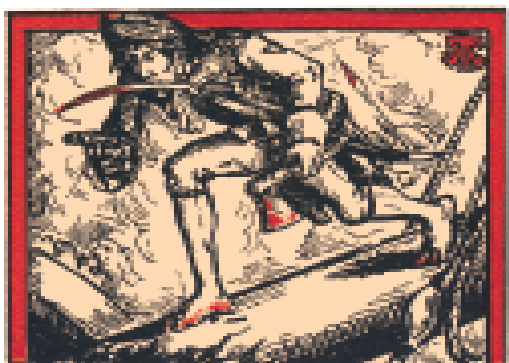
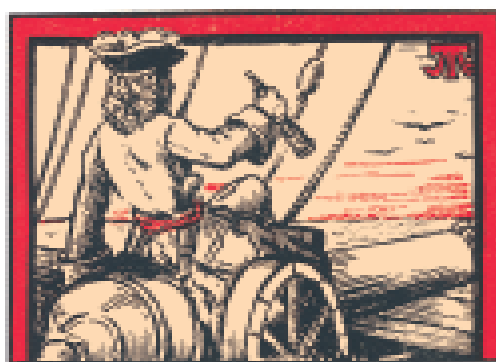
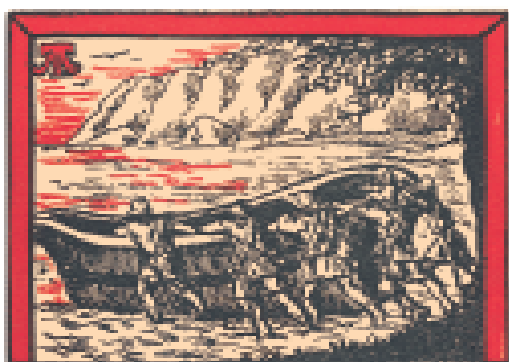
KORTSARIOEN JARDUERA ETA ITSASLAPURRETA.
ETENGABEKO ARRISKU UNIBERTSALA ITSASOKO HISTORIAN



Ilustraciones de Pablo Tillac en el libro / Pablo Tillac-en irudiak
«Corsaires. Basques et bayonnais du XV^e au XIX^e siècle». Edit. E. Plumon, 1946.



KORTSARIOEN JARDUERA ETA ITSASLAPURRETA.
ETENGABEKO ARRISKU UNIBERTSALA ITSASOKO HISTORIAN.



Ilustraciones de Pablo Tillac en el libro / Pablo Tillac-en irudiak
«Corsaires. Basques et bayonnais du XV^e au XIX^e siècle». Edit. E. Plumon, 1946.



Joanes Suhigaraitxipi kortsarioa, Erregearen kortsarioa zeritzona. 1691.
El corsario Joanes de Suhigaraychipi, llamado Corsario del Rey. 1691.

XVI. ETA XVII. MENDEKO ITSASONTZIAK



Itsasontzi trafikoa itsas zabalean. XVI. mendea.
Tráfico de barcos en alta mar. Siglo XVI.



Navío del siglo XVI / XVI. mendeko itsasontzia.



Galeoia. Ingalaterrako armadaren kapitaina espainiarren aurka,
1588ko itsasoko batailan.

Galeón. Capitana de la Armada inglesa en la batalla naval
contra las fuerzas españolas en 1588.



Carracas del siglo XVII / XVII. mendeko ontzi zaharrak.



XVI. eta XVII. mendeko karabelak,
borroketan gurutze handi batzuk margotu ohi zituzten kristauek, mairuen bereizgarri.
Carabelas de los siglos XVI y XVII,
solían pintar los cristianos grandes cruces para distinguirse de los moros en los combates.



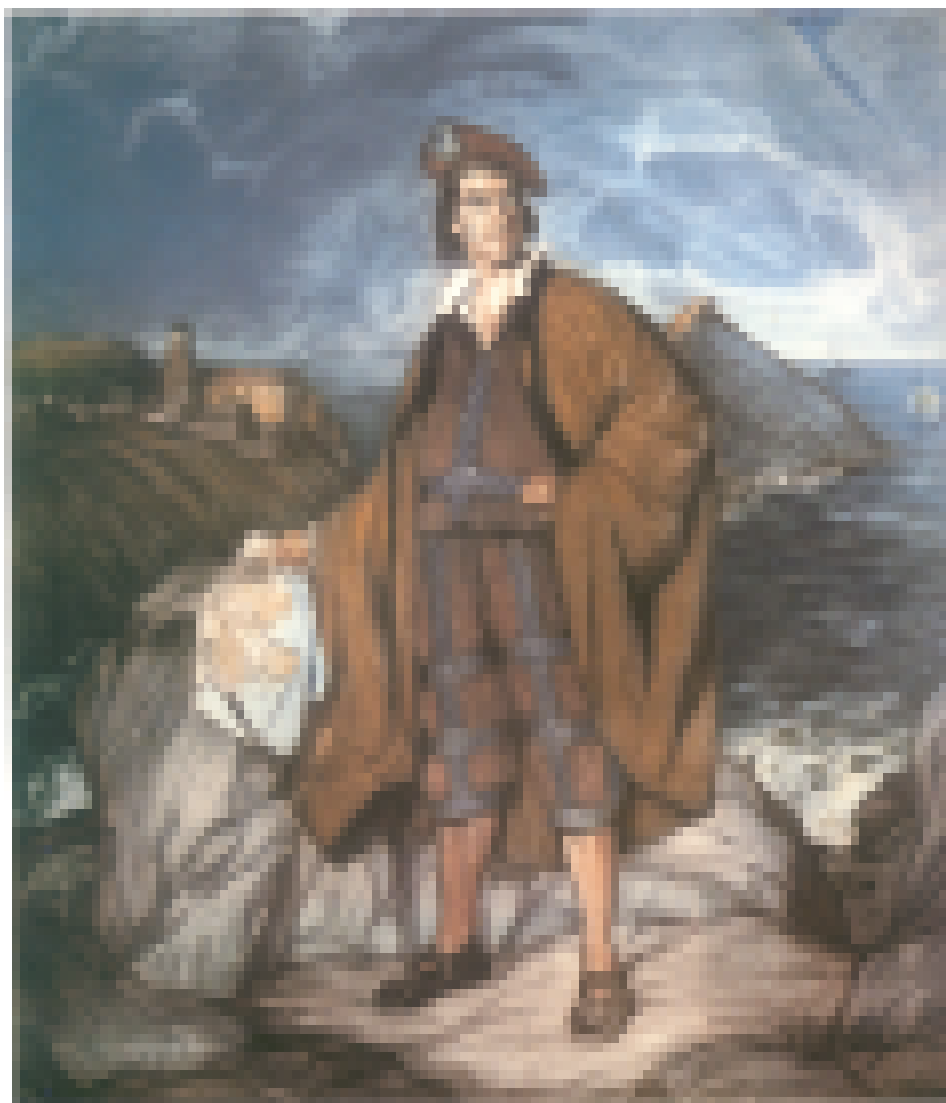
XVII. mendeko galeoia.
Galeón del siglo XVII.



XVI. mendearen erdialdeko ontzizarra eta galeoia.
Galeaza y galeón de mediados del siglo XVI.



Enrike VIII.a galeoi batean ontziratzen. 1547.
Embarco de Enrique VIII en un galeón. 1547.



Juan Sebastian Elkano.
Ignacio Zuloagaren irudimenezko erretratua.
Retrato imaginario de Ignacio Zuloaga.

ELCANO

ELCANO - MAGALLANES

Elcano, en la expedición de Magallanes

E

En tal contexto es preciso situar la gesta y gloria de Elcano. «*Su hazaña resume y corona la insuperable aptitud marinera de su raza*», dice Arteché, el más hondo biógrafo del marino de Getaria. Elcano pertenece a esa ancha estirpe de hombres intrépidos y fuertes, anónimos en su inmensa mayoría, que parecen emerger en la historia porque un día les rozó el ala de la fama pública y el renombre externo. Nuestros marinos no han narrado sus gestas ni han tenido quien las cuente, ni siquiera en sus grandes trazos.

Hombre de mar, nacido en Aia (Getaria) se mueve oscuramente en los mares del Sur con su pequeña nao de 200 toneles; seguramente participó en alguna de las muchas empresas bélico-marítimas del Norte de África en los primeros años del siglo XVI. Los habituales retrasos en los pagos de la Corona le obligaron a pedir empréstitos y, ahogado por deudas, hubo de vender su nave a los acreedores extranjeros, contraviniendo severas leyes en contrario.

Acaso por ello y ayudado por otros vascos de la Casa de Contratación de Sevilla, se enroló en la gran expedición de Magallanes, empeñado en llegar a las Islas de las Especies (Molucas) navegando a Occidente y no hacia Oriente como los portugueses. Cinco naos pequeñas componían esta flota:

- la *Trinidad*, de 110 toneles, comprada en Bilbao al Capitán Artieta;
- la *San Antonio*, de 120 toneles;
- la *Santiago*, de 75;
- la *Concepción*, de 90, en la que iba de maestro Juan Sebastián de Elcano y de contra maestro Juan de Acurio;
- y la *Victoria*, de 85 toneles, la única que coronaría viaje y en la que iban el baracaldés Juan de Zubileta y el bilbaíno Juan de Arratia.

ELKANO

ELKANO - MAGALLANES

Elcano, Magallanesen espedizioan

H

Halako testuinguru batean kokatu behar da Elkanoren balentria eta loria. «*Su hazaña resume y corona la insuperable aptitud marinera de su raza*» dio Artetxek, Getariako marinelaren biograforik sakonenak. Elcano gizon ausart eta indartsuen jatorri jori horretakoa zen, jori bezain anonimo gehienetan; egun batez ospe publikoak eta kanpoko izen onak ukitu zituelako historian leku egin zaientakoa. Gure marinelek ez dute beren balentriarik kontatu eta ez dute izan, gaingiroki bederen, balentria horiek kontatuko zituenik ere.

Itsasgizona zen, Aian jaioa (Getaria) Hegoaldeko itsasoetan zehar mugitzen zen nabarmendu gabe, 200 tonajeko bere ontzi txikiarekin; ziur asko parte hartuko zuen XVI. mendeko lehen urteetan Afrika Iparreko itsasoko gerra-enpresa sarri haietakoren batean. Koroak atzerapenekin ordaintzea ohikoa zenez, maileguak eskatzera beharturik eta zorrez itota, bere itsasontzia atzerriko hartzekodunei saldu zien, bestela lege zorrotzak hausten baitzituen.

Beharbada horregatik engaiatu zen Magallanesen espedizio sonatuan, Sevillako Kontratazio Etxeak lagunduta, Molukak edo Espezien Uharteak harrapatu nahirik, Mendebaldera nabigatuz eta ez Ekialdera portugaldarrak bezala. Bost ontzi txikik osatzen zuten ontzidi hura:

- *Trinidad*, 110 tonajekoa, Artieta Kapitainari Bilbon erosia;
- *San Antonio*, 120 tonajekoa;
- *Santiago*, 75 tonajekoa,
- *Concepción*, 90 tonajekoa, Juan Sebastian Elkano maisu eta Juan de Acurio kontramaisu zeramatzana;
- eta *Victoria* 85 tonajekoa, Barakaldoko Juan de Zubileta eta Bilboko Juan de Arratia bertan zirela, bidaia bukatuko zuen ontzi bakarra.

ELKANOREN BIDAIA. MAGALLANES ITSASARTEKO IGAROBIDEA



Marianak uharteetako indigenek Magallanesen ontziari eraso egin eta harpilatu egin zuten beren piraguekin, horregatik deitu zion hark haien uharteari «Lapurren Uharte». XVI. mendea.

Los indígenas de las Marianas atacaron y saquearon en sus piraguas el barco de Magallanes, por lo que éste llamó a sus tierras "Isla de los ladrones". Siglo XVI.



Magallanes itsasartearen mapa, Diego Ramírez Arellanoren obran agertzen dena.

Mapa del estrecho de Magallanes que figura en la obra de Diego Ramírez de Arellano.

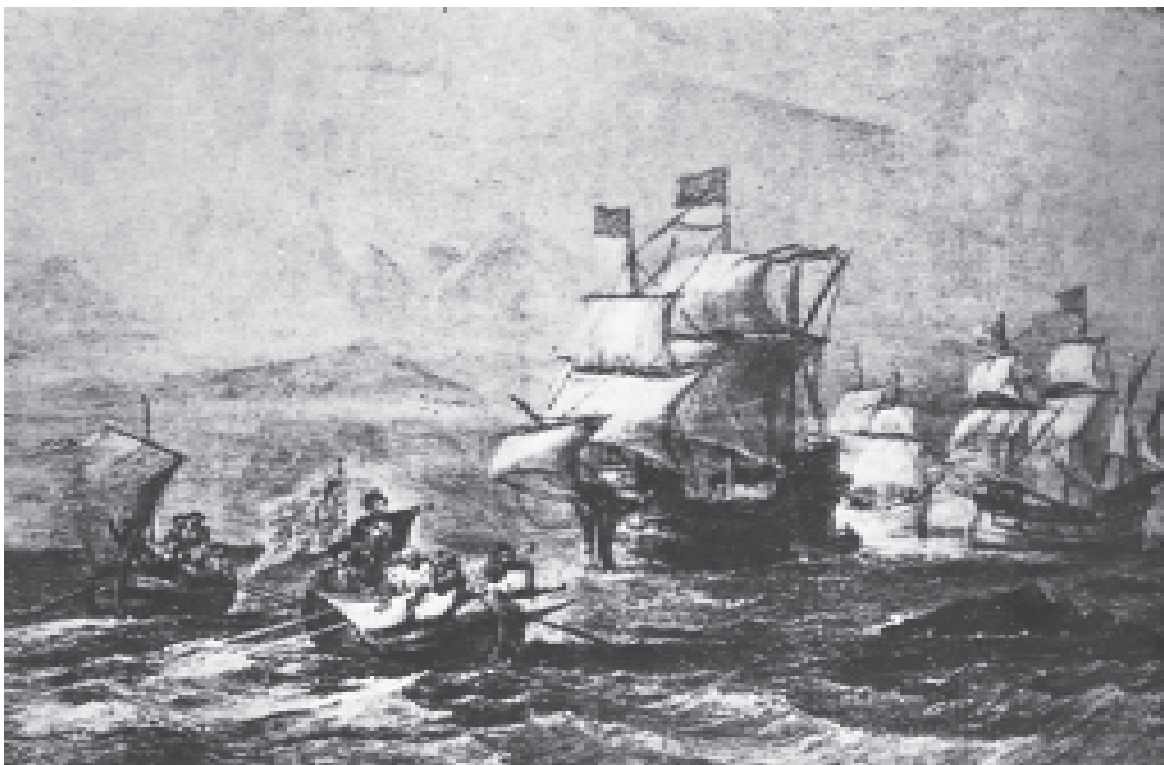


Magallanesen ontzidi txikia Filipinetara iritsi zenean, bertakoak kanoetan irten zitzaizkion bidera.

Cuando la pequeña flota de Magallanes se acercó a Filipinas, le salieron al encuentro nativos que remaban en canoas.

Estrecho de Magallanes / Magallanes itsasartea.





Magallanes itsasartearen aurkikuntza. Grinaway-ren grabatua, O. W. Brierly-ren margolan batetik hartua.
Descubrimiento del estrecho de Magallanes. Grabado de Grinaway, tomado de una pintura de O. W. Brierly.



Magallanes itsasartearen 1586ko mapa.
Thomas Candish-en bidaien kronikaren kobrezko grabatua.

Mapa del estrecho de Magallanes, de 1586.
Grabado en cobre de la crónica de viaje de Thomas Candish.



Jacob Lemairek beste igarobide bat aurkitu zuen, Magallanes itsasartearen ordezkotik Suaren Lurraldean, hegoaldera (1616), eta W. Schouten buru zuen Hoorn izeneko bere ontzi baten izena eman zion, Austral itsasoak Zuiderzee Berriak izena jaso zuen parajea haietan.

Jacob Lemaire encuentra un nuevo paso alternativo al Estrecho de Magallanes (1616) al sur de la Tierra de Fuego; él le dio el nombre de uno de sus navíos, el Hoorn, mandado por W. Schouten, en estos parajes en que el mar Austral recibió el nombre de Nuevos Zuiderzee.

MAGALLANES-ELKANOREN ESPEDIZIOKO GERTAKARIAK



Lapurren Uharteetan lehorreratzea. Levinus Hulsius-en erabera.
Desembarco en las Islas de los Ladrones. Por Levinus Hulsius.



Magallanesen heriotza. 1535eko grabatua.
Muerte de Magallanes. Grabado de 1535.



Magallanesen bidaia Hegoamerikara eta «pasabide» edo zeharbidea.
Viaje de Magallanes a América del Sur y al "paso" o travesía.

Odisea Espezien Uharteetan zehar.
Odisea a través de las Islas de las Especies.



Magallanesen Ozeano Bareko ibilaldia.
Halabehar berezi batek itsaso zabaleko
alderdirik bakartienetik eraman zuen.

Travesía del Océano Pacífico por Magallanes.
Una singular fatalidad lo condujo por la parte
más solitaria del inmenso mar.







Andrés Urdaneta. Antonio Valverde «Ayalde».

URDANETA

URDANETA NARRA

LA EXPEDICIÓN DE LOAISA - ELCANO

S

Si Urdaneta, hijo de Villafranca de Oria – hoy Ordizia– hubiese seguido la ruta de Terranova, su vida hubiese sido distinta y se habría fundido en el más total anonimato. Siguió el otro camino, el de la aventura, y por eso, por mandato del Consejo de Indias, escribiría una relación «*de la Armada e viaje que llevó el Comendador Loaisa a los Malucos*», que presentó en Valladolid el 26 de enero de 1537.

Su título dice mucho: «*La relación que Andrés de Urdaneta hace a vuestra Sacra majestad de la Armada que vuestra majestad mandó para la especería con el Comendador Loaisa el año de quinientos e veinte e cinco*». Era el viaje en que murió Elcano; y Urdaneta firmó en su testamento. ¡Con qué orgullo puede iniciar su relato!

La partida

Largos preparativos para una navegación en la que sería imposible avituallarse y había que prever todo. Salieron el 14 de agosto.

«*Partimos de la ciudad de La Coruña con siete navíos vispera del bienaventurado señor Santiago e fuimos en busca de las Canarias. E dende a siete o ocho días que partimos de La Coruña, surgimos en la isla de Gomera, donde estuvimos tomando las cosas necesarias para el Armada hasta catorce de agosto*».

En la línea equinoccial toparon con una nao portuguesa un mes y medio después! Hubo algún tiro, palabras, cortesías... cartas para España. Siguieron su camino, con vientos contrarios y calmas o calmerías.

A mediados de octubre vieron la isla de San Mateo, bajo la equinoccial, donde hicieron aguada. Mataron pájaros bobos, comieron un pez grande y hermoso que les produjo transtornos intestinales de los que creyeron no poder salir con vida.

Fueron corriendo la costa de Brasil, pasaron el Río de la Plata, con una tormenta que les derrotó, perdieron de vista a la nao *Capitana*, otra nave se quedó retrasada. Llegaron al paraje de Santa Cruz.

«*El Capitan Juan Sebastián habló a los otros capitanes y les dijo que sería bien que entrasen en el dicho río y esperasen ahí al Capitán General y a Martín de Valencia*».

URDANETA

URDANETAREN KONTAKIZUNA

LOAISA – ELKANOREN ESPEDIZIOA

G

Garai hartan Villafranca de Orian –gaur Ordizia– jaio zen Urdanetak Ternuako bidea jarraitu izan balu, oso bestelakoa zatekeen haren bizitza eta anonimaturik osoenean galduko zen. Beste bidea hartu zuen hark, abenturarena, eta horregatik Indietako Kontseiluaren aginduz idatzi zuen «*de la Armada e viaje que llevó el Comendador Loaisa a los Malucos*», 1537ko urtarilaren 26an Valladoliden aurkeztu zuen obra.

Adierazgarria da izenburua «*La relación que Andrés de Urdaneta hace a vuestra Sacra majestad de la Armada que vuestra majestad mandó para la especería con el Comendador Loaisa el año de quinientos e veinte e cinco*». Elkano hil zeneko bidaia zen, eta Urdanetak sinatu zuen haren testamentua. Harrotasunez, nola ez, hasiko zuen kontakizuna!

Irteera

Luzeak izan ziren prestaketak, nabigazioaldi horretan ezinezkoa izango zen hornigaiak eskuratzea eta aurrez dena pentsatu beharra zegoen. Abuztuaren 14an abiatu ziren.

Ekinozio-lerroan itsasontzi portugaldar batekin egin zuten topo hilabete eta erdi nabigazioan zeramatela. Tioren bat, hitzak, kortesiak... Espainiarako eskutitzak, izan ziren bai gorabeherak! Aurrera egin zuten bidean, aurkako haize, barealdi eta haize falta eta guzti.

Urriaren erdialdera ikusi zuten San Mateo irla eta han, ekinozio azpian, ur edangarria bildu zuten. Pinguinoak hil zituzten, arrain handi eta eder bat jan ere egin zuten, baina esteetako gorabeherak eragin zizkien eta bizirik ez zirela irtengo uste izan zuten.

Brasilgo kostaldean aurrera egin zuten, Río de la Plata igaro eta menpean hartu zituen ekaitz batean *Capitana* itsasontzia begien bistatik galdu zuten, beste itsasontzi bat atzean gelditu zen. Eta Santa Cruz deritzon parajera heldu ziren.



Legazpi. Antonio Valverde «Ayalde».

Legazpi. G. Hombrados Oñatibia.



Legazpiren marrazkia, oso hedatua.
Dibujo muy divulgado de Legazpi.

Legazpiren irudia
posta-zigilu baterako proiektuan.



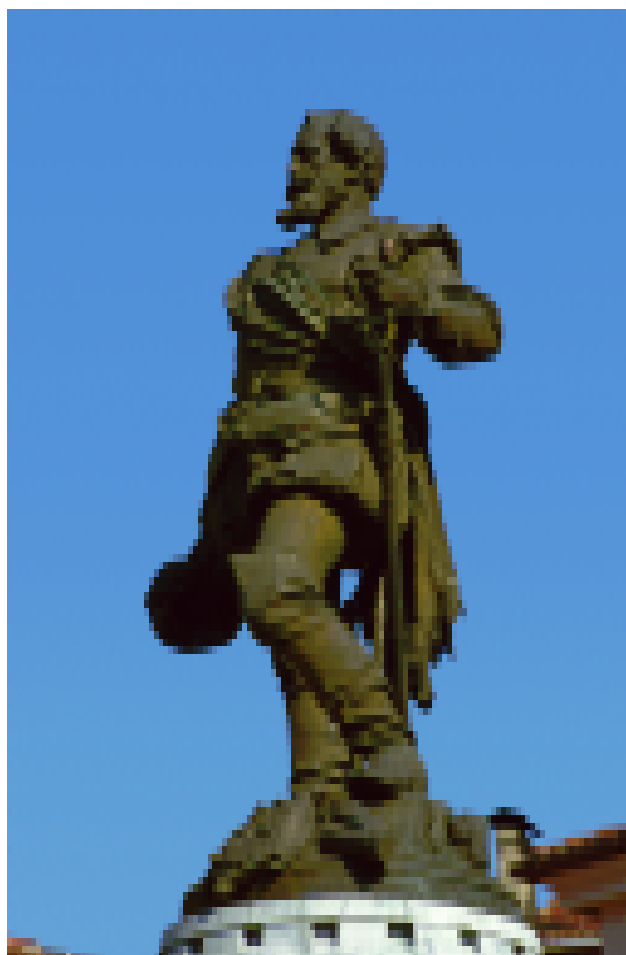
Proyecto para un sello de
Correos con la efigie de
Legazpi.
G. Hombrados Oñatibia.

Legazpi. Juan Luna.



Aniceto Marinas-en Legazpiren estatua
Zumarragan.

Estatua de Legazpi de Aniceto Marinas
en Zumarraga.



Legazpiren hilobia. Manila (Filipinak).

La tumba de Legazpi. Manila (Filipinas)

Legazpi eta Urdanetari egindako
monumentua Filipinetan.

Monumento a Legazpi y Urdaneta
en Filipinas.



Legazpiren estatua, Cebú hirian (Filipinak).

Estatua de Legazpi en la ciudad de Cebú (Filipinas)



URDANETA – LEGAZPIREN BIDAIAETAKO MAPAK. BAREAN ZEHARREKO BIDAIA. JOANALDIA ETA «TORNAVUELTA».



Viaje de Andrés de Urdaneta a Filipinas / Andres Urdanetaren bidaia Filipinetara.



Urdanetak gakoa aurkitu zuen belaz nabigatuz Barea zeharkatzeko.

Urdaneta encontró la clave para navegar el Pacífico a vela.

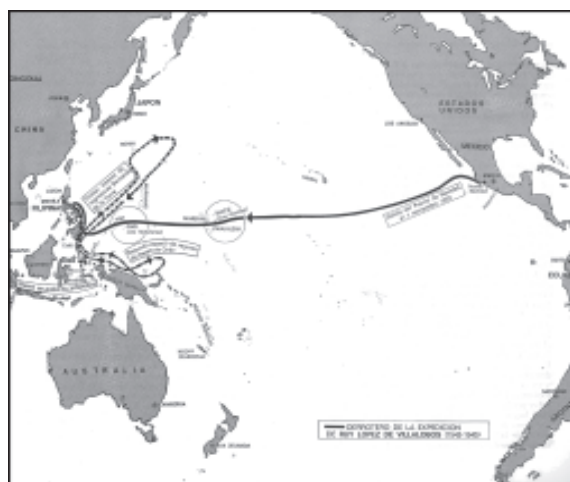
Legazpik fundatutako espedizioa Filipinetan.
Expedición fundadora de Legazpi en Filipinas.

DERROTEROS A TRAVÉS DEL PACÍFICO / BAREAN ZEHARREKO ITSASBIDEAK



Álvaro Saavedraren
espedizioko itsasbideak (1527-1528).

Derrotero de la expedición
de Álvaro de Saavedra (1527-1528)



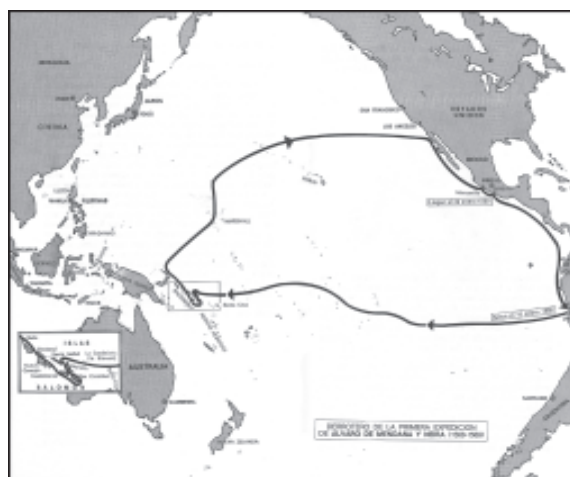
Ruy López de Villalobosen
espedizioaren itsasbidea (1542-1545).

Derrotero de la expedición
de Ruy López de Villalobos (1542-1545)



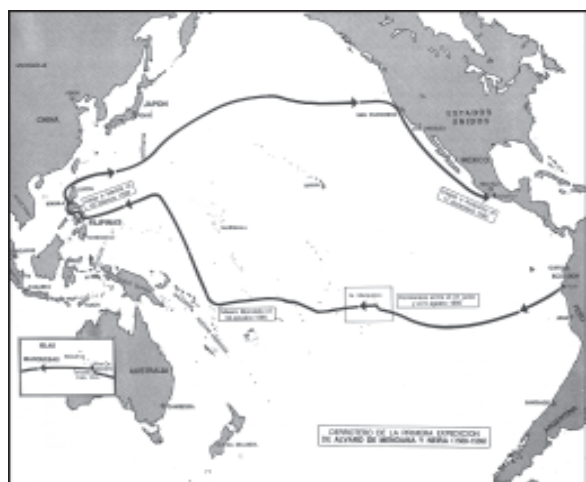
Lopez Legazpi / Urdaneta
espedizioaren itsasbidea (1564-1565).

Derrotero de la expedición
de López de Legazpi / Urdaneta (1564-1565)



Álvaro de Mendaña y Neira-ren
lehen espedizioaren itsasbidea (1568-1569).

Derrotero de la 1ª expedición
de Álvaro de Mendaña y Neira (1568-1569)



Álvaro de Mendaña y Neira-ren
lehen espedizioaren itsasbidea (1568-1569).

Derrotero de la 1ª expedición
de Álvaro de Mendaña y Neira (1568-1569)



Pedro Fernández de Quiros eta Luis Vaez
de Torres-en espedizioen itsasbidea (1605-1606).

Derrotero de las expediciones de Pedro Fernández
de Quiros y de Luis Vaez de Torres (1605-1606)

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

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