

MUNDUARI
BUelta
EMAN ZION

NAO
VICTORIA
txaluparen erreplika
Ondarroan

2015eko apirilaren 9tik 12ra
European Tour 2015



2015eko apirilaren 9tik 12ra

NAO VICTORIA Ondarroan

European Tour 2015

Historia unibertsaleko gertakari garrantzitsuetako bat munduari lehenengo bider buelta eman zion espedizioa izan zen. Magallanesez zuzendu zuen bidaiak, eta hiru urte itsasoan egin ostean (1519-1522), bostetik txalupa barkak lortu zuen Sevillara heltzea 1522ko irailaren 8an. Txalupa hori Nao Victoria zen, eta Getariako Juan Sebastian Elkanok gidatu zuen.

Gertakari hau denok ezagutzen dugu.

Baina orain arte ezagutzen ez genuena hau da: **Victoria izeneko nao hori aurretik Santa Maria deitu zela, eta honen armadore eta jabea DOMINGO DE APALLUA izeneko ondarrutar bat izan zela. Apallua honi txalupa dekomisatu egin zioten Sevillako kontratatazio etxeak, teknikoek ezarritako prezioan, eta munduari buelta emateko erabili zuten.**

Datu hau Ondarroako Historia Zaleak (OHZ) elkartearen esker ezagutu da batez ere, talde honek zabaldu duen Sevillako Artxibo Historiko Probintzian (protokolo notarialen atalean) dagoen dokumentu bat. Agiri horretan agertzen da Apallua zela txaluparen jabea, eta ziurrenik Ondarroan eraiki zela txalupa hori. Agiri horrek Ondarroa historia unibertsalaren parte bihurtzen du. Honekin batera Hondarroa 2014 urtekarian argitaratutako artikulua bideratzen dizuegu, informazio gehiago eduki dezazuen.

Aurkikuntza honengatik, Nao Victoria Fundazioak erabaki du txaluparen erreplikak Ondarroan 4 egun egitea, apirilaren 9tik 12ra. Bisita hori txalupak egingo duen "European Tour 2015" programaren barruan sartuko dute. Ondarroarekin batera, Frantzia, Belgika, Herbehereak eta Alemaniako beste portu batzuk ere bisitatuko ditu. Ondarroara egingo duen bisitari buruzko informazio gehiago gehitzen dizuegu.

Ondarrutar guztiontzako bisita hau gertakari garrantzitsua da, eta OHZ elkarteak ekitaldia antolatzen lagundu nahi du, eta berau antolatzen lagundu duten eta lagunduko duten guztiak eskertu nahi ditu.

Besterik gabe, agurtzen gara.

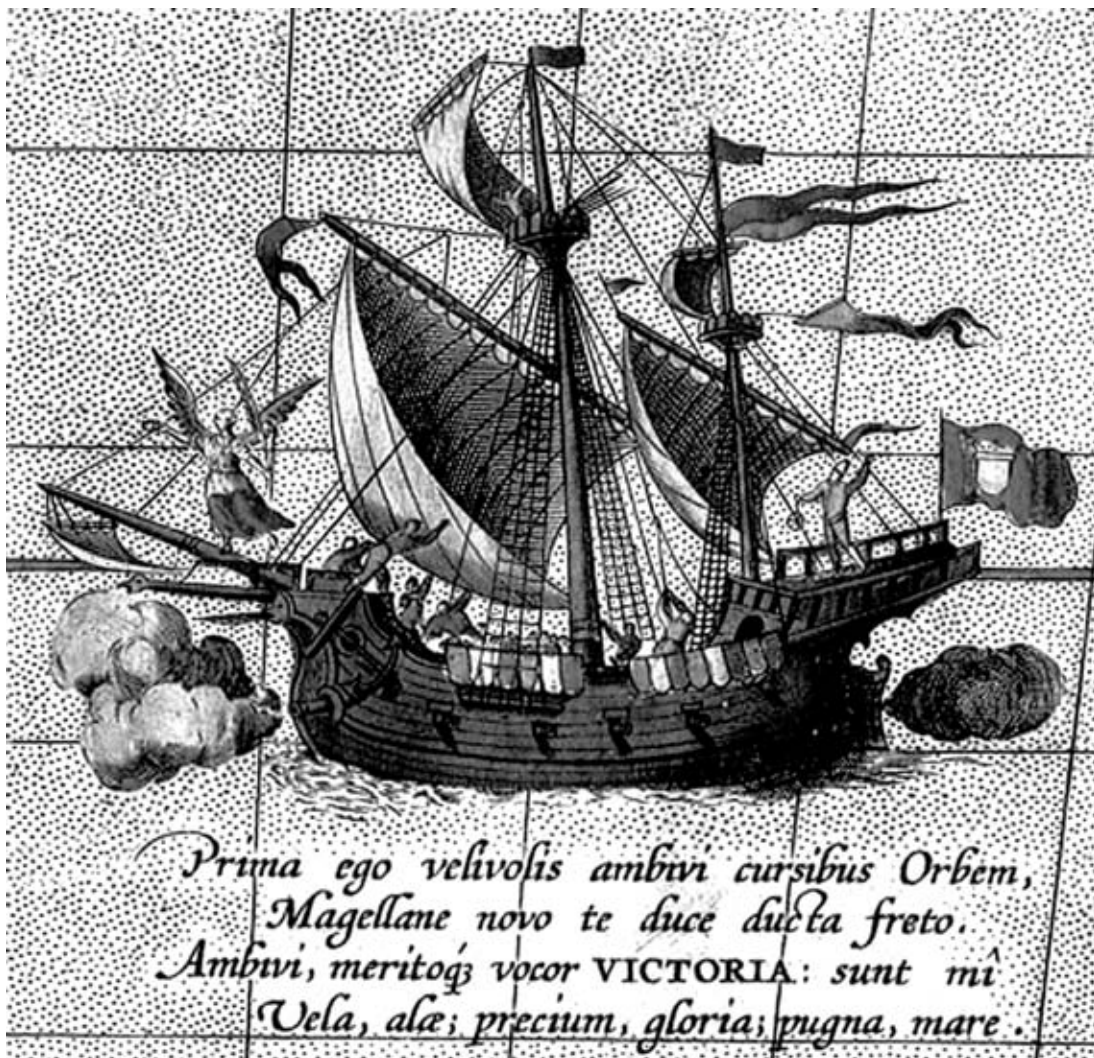


ONDARROAKO
HISTORIA ZALEAK

LA FAMOSA NAO **VICTORIA** QUE DIÓ LA VUELTA AL MUNDO EN LA EXPEDICIÓN DE MAGALLANES Y ELKANO FUE PROPIEDAD DE UN ONDARRÉS LLAMADO **DOMINGO DE APALLUA** QUE POR EXPROPIACIÓN E INDEMNIZACIÓN DE LA CASA DE CONTRATACIÓN DE SEVILLA, PASÓ DE LLAMARSE *SANTA MARIA* A LLAMARSE *VICTORIA*



«REGRESO DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO A SEVILLA» margolana.



NAO VICTORIA

Fernando Agirre Aramaio

1. ESTADO DE LA CUESTION.

Podemos contar con los dedos de las manos los buques que dejaron huella e hicieron historia de la época de los descubrimientos: la nao Santa María y las 2 carabelas de Colón, la San Gabriel de Vasco de Gama, la de Leicester de Drake etc. Pero entre todas ellas, yo creo que la *Victoria* de Juan Sebastián Elcano se lleva el gran premio porque su logro cosmográfico fue la primicia y la culminación de todos los demás, dando la insuperable vuelta al mundo o como dice el epigrama⁽¹⁾ que el emperador Carlos V, tras el retorno de

la expedición en 1522, otorgó a la familia de Elcano el escudo de armas que dice así: **"primus circumdedisti me"** o «fuieste el primero en circunnavegarme» (o dar la vuelta al mundo), como si el cosmos hablara en primera persona.

Otro epigrama famoso que aparece en el mapa de Ortelius con la nao *Victoria* y el siguiente texto:

*"prima ego veli volis ambivi cursibus orbem,
Magallane novo te duce ducta freto. Ambivi, meritoque
vocator VICTORIA: sunt mi vela, alae; premium, gloria;
pugna, mare".*

(1) **Epigrama.** Es un sobre escrito. Composición poética breve que expresa un solo pensamiento principal o satírico de forma ingeniosa. Expresión helenística (griega) que se escribe con brevedad y argucia. El actual buque-escuela "Juan Sebastián Elcano" lleva ese escudo de armas o epigrama.



NÚMERO VIII.

Individuos de dotacion de la nao Victoria que regresaron en ella á San Lúcar de Barrameda, despues de dar la vuelta al mundo.

Juan Sebastian de Elcano, Capitan. **GETARIA**
Francisco Albo, piloto.
Miguel Rodas, Maestre.
Juan de Acurio, Contra maestre. **BERMEO**
Martin de Yudicibus, merino.
Hernando de Bustamante, barbero.
Aires, Condestable.
Diego Gallego, marinero.
Nicolás de Nápoles, idem.
Miguel Sanchez de Rodas, idem.
Francisco Rodriguez, idem.
Juan Rodriguez de Huelva, idem.
Anton Hernandez Colmenero, idem.
Juan de Arratia, grumete. **BILBAO**
Juan de Santander, idem.
Vasco Gomez Gallego, idem.
Juan de Zubieta, paje. **BARAKALDO**
Antonio Lombardo, (1) sobresaliente.

Total 18 individuos.

(1) Este Antonio Lombardo debía ser Antonio Pigafetta, llamado así por ser natural de Lombardia.



anexo I. Relación de los 18 supervivientes del Victoria

Traducido con la firma de Magallanes:

"soy la primera que en velero en curso circundé el globo terráqueo, conducida bajo tu capitanía, Magallanes, a través de un estrecho nuevo. Lo circundé y merecidamente me llamó VICTORIA. Las velas son mis alas; mi galardón, la gloria; mi lucha, el mar"

Su singladura fue mucho más larga, arriesgada y azarosa que todas las demás; y las pruebas que dió de solidez sólo son superadas por los padecimientos que soportaron sus 18 tripulantes, tan bien ilustrados en la versión del insigne Elías Salaberria de su llegada a Sevilla, derrengados pero orgullosos, después de una travesía de más de 3 años.⁽²⁾ (reproducción de la obra en la página anterior).

A la expedición de Magallanes, Falero y Elcano, tras su retorno, tanto los humanistas de la corte como los historiadores oficiales prodigaron elogios merecidísimos a la nave, y pusieron con razón su hazaña por encima del periplo de Argos.

Alguno proclamó muy retórico que «la nao Victoria se debiera guardar en las atarazanas de Sevilla por memoria».

Otro escribió que la nao Victoria,

"mereció ser tenida y contada por la 8ª maravilla del mundo, y en mucho más tenida y celebrada que lo fue aquella tan mentada y famosa nao llamada "Argos", que Jasón cuentan haber hecho y fabricado para aquella su tan cantada jornada del Vello cino Dorado, de la cual tantas grandezas los antiguos escri-

(2). Cuadro: "Regreso de Juan Sebastian Elcano a Sevilla" por encargo de la Diputación de Gipuzkoa en 1922, cuyo ejemplar se halla, uno en la misma Diputación, y otra en el Museo Naval de Madrid. Relación de los 18 supervivientes. Anexo I.

bieron. En cuya pluma si ésta nuestra nao “Victoria” cayera, hasta ahora no la hubieran acabado de alabar”.

Para terminar alabando la proeza de la nao *Victoria*, aclarar que está representado 2 veces en el Mapa-Mundi de Salviat (conservado en la biblioteca Medicea Laurenziana) con el siguiente hexámetro:

”hic ratis e quinque est totum qui circuit orbem”, “esta nave de 5 es la que dió la vuelta a todo el mundo”.

Pues bien, para concluir, afirmamos rotundamente, que la nao *Victoria*, como más tarde probaremos fue propiedad antes de la expedición de Magallanes y Elcano de un ondarrés llamado Domingo de Apallua y supuestamente construida en los astilleros de Ondárroa.

Como recordatorio a los lectores relatando en síntesis lo que fue la expedición, adjuntamos la breve biografía de Juan Sebastián Elcano, como anexo II.

2. BREVE HISTORIA DE LA EXPEDICIÓN (SEVILLA 1519-SANLÚCAR DE BARRAMEDA 1522).

2.1.

Como antecedente de la expedición de Magallanes y Falero habría que señalar cómo en virtud del Tratado de Tordesillas (reparto del mundo entre portugueses y castellanos), España organizó una expedición a las islas del Sudeste Asiático. En 1505, Américo Vespuche (Vespucio) con la corona española se preparó en Sevilla una Armada a la Especiería, que en 1508 zarpó con 3 naves al mando de Juan Díaz de Solís. Los gastos de la armada de la Especiería se conservan en AGI (Archivo General de Indias, Contratación 3251). Las 3 naves de que componía esta frustada flotilla se compraron en el País Vasco: la *Magdalena* en Orio a Martín de Ondárroa, la *Mediana* en Bilbao a Juan de Salcedo y la carabela en Portugal a Pedro de Salazar. De modo que hubo un precedente antes del viaje oficial de la expedición de Magallanes.

anexo II.

BREVE BIOGRAFÍA

JUAN SEBASTIAN ELKANO



Juan Sebastian Elcano (1487-1526), itsasgizona eta esploratzailea

Nació en Getaria en 1487 y murió en el Pacífico en 1526. Habitado desde niño a la mar, se dedicó al comercio marítimo y de contrabando en los puertos de Francia. De carácter aventurero, tomó parte en la expedición del Cardenal Cisneros en Argel en 1509, así como en las campañas del Gran Capitán Gonzalo Fernández de Córdoba en Italia. A la vuelta, y con motivo de ciertos líos que tuvo con la justicia por haber vendido un navío a unos extranjeros, partió para Sevilla. Y formó parte en la expedición de 5 naves que Magallanes quería enlazar España con las Indias Orientales.

Fue maestro de la nao *Concepción*, que partieron desde Sanlúcar de Barrameda el 20-09-1519. Y tras escala en Canarias, se dirigió a la costa brasileña bordeando en dirección Sur hasta llegar a la boca del río San Julián (Marzo de 1520). En ella hubo rebelión de los capitanes contra Magallanes. Los insurrectos confiaron a Elcano el mando militar de la nao *San Antonio*. Resueltas violentamente las diferencias, pudo Elcano volver al cargo en *Concepción*, a cuyo mando atravesaría el estrecho, luego llamado *de Magallanes* en Noviembre de 1520. Al cabo de innumerables peripecias y sorteado diversas islas, arribaron al archipiélago filipino en la primavera de 1521, donde Magallanes en muerte violenta falleció en la isla de Mactán, cerca de Cebú, el 27-04-1521. La nao *Concepción* quedó inservible y abandonada en la isla de



Sobre la historia de la expedición de Magallanes en sí, el apresto de las naves, la singladura de los 5 navíos, los costes de la mismas, las peripecias sufridas, los autores o artífices de la hazaña, su repercusión histórica etc. no ha lugar en este artículo centrarse o repetir lo que profusamente está escrito por muchos historiadores y mejor que yo.

En este pequeño artículo lo que más nos interesa es la conexión e identificación respecto a la propiedad de la nao *Victoria* solamente, ya que se ha hablado muy poco del origen e historia de la misma.

Por ello en un principio, puestos a explicar brevemente la expedición propiamente dicha, como muy aguda, profusa y documentalmente relata Juan Gil en su libro **“El exilio portugués en Sevilla”**, nosotros lo resumimos en cuatro líneas para su contextualización. Y relatamos los puntos que más nos interesan. Y en especial lo referido a la Nao *Victoria*.



PUERTO DE SEVILLA SIGLO XVI

Bohol. Y Elcano pasó a la nao *Victoria* como maestre. Quedaron 2 naos y 150 tripulantes. Recorrió diversas islas del archipiélago filipino, y llegó por fin a la soñada isla de las Especies o las Malucas. El 08-11-1521, en la isla de Tímore, ayudados por el sultán de la isla, fundaron un centro comercial, cargando clavo, nuez, moscada y otros productos.

La *Trinidad* se dirige al istmo de Panamá, y el *Victoria* por la ruta que seguían los portugueses. Partió de Molucas el 21-12-1521 con una tripulación de 47 europeos y 13 indígenas. Sustituyó a Carvalhoen Mindanao como Capitán y se dirigió a la isla de Timor el 26-01-1522. La nao *Victoria* estuvo anclada cerca de un mes y medio. Abandonan aquel paraje el 11-02-1522. Doblan el cabo de Buena Esperanza, y tras arduas peripecias y peligros de mar e internos de la nao, llega con su maltrecha nao al puerto de Sanlúcar de Barrameda el 06-09-1522. De los 239 tripulantes que salieron de Sevilla en 5 naves, no volvieron sino 17 en el *Victoria*. Así se comprobó de forma empírica la teoría de la esfericidad de la tierra.

El balance de la circunnavegación de Magallanes y Elcano fue casi nulo desde el punto de vista económico.

A los 2 días, Elcano y los tripulantes del *Victoria* marcharon a Sevilla donde fueron a postrarse ante la Virgen de Nuestra Señora de la Antigua para dar gracias. Más tarde fue recibido por el emperador Carlos V, y le concedió una pensión de 500 ducados y en escudo de armas la inscripción: **Primus circumdediste me.** (*El primero que me dió la vuelta- al mundo-*).

Más tarde vemos a Elcano en Valladolid, donde como fruto de unos amoríos con María de Vidaurreta, tuvo una hija. Fue perseguido por asuntos amorosos, por lo que obtuvo de Carlos V la facultad de hacerse acompañar en tal tiempo por 2 hombres armados.

Acudió a las Juntas de Badajoz y Yelbes con objeto de poner fin al litigio entre Castilla y Portugal sobre la posesión de las Malucas. Pero Elcano era un hombre de mar, y se vino a Portugalete para alistarse en la armada que al mando de Loaysa zarparon de nuevo a Molucas el 24-07-1525. Elcano era el 2º Jefe de la expedición. Perdió su nao tras numerosos contratiempos. Muerto el Comendador Loaysa, queda Elcano al mando por poco tiempo, pues moría consumido por escorbuto en aguas del Pacífico el 04-08-1526, y tras haber hecho testamento en donde dejaba un recuerdo emotivo a su Getaria natal.

NOTA.- Si algún lector de nuestro artículo tiene especial interés en conocer al detalle las memorias de la expedición de Magallanes y en concreto de la nao *Victoria* qué mejor que leer el libro de Antonio Pigafetta, quien realizaba las funciones de escribano dentro de la expedición en su libro **“Primer viaje en torno al globo”**. Que por cierto estando los dos dentro de dicha expedición (Pigafetta y Elcano) mientras a Magallanes le nombra como héroe, sin embargo a Elcano que se hizo cargo de la expedición como capitán tras la muerte de Magallanes no nombra ni una sola vez al guetariarra, *“sea por odio o por desprecio o quizá por las dos cosas”*. («El exilio portugués en Sevilla». Juan Gil, pág.300).



NÚMERO IV.

Porte y costo de las naos de la escuadra de Magallanes y razon de los bastimentos que cargaron.

Naos.	Toneladas.	Toneles	Costo en mrs.
Trinidad	132	110	270.000
San Antonio.....	144	120	330.000
Concepcion.....	108	90	228.750
Victoria.....	102	85	300.000
Santiago.....	90	75	187.500
	576	480	1.316.250

Respecto á bastimentos, por no alargar la nota, nos contentaremos con poner lo que llevaba la *Trinidad*, que por ser la Capitana iba mejor provista. Llevaba 519 quintales de viveres, distribuidos en la forma siguiente: *Vino*, 94 1/2 pipas: *Aceite*, 100 arrobas: *Vinagre*, 40 arrobas: *Pescado seco y bastina*, 50 docenas: *Bastina seca*, 4 arrobas: *Tocinos añejos*, 60 arrobas: *Habas*, 8 1/2 fanegas: *Garbanzos*, 18 fanegas: *Lentejas*, 6 celemines: *Harina*, una pipa: *Ajos*, ristras 55: *Quesos*, 27 arrobas 24 libras: *Miel*, 13 arrobas y media: *Almendra con casco*, 2 fanegas: *Anchobas*, entre toda la escuadra 150 barriles: *Sardina blanca para pesqueria*, 2000: *Pasas de sol y legia*, 22 arrobas y media: *Ciruelas pasas*, 128 li-

anexo III. Gastos correspondientes para la compra de las naos



años, incluyendo la artillería necesaria de lanzas, dardos, picas, palas, lombardas, hachas, etc., y “50 escopetas a hacer en Marquina”.

Embargaron para la expedición las naves en Cádiz y San Lúcar de Barrameda y trajeron a Sevilla la relación de las mismas (AGI, Contatación 3255, f.1v. Col. Doc. Filipinas I, P278). El factor Juan de Aranda se encargó de tomar en Cádiz los navíos, todos provistos de los correspondientes aparejos y bateles. Hay algún historiador que afirma que las naves las compró Nicolás de Artieta en las costa vasca. Pero, las naos a que se refiere Artieta en su carta de Lekeitio del 11-04-1518 (AGI, Ptr.259,2) tenían un porte superior de 250 toneles a las naos de Magallanes. La partida de gastos correspondientes para la compra de las naos reza así (AGI Ptr.34,10.f 1r). Anexo III.

2.2.

EXPROPIACIÓN E INDEMNIZACIÓN de la nao “Santa María” de Domingo de Apallua de Ondárroa que pasa a llamarse “Victoria”

Previamente aclarar que el portugués Magallanes, “*factotum*” de la expedición tenía relación especial con los fundadores de los frailes mínimos, creados por San Francisco de Paula, que acababan de erigir el convento de Nuestra Señora de la Victoria en Triana, precisamente en frente del muelle donde se reparaban las naves. Y de esta relación surge la causa del cambio de nombre de la nao bautizada en honor de los frailes mínimos como *Victoria* que antes se llamaba *Santa María*, propiedad del ondarrés Domingo de Apallua, como repetidamente insistiremos.

Adjuntamos documento notarial de prueba, entresacado del Archivo Histórico Provincial de Sevilla y de protocolos, (APS 91241, 316 r-317v). Documento de gran importancia para nosotros y que adjuntamos copia del original del mismo en letra cortesana y su trascripción al castellano.

Se pensó que el 25 de Agosto de 1518 sería la fecha apropiada para que las 5 naves se hiciesen a la vela. Pero finalmente el 20 de Julio de 1518 el Rey, Carlos V comunicó a los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla que, una vez celebrada la consulta con unos pilotos, se había aprobado el proyecto de dar la vuelta al mundo para “*mayor gloria de la religión cristiana y engrandecimiento de sus reinos*”.

Con el lekeitiano capitán Nicolás Artieta y adjunto a la misma carta, se hizo llegar a la Casa de Contratación⁽³⁾ el memorial tan anunciado, firmado por D. Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos, convertido ya en arzobispo de Rosano, en el que se especificaba hasta el más mínimo detalle todo cuanto los oficiales de Sevilla tenían que proveer y comprar para el despacho de la armada: desde el porte de las 5 naves hasta el aprovisionamiento de comida para 3

(3) Casa de Contratación de Sevilla. Organismo que controlaba toda la actividad comercial y el tránsito de personas y expediciones entre España y América. Han existido algunas en España (Perpiñán, Zaragoza, Bilbao, Madrid). Pero quizá la más importante fue ésta de Sevilla establecida por los RRCC (Reyes Católicos) y Felipe II. Se componía de: un presidente, tres oidores, un fiscal, cuatro oficiales, un contador, un tesorero y un factor y se dividían en dos salas: de Gobierno y de Justicia.



de Londres para castilla de termin...
a veyte y media la legua uno para el...
te sus cosas e como se...
a lido de vos. Al de nono de dho...
el thesorero y de nono de dho...
puta no y robando p...
ando de oro en q...
legua uno de y me...
vos y de hen...
y voluntad e...
y ale qd...
no e solo dixer...
ros qd...
con deos d...
pe...
quid...
una d...
vota...
quido...
fue...
d...
vos...
los...
se...
y...
y...
y...

© JUNTA DE ANDALUCIA
CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE

Documento notarial de prueba, en letra cortesana, entresacado del **Archivo Histórico Provincial de Sevilla y de protocolos**, (APS 91241, 316 r-317v). 2ª COPIA DEL ORIGINAL DEL MISMO



Cienla rambos e de f... de la r... de
 un bernal... de... r... de
 Cienla y... de... de... de...
 beyar e... de... de... de...
 del... de... de... de...
 m... e... e... e... e...
 mo... e... de... de...
 y... de... de... de...
 m... e... de... de...
 zenero... de... de...
 H... e... de... de...
 de... de... de... de...
 de... de... de... de...
 med... e... de... de...

De... de...
 de... de...

De... de...
 de... de...

Vendida

epan... de... de...
 de... de... de...
 de... de... de...

de... de...
 de... de...

Documento notarial de prueba, en letra cortesana, entresacado del Archivo Histórico Provincial de Sevilla y de protocolos, (APS 91241, 316 r-317v). 3ª COPIA DEL ORIGINAL DEL MISMO



TRADUCCIÓN DEL DOCUMENTO NOTARIAL

ARCHIVO HISTÓRICO PROVINCIAL DE SEVILLA/ P-9124 fol.316r-317r

Ihesus./

Jueves, veynte e tres días del/ dicho mes de setiembre, año/ del Señor de mill e quinientos e/ dies e ocho años./

Declaración./

Sepan quantos esta carta vieren como yo, Pedro/ de Arismendi, fijo de Domingo de/ Apallua, vezino de la villa de An/darroa (sic), que es en el Condado de Viscaya,/ por mi e en nonbre e en bos del dicho Domingo/ de Apallua, mi señor padre, e por virtud del/ poder que del tengo, su thenor del qual es este que se si/gue:

(Cruz). [No se copia].

Digo que por quanto vos, los señores juezes ofiçiales de la/ Casa de la Contratacion de las Yndias del mar Oçeano por sus altezas, que estays e residis en esta çibdad de/ Sevilla, me aveys tomado a mi e al dicho mi padre una/ nuestra nao nonbrada Santa Maria para serviçio de la/ reyna e del rey, su hijo, nuestros señores, para una armada/ que sus altezas manda hazar para yr a descubrir/ a las Yndias del mar Oçeano, de la qual dicha armada/ son capitanes el comendador Fernando de Magallanes/ y el comendador Ruy Falero; e vos, los dichos señores/ juezes ofiçiales mandates apreçiar e valyar el/ preçio de la dicha nao, la qual fue apreçiada e valiada/ por personas sabidores que para ello se pusieron en ocho/çientos ducados de oro e me la mandastes tomar e to/mastes en este dicho preçio contra mi voluntad e contra la/ voluntad del dicho mi padre, porque no la quisieramos dar/ por nos aver costado la dicha nao mayor preçio e (borrado: por)/que teníamos fletada la dicha nao para (borrado y roto)// (fol.) de Londres para Castilla de tornaviaje; e pues nos/ aveys tomado la dicha nao para el serviçio de sus al/tezas, otorgo e conosco por mi e en el dicho nonbre que he re/çebido de vos, el señor dotor Sancho de Matienço,/ thesorero por sus altezas en la dicha Casa de la Con/tratacion, que estades presente, los dichos ochoçientos du/cados de oro en que asi fue apreçiada e valiada la/ dicha

nao, de que me otorgo por mi e en el dicho nonbre de/ vos por bien pagado e entregado e contento a toda/ mi voluntad; e renunçio que non pueda dezir/ nin alegar que los non reçeby de vos segud dicho/ es, e si lo dixere o alegare, que me no vala.

E a/ esto en espeçial renunçio la querella de la exseb/çion de los dos años que ponen las leyes en derecho de la/ penia non contada, non vista nin reçevida nin pa/gada. e si desto oviere derechos o me los de/mandaren, asi de alcavala como de otra qualquier/ cosa, que yo nin el dicho mi padre no seamos obli/gados a los pagar por quanto, como dicho tengo, por/ fuerça e contra nuestra voluntad vos, los dichos/ señores juezes, en nonbre de sus altezas nos to/mastes la dicha nao e que sus altezas e/ vosotros en su nonbre seays obligados a/ los pagar e a nos sacar a pas e a salvo/ dellos.

En firmeça de lo qual, otorgue por/ mi e en el dicho nonbre esta escriptura e cono/çimiento antel escrivano publico de Sevilla e escribanos/ (roto) de Sevilla de yuso escriptos. Ques fecha en// (fol.) Sevilla, estando en el ofiçio de la escrivania publica de/ mi, Bernal Gonçales de Vallezillo, escrivano publico de/ Sevilla, que es en la calle de las Gradadella, jueves,/ veinte e tres días del mes de setiembre, año/ del naçimiento de nuestro salvador Ihesucristo de/ mill e quinientos e dies e ocho años, e lo fir/mo de su nonbre el dicho Pedro de Arismendi.

Testigos/ que conoçieron al dicho Pedro de Arismendi ser el/ mismo el otorgante desta carta Gonçalo del/ Puerto, marinero, vesino de la dicha villa de Onda/rroa, e Iohan Peres de Marquina, marinero, vesino/ de la Villaviçiosa de Marquina. Testigos que fueron/ presentes a lo que dicho es, Diego Martines de/ Medina e Diego de Frias, escrivanos de Sevilla.

Diego de Frias,
escrivano de Sevilla (rúbrica).

Diego Martines de Sevilla,
escrivano de Medina (rúbrica).

2.3.

COMENTARIOS AL DOCUMENTO NOTARIAL. Aclaraciones y/o interpretaciones al texto.

PRIMERO.- Como puede comprobarse la data o fecha del documento suscrito ante escribano de Sevilla (23 de Septiembre del año 1518) es posterior a la fecha que el Rey, Carlos V, comunica la aprobación del proyecto a la Casa de Contratación. Es decir, se está ejecutando y poniendo en marcha la expedición.

Aclarar que se trata lógicamente de un contrato ante Notario de expropiación y venta (indemnización) de

una nao con las firmas por parte de los responsables de la Casa de Contratación como expropiantes, la firma del expropiado representado por su hijo, y de testigos. Y rubricado por dos escribanos de Sevilla. Consecuentemente adquiere carácter de documento público; además de histórico innegable y de gran valor probatorio. Agradezco a Juan Leal su aportación al esclarecimiento y publicación del mismo, ciertamente importante para la historia de España y del mundo, y cómo no importante para los ondarreses.

SEGUNDO.- Se persona Pedro de Arexmeni o Arexmendia, dice hijo de Domingo de Apallua, de Ondárroa, mediante poder "ad hoc" de su padre, que dice adjunta, pero que no



consta en el archivo de protocolos de Sevilla. Hubiera sido interesante ya que seguramente en ese poder constarían los datos personales de cada uno de ellos (padre e hijo), además de su lugar de origen, domicilio, filiación etc.

La explicación de no coincidencia con el apellido del padre por parte de su hijo, puede estar en que el hijo adquiriera su apellido de procedencia de su madre, es decir, del caserío de Arismendi, Eizmendi o Arismendia de Markina. En aquellos tiempos de anarquía nominativa era corriente que el hijo no siempre heredara el apellido del padre y cada uno escogiera el apellido que más le agradase por su eufonía y que tuviera relación con el lugar de oriundez. En este caso es un nombre toponímico⁽⁴⁾.

En el censo de fogueras de 1511 no aparece ningún Pedro de Arexmendí. Pero, en cambio en el censo de 1514 consta una Teresa de Aresmendí, viuda, viviendo en Iperkale. En el libro Padrón (1490-1540) como apellido toponímico de lugar, caserío o tierra de Aresmendia (de Markina), constan 7 personas diferentes con ese apellido. Y concretamente consta un Pedro de Aresmendia que debe de pagar “1730 maravedíes por las casas de Yuso (abajo) de la Ribera, los bienes de Pero de Arexmendía, solar en que vive, 1.000 maravedíes por el solar en la calle Mayor, tierras en Gorocica”.

Así mismo aparecen 3 veces con apellido Eismendía, que entendemos son lo mismo que Aismendia.

Así mismo aparecen 3 registros de matrimonio y 4 de defunción. Como dato curioso tanto en Berriatúa como en Lekeitio como en Markina, no aparece ningún auto sacramental (bautizo, matrimonios y defunciones) con el ese apellido de Arexmendia. Lo cual indica su radicación e implantación en Ondárroa.

En cuanto a Domingo de Apallua como persona y la conexión del apellido es punto y aparte que interesa profundizar más en nuestros archivos municipales de Ondárroa (AMO), los eclesiásticos y otros archivos.

Antes de entrar en los archivos municipales de Ondárroa, señalar que consta un Domingo de Apallua, piloto, de 44 años, en unas pruebas testificales como vecino de Lekeitio en 1520 y en un pleito de 1525 que se llevó ante la Chancillería de Valladolid. Afirma ser cuñado, casado con una prima de Nicolás de Artieta, proveedor de las flotas de Magallanes y encargado de las numerosas adquisiciones de material náutico y armas y como hombre de confianza de Cristóbal de Haro, banquero burgalés que hizo el montaje económico de ésta y otras flotas dirigidas a las Malucas y de confianza también del arzobispo Fonseca.

2.3.2.

La persona de Domingo de Apallua en los archivos de Ondárroa.

En el censo de fogueras de 1511-02-19 (Archivo General de Simancas-AGS. Registro del Sello), documento coetáneo de Domingo de Apallua, comienza así el documento:

“En la villa de Hondarroa a XIX de Febrero de mil quinientos once, el Señor Martín de Urresti, alcalde e algunos del pueblo, nombraron a Pero Ortiz de Ayar-dia y a Gonzalo Ibáñez de Aranzibia, los cuales juraron ...”.

Va señalando las casas o fogueras de las cuatro calles existentes a esa fecha (Iperkale, Goikokale, Kaleaundi y Erribera) más 3 barrios (Gorozika, Errenteria y Arriaga o Asterrika) con los nombres de los moradores. En total son 214 fogueras equivalente a unos 800 vecinos. En la calle de Arriba o Goikokale existen 46 fogueras. Y añade textualmente:

“en las casas de Domingo de Apallua bibe el mismo. Ay un fuego”.

En el censo de fogueras de 1514 (AMO, 4c, caja 6ª, doc.2), es decir a los 3 años de recuento de 1511, se realiza otra fogueración resultando 25 fogueras menos. Consecuencia, según nuestra interpretación, de la emigración, embarque de marinos a otros lugares de la Península y de América.

Mientras que en el censo de 1511 aparece Domingo de Apallua viviendo en Goikokale, en este censo aparece en la Kaleaundi. Dice así:

“en las casas de Domingo de Apallua no ay morador”.

Y en esta misma calle de Kaleaundi figura una tal Sancha de Apallua. *“Viuda, ay un fuego e bibe ella”.*

De modo que en un censo figura inscrito Domingo de Apallua en Goikokale y en otro en Kaleaundi. Puede que cambiara de casa o que el censo se hubiera realizado desde el recuento de una calle u otra al estar comunicados. Pero, lo más importante es que Domingo de Apallua que se encontraba morando en su casa en 1511, ya en 1514 no se hallaba presente por hallarse fuera, sea navegando o en Sevilla.

(4). En los archivos sacramentales de Derio (Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia), desde 1550 a 1650 (100 años) aparecen 8 registros sacramentales como bautizados en la parroquia de Santa María de Ondárroa, y cuyo primer apellido es Arexmendia. La primera es de fecha 1564-01-03 con el nombre de María Arexmendia, hija de Jacobe Arexmendia y de Catalina... Y el último bautizado es Arechavaleta Arexmendia en 1627-03-07, hijo de Juan López Arexmendia y Catalina López.

En el libro Padrón (1490-1540). (AMO, 4c, libro 1º) dice así textualmente:

”En nombre de Dios sea .Amén. Este es el padrón concejil del mismo de los millares a que se deben repartir la derrama e pedido e costas concejiles de la villa de Hondárroa, fecho en el año de mil e quatrocientos e noventa annos, en que fue alcalde Miguel Ibáñez de Aranzibia..... para la examinación de bienes, rayces, según costumbre anciana”.

Se trata de unos impuestos a pagar, fundamentalmente de bienes inmuebles (actual IBI), sean casas o terrenos, así como reformas de las viviendas. También gravaban los barcos, el vino, la sidra ,el chacolí etc.

El nombre y la persona de Domingo de Apallua consta en dos ocasiones: una, (pag 231) del libro Fuentes Documentales Medievales del País Vasco. Colección documental de los archivos municipales de Gerrikaiz, Larrabezúa, Miraballes, Otxandiano, Ondárroa y Billaro de Javier Enriquez Fernández, describiendo los bienes de la famosa familia de los Guillisteguis de Ondárroa (uno almirante de la flota de la carrera de Indias), que dice, *”los bienes (solares) se le cargan a los herederos de Ana de Guillistegui, difunta, porque se le aplicó por sentencia arbitraria, así quedan en líquido los bienes que son a cargo de Domingo de Apallua, PILOTO, en cuatro millares de maravedís”.*

Se trata sin duda de nuestro Domingo de Apallua con el título de piloto. En otro lugar del libro-padrón citado (pág.285) en el año de 1495:

“los bienes de Juan Martinez de Ansola por huerta en Charroa (Iperkale) y tierra en Gorocica, y los bienes de Sancho de Elgueta, y yerno de Juan Ortiz de Ansola, que posee solar más los edificios. Estos de suso se le cargan a Domingo de Apallua”.

Se ve que era un importante contribuyente.

Señalar como prueba que el apellido Apallua era muy usual en nuestro pueblo. Así aparecen 6 personas más con ese apellido, además de Domingo como nombre. Tanto en los archivos civiles de Ondárroa, como en Corregimiento, Fondo Madariaga, como en el Archivo Histórico de Euskadi, ese apellido es muy frecuente y todos ellos referidos a diferentes personas de Ondárroa, que sería engorroso señalar cada uno de ellos.

Sí en cambio, nos parece interesante añadir algunos datos sobre el apellido Apallua que constan en el Archivo Histórico Eclesiástico de Bizkaia, sito en antiguo seminario de Derio. He analizado minuciosamente los registros sacra-

mentales: de bautismo inscritos desde 1550, de matrimonios desde 1564 y de defunciones desde 1566.

Me es difícil confeccionar el árbol genealógico de Domingo de Apallua dado que éste nació antes de 1550 al encontrarse en 1518 en Sevilla. No obstante, este apellido fue muy común en Ondárroa en los siglos XVI y XVII. Igual que otros apellidos medievales ondarreses que han desaparecido en la actualidad como Arancibias, Liconas, Estanconas, Puertos, Gorocicas, Asterricas, Ayarzas, Goitiniz, Garros, Guillisteguis etc. Quizá los únicos que han perdurado desde entonces hasta la actualidad sean Arriola, Etxebarria, Urkiaga, Urresti, Illoro y pocos más.

Creo necesario insistir y demostrar que el apellido Apallua era muy común en Ondárroa, y que Domingo de Apallua fué un auténtico ondarrés de “pro”. Para ello he entresacado de los Archivos de Derio algunos datos entre 1550 hasta 1650 (período de 100 años). Y el resultado es éste como primer apellido:

- BAUTIZADOS: 42 Apalluas en la parroquia de la Natividad de Nuestra Señora de Ondárroa. El primer bautizado que consta es precisamente un Domingo de Apallua Echeandía con fecha 1556-09-26, hijo de Domingo de Apallua y Joanna Echeandía. Y el último hasta 1650 es Teresa Apallua Arancibia en 1643-05-03, hija de San Joan de Apallua Estensoro e Isabela Arancibia Goitiniz. Así mismo, en esa relación constan 6 personas con el nombre de Domingo.
- DEFUNCIONES: 13 registrados. El primer difunto es Catalina Apallua en 1617-04-11 y la última hasta 1650, Francisca Apallua en 1649-10-21.

Por curiosidad personal para ubicar o delimitar si este apellido ha sido más común en Lekeitio o en Ondárroa, dado que en el primero han existido en la historia personajes famosos como el almirante Uribe Apallua, además de que existe una calle en su nombre, he entresacado del AHEB(archivo histórico eclesiástico de Bizkaia) los siguientes datos para realizar una comparativa: mientras que en esos 100 años (1550 a 1650) constan en Lekeitio 14 bautizados, en Ondárroa, como hemos dicho anteriormente 42. Como segundo apellido en ese mismo período, mientras que en Lekeitio constan 21 registros de bautismo, en Ondarra 69. Y finalmente si ampliamos hasta 150 años (1550 á 1750) el apellido Apallua como segundo apellido constan 101 registros: 2 en Berriatúa, 20 en Lekeitio y 79 en Ondárroa.

La conclusión es clara y evidente. Este apellido tiene sus raíces en Ondárroa.

(5).- La nao “Santa María” y más tarde “Victoria” tenía 85 toneles de lo que se puede deducir que medía unos 21 metros de eslora entre perpendiculares y más de 6,50 metros de manga. Tenía castillos a proa y popa y 3 mástiles que llegaban casi hasta los 20 metros de la cubierta principal.



Nao

Y nuestro Domingo de Apallua, además de que lo dice expresamente en el documento notarial de 1518, se le puede considerar como ondarrés “jatorra”. Lo digo esto por cuanto que entiendo es hora de reivindicar y dar a cada uno lo suyo (“sunt cuique” que decían los antiguos) y difundir que la famosa nao *Victoria* que dió la vuelta al mundo con Magallanes y Elcano fue propiedad de un ondarrés a cuyo armador se la expropió, tal y como estamos analizando el documento notarial para la histórica expedición, cuyo nombre originario era *Santa María* y probablemente construido en Ondárroa.

2.3.3.

Siguiendo comentando el documento notarial, dice expresamente el hijo de Domingo de Apallua, Pedro de Arismendi, que jueces-oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla “*me habeis tomado a mí y a mi padre una nao nombrada Santa María* ⁽⁵⁾ *para el servicio del Rey y para la expedición de Magallanes y Falero a descubrir a las Indias del Mar Océano*”.

Se trata de una expropiación (aunque no cite esta palabra inexistente en esa época) clara y limpia, por cuanto como dice más tarde “*me la mandates tomar y tomastes*”, es decir, en contra de la voluntad del armador, aunque con una indemnización pactada, cuya cuantía, una vez valorada por los expertos o peritos, se cuantificó en 800 ducados de oro⁽⁶⁾, equivalente como constan en otros archivos a 300.000 maravedíes.

Y añada que tampoco estaba de acuerdo en el precio por cuanto les había costado más la construcción de la nao.

Y relata que la nao estaba presto para Londres. Se supone con buenos caldos de Jerez, aceite etc. Y volver de tornaviaje con otros productos desde Inglaterra a Castilla.

Le otorga carta de pago al tesorero de la Casa de Contratación, doctor Sancho de Matienzo⁽⁷⁾.

Y Pedro de Arexmeni pide la exención de pago de 2 años. Y que si reclaman alcabala⁽⁸⁾ no esté sujeto a ese impuesto por cuanto que se vió forzado a vender de forma casi violenta o no voluntaria.

El escribano o notario que confecciona el documento es Bernal González de Vallecillo, sito su despacho sito en la calle de Las Gradass de Sevilla o calle de los Alemanes ya que en ella estaban asentados los mercaderes de origen alemán. Era centro comercial importante entre Alcaicería Mayor, el Cabildo, Ayuntamiento y el Puerto.

Firman, además de los propios interesados en la expropiación, dos testigos por parte de Pedro de Arismendi: Gonzalo del Puerto⁽⁹⁾, marinero y vecino de Ondárroa, y Juan Pérez de Markina, marinero, de Villaviciosa de Markina⁽¹⁰⁾.

La conclusión final importante e inédito hasta ahora, y que no nos cansaremos de repetir por la importancia que tiene, es que la nao *Victoria* que dió la vuelta al mundo fue de un armador ondarrés. No nos atrevemos a afirmar, aunque es totalmente coherente como comentaremos más tarde, que dicha nao fuera construido o fabricado en astilleros ondarréses. No disponemos de ningún documento oficial ni testimonio expreso de tal hecho.

3. ¿QUÉ FUE DE LA NAO VICTORIA O SANTA MARÍA TRAS LA EXPEDICIÓN?

Aunque los historiadores de la época le prodigaron grandes elogios a la nao (la nao se debería guardar en las atarazanas de Sevilla), la realidad es que quedó surta algunos meses en el Guadalquivir, y allí permaneció hasta que Diego Díaz, como factor de Cristóbal de Haro y con licencia del Rey, su propietario (que bien ajeno estaba a los deseos e intereses de la posteridad) la sacó sin más contemplaciones en pública subasta el 16 de Febrero de 1525. En la Almudena, que tuvo lugar en Las Gradass de la Catedral, pujaron el genovés Esteban Centurión, el mercader Juan de Palma, el capitán Juan de Cárdenas y Rodrigo Francés. Finalmente fue rematado por Esteban Centurión por 285 ducados de oro, sabiendo que su construcción costó más de 800 ducados, expropiado por 800 y vendido por 285. Y de inmediato, la nao que había dado la vuelta al mundo, pasó a hacer la más modesta carrera de Indias (transporte a las Américas), aunque acreditando definitivamente su calidad constructiva.

(6).- Un ducado de oro pesaba 3,600 gramos y fue acuñado por los RRCC (Reyes Católicos). El ducado equivalía á 375 maravedíes (800 x 375= 300.000 maravedíes).

(7).- El vizcaíno Matienzo, célebre abad de Jamaica y tesorero de la Casa desde su fundación en 1503 fue uno de los promotores de Magallanes.

(8).- Alcabala. Era el impuesto más importante de la Corona de Castilla. Suponía inicialmente el pago del 5% de todo lo enajenado o vendido. Equivalente al actual impuesto de transmisiones patrimoniales.

(9).- El apellido toponímico de Puerto es bastante común en los pueblos de la costa vasca. En los censos de 1551 y 1514 aparecen 3 personas con ese apellido de Puerto, pero no, este Gonzalo. En cambio, en el libro-padrón (1490-1540) figuran 13 vecinos de Ondárroa con ese apellido.

(10).- Juan Pérez de Marquina. - En el libro-padrón referido se refieren a 13 personajes diferentes con ese apellido Marquina. Y entre ellos consta este Juan como propietario de un solar y edificio o casa en la calle de Arriba o Goikokale.



Fallecido el armador genovés, el *Victoria* seguía siendo en 1525 propiedad de su hija María, todavía menor de edad, y continuaba haciendo regularmente su viaje a Indias. Después de este año de 1525 se pierde de pista en las escribanías hispalenses. Se sospecha que quedó hundido a la vuelta de Santo Domingo, quién sabe si en Cuba o las Bahamas (11).

4. HISTORIADORES QUE AFIRMAN QUE LA NAO VICTORIA SE FABRICÓ EN ASTILLEROS DE ZARAUZ.

José de Artetxe en su biografía sobre Juan Sebastián Elcano («*Elcano*», San Sebastián 1969,) da una información según la cual en una copia del manuscrito firmado por el Bachiller Valdivia “*Suma de cosas guipuzcoanas*” del siglo XVI, aparece un nota escrita al margen acerca de la *Victoria* que dice lo siguiente:

“fabricose en Guipúzcoa en la villa de Zarauz por cuenta del capitán Juan Sebastián Elcano cuyo solar es de Aya”.

Este mismo José de Arteché afirma que el capitán Artieta durante el otoño de 1518, “*trabajó intensamente por los puertos de la costa vasca, sobre todo en Bilbao y Fuenterrabía, mientras por otra parte, el factor de la Casa de Contratación, Juan de Aranda procedía a la compra de algunas naos de la expedición*”.

Y sigue afirmando que de los astilleros vascos, famosos en aquellos tiempos, procedían las embarcaciones, así como todos los efectos navales. La nao *Trinidad*, nao almirante, la compró directamente en Bilbao el capitán Artieta y, “*hay indicios de que la nao Victoria fue construida en la villa de Zarauz*”.

El historiador Nicolás de Soraluce también afirma en su “*Historia General de Guipúzcoa*”(1870) que en el manuscrito, entonces inédito del bachiller Zaldívar en “*Suma de las cosas guipuzcoanas*”, obra escrita a mediados del siglo XVI, es decir, del mismo siglo de la primera vuelta al mundo, se afirma que, «*la nao Victoria fue construida en el año 1515 en la villa de Zarauz*».

Desde nuestra humilde posición de filo-historiador, tal afirmación de la construcción en Zarauz y por orden de Elcano, es totalmente gratuita e inexacta. Sobre todo tras el documento que hemos expuesto.

Antes de utilizar nuestros argumentos, y como punto de partida, la afirmación de que la nao *Victoria* fuera construida en Zarauz, ha quedado probado mediante el documento o protocolo notarial del año 1518 que hemos examinado, que no se llamaba *Victoria*, sino originariamente *Santa María*. Ningún historiador guipuzcoano hace alusión a ese nombre originario. Y no lo pueden demostrar por cuanto que hasta ahora no se conocía ese documento de propiedad de Domingo de Apallua en los archivos de protocolos de Sevilla y que la nao se llamaba *Santa María*. Es pura invención, remando cada historiador para su causa. Pero, aparte del anterior argumento, añadimos unos más.

En primer lugar, si la propiedad es de Domingo Apallua, a primera vista o a bote pronto nos resulta extraño que fuera a construir a Zarauz, cuando en su pueblo existían importantes astilleros capaces y aptos para su construcción. O acaso, ¿es posible que construyera Elcano en 1515 y en Zarauz, y que más tarde lo comprara Apallua a Elcano? O sea, construido por Elcano en 1515, vendido a Domingo de Apallua a poco tiempo que no se sabe qué año y éste en 1518 a la Casa de Contratación. Muy enrevesado lo vemos, y al menos no consta en ningún archivo.

En segundo lugar, en ninguno de los 3 códigos manejados por el cronista de Gipuzkoa, Fausto Arocena, ni en las otras copias fragmentadas y utilizadas por el mismo, aparece la nota que menciona Soraluze.

En tercer lugar, se trata de una copia marginal que algún desconocido comentarista coloca en la mención a Elcano y de la nao *Victoria*. Las notas marginales a lo largo de la historia se han escrito con afán de autoafirmarse de algo con intereses espúreos. Una nota marginal no tiene en sí valor histórico probatorio. No negamos la importancia de Zarauz en aquella época en la construcción de naos, tal como se describe en “*Varias noticias del País. Recopiladas por el doctor Juan Fermín de Guilisasti. Rector de Aya. Prólogo de Juan de Echebeste 1619*”, que se halla en la biblioteca de Julio de Urquijo. Diputación de Gipuzkoa. Pero por ser importante, no significa en sí que la nao famosa se construyera en esos astilleros. Es mucho forzar la historia a gusto del que intenta llevar la “*sardina a su ascua*”. Si la nao *Victoria* no hubiera sido única en la historia, ¿hubiera creado el afán de apuntarse el tanto y reivindicar su construcción precisamente cerca del lugar de nacimiento de Elcano?

En cuarto lugar, ¿cómo se puede entender que siendo Elcano dueño de su propia nao, no fuera como maestro o capitán de la misma, sino de la nao *Concepción*? Lo lógico es que tripulara su nao, como lo hizo anteriormente el vizcaíno Juan de la Cosa con su nao *Santa María* en el primer viaje de Colón.

(11).- Según el historiador Oviedo, testigo ocular y narrador de hechos sobre el Nuevo Mundo en su libro “*Historia de Indias*”, dice: “*que la nao “Victoria” después de haberse ilustrado con su viaje primero, hizo otro desde España a la ciudad de Santo Domingo a la Isla Española, y tornó a Sevilla; y desde Sevilla volvió otra vez a la misma isla y en viaje de retorno a España, se perdió que nunca más se supo de ella ni de persona de los que en ella iban*”. ¡Triste final para una nao tan histórica!



Nao

En cambio, sin prueba documental firme, tenemos ciertos indicios y datos que dicha nao se hubiera construido en algún astillero ondarrés. Además de por razones pragmáticas de distancia geográfica, a tener en cuenta en aquellos tiempos, en Ondárroa en aquellas fechas se construían naos y galeones en sus astilleros. Y nos basamos en los siguientes argumentos.

En primer lugar, la nao *Victoria* o *Santa María* tiene las mismas características en cuanto a eslora, manga etc, según la fórmula usada desde tiempos inmemoriales por los astilleros ondarrés. Me remito a la publicación de mi artículo en "Ondárroa 2008" con el título: "Fórmula usada en Ondárroa para el arqueo de galeones en el siglo XVI". Se trata de un corto documento que se halla en los protocolos del escribano de Markina, Antonio de Abaytua del año 1598. Aunque data de esa fecha, su utilización como fórmula y uso de arqueo es de fechas muy anteriores. Y explica cómo obtener las dimensiones de eslora, manga y puntal de los galeones para la construcción de las mismas. Debía ser una fórmula muy arraigada en los astilleros ondarrés que utilizaban los carpinteros de ribera.

Así mismo en el Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa, se hallan tres documentos que hablan de la construcción de galeones para Terranova en los años 1566, 1573 y 1580, mediante esa fórmula aludida.

En segundo lugar, Teófilo Guiard en su libro "La industria naval vizcaína" (Biblioteca Vascongada. Bilbao 1917), relaciona apellidos ilustres ondarrés (pág 58) de pilotos y armadores como Estancona, Aranzibia, Ayarza, Illoro, Goitiniz, Licona, Romo, Puerto, Lejarda, Galdona, Guillistegui, Andonaegui etc. Añadiendo en el capítulo II sobre construcción naval en el siglo XVI, de galeones y navíos fabricados en Ondárroa tanto para escuadras como para flotas de la época, afirmando que en los astilleros vizcaínos se fabricaron galeones y naos tanto para Flandes y "las que pudieron concluir la larga expedición de Magallanes".

En la pág.71, señala los linajes de armadores, capitanes y pilotos de las riberas de la ría y litoral vizcaíno. Citiéndonos a Ondárroa, dice:

"en el primer tercio del siglo XVI, por ejemplo, y como constituyentes del Concejo y dueños y libranes de naves, señala a Iñigo de Lecoya, Juan de Garro, Juan Ramón de Muguruza, Gonzalo Ibáñez de Arancibia y otros, así como Juan Ortiz de Apallua (dicho maestro de nao) y Domingo de Apallua (maestre)". En tiempos de Felipe II (1556) dicese que contaba Ondárroa con una flota de 50 á 60 embarcaciones de alto porte, las cuales navegaban comúnmente al Mediterráneo, Portugal, Francia, Inglaterra y otras partes".

Añadir un dato más. En la flota dispuesta para la conquista de Orán, en 1510, participaron en las mismas naos vizcaínas como *Santa María de Begoña, Nuestra Señora*

y una tal *Santa María*. ¿Puede ser esta nao famosa de Domingo de Apallua que más tarde dio la vuelta el mundo?.

Siguiendo con el libro de Teófilo Guiard, en el capítulo "Vizcaya en las armadas reales", y hablando sobre la aportación o construcción en Bizkaia al servicio de los Reyes, con sus embarcaciones, fundamentalmente para las guerras, relata su participación señalando tanto los viajes reales "como campaña de Berbería contra los turcos, Orán, Túnez, Argel, Lepanto etc, como en las expediciones de Colón, Alonso de Ojeda, Américo Vespucio, de Magallanes, de Loaysa etc".

A nuestro entender, y para no aburrirlos con más datos, y concluir, es más que probable que la nao *Santa María* más tarde *Victoria* fuera construido en algún astillero de Ondárroa.

CONCLUSION FINAL.

Con motivo de la publicación de este artículo, me puse en contacto con la fundación Nao Victoria, sita en Sevilla, por si sabían algo sobre la titularidad o propiedad de la nao *Victoria* o de algún dato más que me sirviera o fuera útil para este artículo. Desconocían la existencia del documento de expropiación en el archivo de protocolos de Sevilla y lógicamente la titularidad de la nao *Victoria*. Les envié copia del mismo, y claro está también les pienso enviar este artículo, ya que han mostrado mucho interés en conocer todo lo que sea en referencia a la nao *Victoria*. Ese es el objetivo de la fundación.

Sabemos que existe una réplica de la nao, que en alguna ocasión ha recalado en nuestras costas, y lógicamente en Getaria. Es nuestra intención y ánimo, en la fecha de la celebración del 5º Centenario (2018-2019?) de la partida de la expedición de Magallanes a dar la vuelta al mundo, de realizar algún acto cultural u homenaje como consecuencia de la titularidad ondarrés de la nao y, cómo no, a solicitar una visita de la réplica de la nao en nuestros muelles.

Si Getaria está orgullosa y con razón, de su hijo prócer Juan Sebastián Elkano, nosotros como ondarrés también debemos estar orgullosos de nuestra nao.

Igualmente entendemos que en ese 5º Centenario, Ondárroa debe de ocupar un lugar importante, ya que la nao *Victoria* era la *Santa María* de nuestra villa. Un prodigio de solidez y virtudes marineras que hombres como Elkano llevaron a dar la primera vuelta al mundo, hazaña cumbre en la navegación de todos los tiempos.

ONDÁRROA, NOVIEMBRE DEL 2014.

Fernando
Agirre Aramaio





ARCHIVOS CONSULTADOS

AMO (Archivo Municipal de Ondárroa)

APS (Archivo de Protocolos de Sevilla)

AHE (Archivo Histórico de Euskadi)

AGI (Archivo General de Indias)

AGS (Archivo General de Simancas)

Corregimiento

(Fondo del Archivo de la Diputación de Bizkaia)

Fondo Madariaga

(Fondo del Archivo Histórico Provincial de Bizkaia)

LIBROS CONSULTADOS

- *"El exilio portugués en Sevilla. De los Braganzas a Magallanes"*.
Juan Gil. Fundación Caja Sol, 2009.

- *"Primer viaje en torno del Globo"*.
Antonio Pigafetta

- *"Juan Sebastián El Cano"*.
José de Artetxe.

Sdad. Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1969.

- *"Suma de las cosas cantábricas y guipuzcoanas"*. Juan Martínez de Zaldibia.
San Sebastián, 1944.

- *"Juan Sebastián Elcano o la primera vuelta al mundo"*.
J. Escofet. Barcelona 1936.

- *"Juan Sebastián Elcano, Estudios Históricos"*
A. Merino Alvarez. Madrid 1923.

- *"Historia de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa"*. Nicolás de Soraluece.
Establecimiento Topográfico. Madrid.



LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO

El 8 de septiembre de 1522 dieciocho hombres capitaneados por Juan Sebastián Elcano, a bordo de la Nao Victoria, culminan en Sevilla la mayor hazaña de la historia de la navegación: la Primera Vuelta al Mundo. Tras más de tres años de navegación y penurias, por primera vez se habían navegado los grandes océanos del planeta y conocido la auténtica dimensión del globo. Pasarían más de 60 años antes de que otro navegante volviera a repetir esta hazaña.

LA NAO VICTORIA

Esta nave fue la única de las cinco naos que componía la armada que consiguió regresar al puerto de Sevilla, convirtiéndose en el primer barco de la historia en circunnavegar la tierra.

La réplica de la Nao Victoria fue construida con motivo de la Exposición Universal de Sevilla de 1992. En el año 2004, fue adaptada para la navegación moderna con los mismos materiales y técnicas que hace 500 años, con el objetivo de circunnavegar el mundo como embajada itinerante del pabellón de España de la Exposición Internacional de Aichi (Japón) 2005, proyecto que culminó con rotundo éxito y con más de 1.600.000 visitas.

LA NAO VICTORIA DE ONDARROA

Un documento del Archivo Histórico Provincial de Sevilla y de Protocolos, recientemente localizado, **constata que esta Nao Victoria, el navío de la primera vuelta al mundo, fue construida en Ondarroa por un armador de dicha localidad.** Dato novedoso, que sitúa este célebre barco en la localidad de Ondarroa.

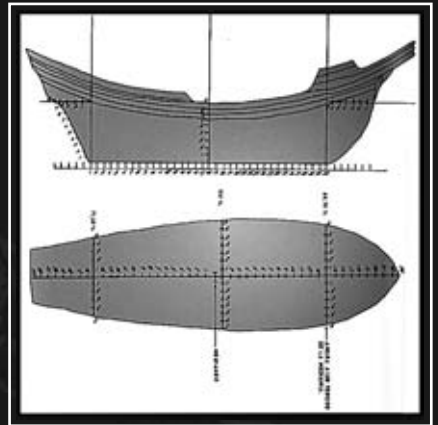
Por ello, para la Fundación Nao Victoria sería un honor llevar una copia de este documento al pueblo de Ondarroa a bordo de la réplica de la nao Victoria, celebrando y honrando al pueblo que la vio nacer.



del 9 al 12 de abril de 2015

LA NAO VICTORIA en Ondarroa

European Tour 2015



LA FUNDACIÓN NAO VICTORIA

Es una institución sin ánimo de lucro encargada, entre otras cosas, de la gestión de la réplica de la Nao Victoria, y desde su creación en el año 2006, viene desarrollando múltiples proyectos de promoción y divulgación para la consecución de sus fines, entre los que se encuentran los siguientes:

- Investigar sobre las expediciones marítimas, los descubridores y el intercambio económico y cultural con América y Asia.
- Fomentar la conservación y divulgar los valores ambientales de los espacios fluviales y litorales.
- Promover y desarrollar actividades y proyectos de integración social para colectivos en riesgo de exclusión social y cooperación al desarrollo.
- Impulsar y desarrollar investigaciones científicas, proyectos de I+D+i y acciones de transferencia del conocimiento.

OBJETIVOS GENERALES DE LA PROPUESTA

- Dar a conocer la primera vuelta al mundo de la Nao Victoria en Ondarroa.
- Entregar y dar a conocer el documento histórico que acredita el origen y propiedad de la Nao Victoria en Ondarroa.
- Divulgar en el pueblo de Ondarroa, la historia de la primera vuelta al mundo y su vinculación con la Nao Victoria.

NAO VICTORIA EXPERIENCE EUROPEAN TOUR 2015 EN ONDARROA

La escala de la réplica de la Nao Victoria en Ondarroa, será un perfecto arranque para el proyecto itinerante EUROPEAN TOUR 2015 que la llevará durante ocho meses por puertos de la costa atlántica francesa, alemana, belga y holandesa.

Sin duda, los visitantes de Ondarroa que suban a bordo podrán vivir una gran experiencia. A bordo, el/la visitante podrá acceder a la réplica de la Nao Victoria, el barco protago-

nista de la mayor hazaña naval de todos los tiempos. En ella, podrán ver las formas y detalles de este barco, que homenajea aquél construido hace casi cinco siglos en Ondarroa, y que ha seguido en su construcción el más fiel rigor histórico de su antecesora.

La réplica de la Nao Victoria no es además un barco vacío. Además de ser una obra maestra de la carpintería de ribera, esta nave posee su propia historia, ya que entre 2004 y 2006 dió la vuelta al mundo tripulada por veinte jóvenes, ha visitado ya más de veinte países y recorrido más de cuarenta mil millas. Los miembros de la tripulación de la Nao Victoria narrarán de forma cercana y actual, la experiencia de navegar a vela en mares de todo el mundo como aquellos marineros descubridores que nos hicieron vivir la que sin duda fue la etapa más dorada de nuestra historia marinera.

ACCIONES Y ACTIVIDADES

ACTO DE INAUGURACIÓN. Se organizará a bordo de la Nao Victoria, el acto de inauguración y apertura de la embarcación, que podrá coincidir, o no con la arribada al puerto. Al acto serán invitadas las máximas autoridades locales así como representantes de la localidad. El acto incluirá convocatoria de medios y rueda de prensa.

APERTURA AL PÚBLICO. La Nao Victoria y su exposición se abrirá al público durante el fin de semana. Una vez a bordo los visitantes serán atendidos por tripulantes-guías. Además se realizarán actividades lúdicas (sorteos, charlas, etc) para amenizar el tiempo de espera en la cola para entrar en la nao Victoria.

PRESUPUESTO ECONÓMICO

El presupuesto económico para cubrir los gastos de la presencia de la Nao Victoria en el puerto de Ondarroa, durante cuatro días (jueves 9 de abril- domingo 12 de abril), de NAO VICTORIA es de 5.000 euros.

FUNDACIÓN
NAO VICTORIA



MUNDUARI
BUelta
EMAN ZION

NAO VICTORIA

txaluparen erreplika

Ondarroan

2015eko apirilaren 9tik 12ra
European Tour 2015

Ondarroaren gaineko datu historikoak arakatzeari ezin diezaiokegu utzi. Izan ere, artxibategietara joz gero, badago gure herriaz zer aurkitu eta zer ikertu. Hori dela eta, edozein artxibategitan gureherria aipatzen den edonolako agiriekiko interesa, azterketa etabere plazaratzea da OHZk bere betebehartzat hartuta daukana, OHZkoek argi baitaukagu herri baten historia funtsean herriaren historian bertan izandako hainbat gertaeren uztarketa dela. Beraz, hori da OHZkoen zeregin nagusia inongo zalantzarik gabe. Eta jakina, aurkitutako guztia zabaltzea eta jakinaraztea. Latinezko esaera batek dio: «*Verba volant, scripta manent*» (Berebek hegan egiten dute; idatziek, iraun). Eta balioko dute hurrengo belaunaldientzat. On egin dagizuela.



ONDARROAKO
HISTORIA ZALEAK

San Inazio, 35 •
48700 ONDARROA (Bizkaia) •
677 062 096 • 94 683 11 35
ohzaleak@hotmail.com
www.ondarroakohistoria.wordpress.com

