

ELKANO
ETA LEHEN
MUNDUBIRA:
500 URTE
GEROAGO
ELKANO
Y LA PRIMERA
VUELTA AL
MUNDO: 500
AÑOS DESPUÉS

EHU - UDA IKASTAROA 2019

UPV - CURSO DE VERANO 2019

ELKANO
ETA LEHEN
MUNDUBIRA:
500 URTE
GEROAGO
ELKANO
Y LA PRIMERA
VUELTA AL
MUNDO: 500
AÑOS DESPUÉS

EHU - UDA IKASTAROA 2019
UPV - CURSO DE VERANO 2019



UDA IKASTAROAK
CURSOS DE VERANO
SUMMER COURSES

UPV/EHU

ELKANO

Euskaldunak
mundubira,
berritro ere

Argitaratzailea / Edita:
Mundubira 500 Elkano Fundazioa
Aldamar parkea 2, 20808 Getaria
www.elkanofundazioa.eus
info@elkanofundazioa.eus

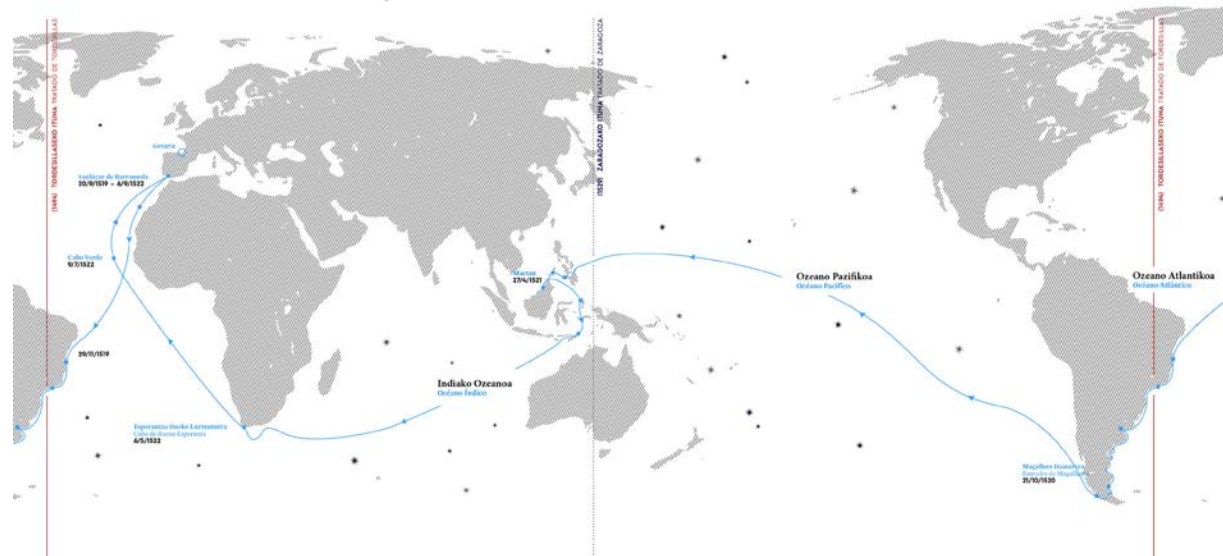
Lehen edizioa: 2020ko ekaina.
Primera edición: junio de 2020.

Diseinua eta maketazioa / Diseño y maquetación:
Alambre Estudio

ISBN: 978-84-09-20031-3
Legezko Gordailua / Depósito legal: SS-00494-2020

Gutziz debekatua dago liburu honen erreprodukzioa, osorik nahiz zatika, eta, gainera, debekatua dago edozein sistema informatikotan txertatzea; era berean, informazioa gorde edo berreskuratzeko beste edozein sistema ere debekatua dago, eta baita ere informazio hori edozein modutan edo bitarteko bidez berreskuratzea, izan elektronikoa, mekanikoa, fotokopia bidez, irarketa edo beste metodo batzuk erabiliz, aurrez Elkano 500 Fundazioaren idatzizko baimena izan gabe.

Queda totalmente prohibida la reproducción total o parcial de este libro, así como su incorporación a cualquier sistema informático u otro tipo de almacenamiento o recuperación de información y su transmisión de cualquier forma o por cualquier medio, sea éste electrónico, mecánico, por fotocopia, por grabación u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de Elkano 500 Fundazioa.



ELKANO ETA LEHEN MUNDUBIRA: 500 URTE GEROAGO ELKANO Y LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO: 500 AÑOS DESPUÉS

EHU - UDA IKASTAROA 2019
UPV - CURSO DE VERANO 2019

Ikastaroko Zuzendariak / Directores del curso:
Daniel Zulaika. Elkano 500 Fundazioa. Kontseilu Aholkularia / Consejo Asesor.
Ion Irurzun. Elkano 500 Fundazioa. Zuzendaria / Director.

AURKIBIDEA

ÍNDICE

Aurkezpena / Presentación.....	9
Konferentziak / Conferencias	13
La vida en las naos a comienzos del siglo XVI.....	15
<i>Pablo E. Pérez-Mallaina</i>	
La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo	35
<i>Daniel Zulaika</i>	
La construcción naval vasca y la nao Victoria.....	55
<i>Xabier Alberdi Lonbide</i>	
Euskal Herria «itsastarra» lehen mundubiraren testuinguruan.....	75
<i>Álvaro Aragón Ruano</i>	
Mahai inguruko ponentziak / Ponencias de la mesa redonda	105
Merkatariak, nabigatzaileak eta negozio gizonak lehen globalizazioan	107
<i>Amaia Rojo Sierra</i>	
De Elkano a las Torres gemelas. Mundialización vs. Globalización.....	147
<i>Jose Mari Larramendi</i>	
Un novelista ante la primera vuelta al mundo	163
<i>Enrique Santamaría</i>	
Ahozko komunikazioak (laburpenak) / Comunicaciones orales (resúmenes) ...	199
El escorbuto en la primera vuelta al mundo.....	201
<i>Javier Almazán Altuzarra</i>	
La llegada de Elkano en una imagen.....	207
<i>Irene Cardaba López, Urkiri Salaberria Gracia</i>	
“¿Y la mujer?”: aproximación a la presencia femenina en los ambientes marítimos vascos del siglo XVI.....	211
<i>Miren Aintzane Eguiluz</i>	
Duela 500 urtekoa gogoratzeaz gain, gogoeta egitea	217
<i>Xabier Kerexeta Erro</i>	
Algunos aspectos náuticos de la primera circunnavegación	225
<i>Alberto Rodríguez</i>	
500 años de ciencia ‘en alta mar’: la ciencia como aventura y riesgo.....	231
<i>Ekai Txapartegi</i>	

AURKEZPENA

Argitalpen honetan, EHUren *Elkano eta lehen mundubira: 500 urte geroago* Udako Ikastaroan izandako hitzaldiak, txostenak eta ahozko komunikazioak biltzen dira. Hain zuzen ere, 2019ko uztailaren 4an eta 5ean izan zen ikastaroa, Donostiako Miramar Jauregian. Aurkezpen batzuk euskaraz daude eta beste batzuk gaztelaniaz, egileek lanak idazteko eta azaltzeko erabilitako hizkuntza berean.

Ikastaroa Elkano 500 Fundazioa egiten ari den lanaren testuinguruan kokatzen da. Izan ere, aipatu beharra dago lehen mundubira hari buruz eta izan zuen eraginari buruz jakintza sortzeko eta zabaltzeko lanean diharduela Fundazioak, eta, bide berean, baita itsas bira zer testuinguru kultural eta sozio-ekonomikotan gertatu zen ulertzeko ere, eta, beraz, esan bezala, testuinguru horretan kokatzen da ikastaroa. Alde horretatik, eta Fundazioaren helburuekin bat etorriz, bi hauek izan dira udako ikastaroaren ardatz nagusiak: lehen mundubirari buruzko ezagutzen eta haren testuinguru orokorraren eguneratzea egitea, eta Magallanes-Elkano espedizioan parte hartu zuten euskaldunak nor izan ziren jakitea eta balioan jartzea; alegia, marinel, bidaia-antolatzaile eta ontzigile euskaldun haiek zer ezaugarri zituzten, zer eginkizun bete zituzten eta nondik nora ibili ziren jakitea eta balioan jartzea.

Gure esker ona adierazi nahi diegu liburu-argitalpen honetan bildutako lanen egileei haien ahaleginagatik, baina baita modu batera edo bestera ekitaldian parte hartu zuten guztiei ere. Horien artean daude Itsasmuseum Bilbao, Bizkaiko Merkataritza-Itsasketako Kapitainen Elkartea (AVCCMM) eta Donostiako Aquariuma. Guztiei gure eskerrik beroena.

ELKANO 500 FUNDAZIOA

PRESENTACIÓN

Esta publicación recoge las conferencias, ponencias y comunicaciones orales del Curso de Verano de la EHU/UPV, *Elkano y la primera vuelta al mundo: 500 años después*, que se celebró los días 4 y 5 de julio de 2019 en el Palacio de Miramar de Donostia. Las presentaciones están publicadas en el idioma, euskera o castellano, en que fueron impartidas y fueron escritas por sus autores.

Este curso se enmarca dentro del trabajo que está desarrollando la Fundación Elkano 500, en su objetivo de crear y divulgar conocimiento en torno a lo que fue y supuso la primera circunnavegación, lo que conlleva también entender el contexto cultural y socioeconómico en el que tuvo lugar. En este sentido, y en línea con los objetivos de la Fundación, este curso de verano ha puesto el foco en realizar una puesta al día de la primera vuelta al mundo y del contexto general en el que se produjo, así como en conocer y poner en valor las características, funciones y destino de los vascos que participaron en la expedición de Magallanes-Elkano, como tripulantes, organizadores del viaje y constructores navales.

Queremos agradecer su esfuerzo a las/los autores, cuyos trabajos están recogidos en esta publicación, pero también a todas aquellas personas que, de diferentes maneras, participaron en el evento. Entre ellos están: el Itsasmuseum Bilbao, la Asociación Vizcaína de Capitanes de la Marina Mercante de Bizkaia (AVCCMM) y el Aquarium de Donostia. A todos ellos nuestro agradecimiento.

ELKANO 500 FUNDAZIOA

KONFERENTZIAK CONFERENCIAS





La vida en las naos a comienzos del siglo XVI

Itsasontzi barneko bizimodua, XVI. mendearen hasieran

Pablo Emilio Pérez Mallaina
Universidad de Sevilla

En los años finales del medievo y los inicios de la Edad Moderna, incluso en las regiones costeras del Occidente europeo el mar seguía siendo considerado por el común de las gentes como un lugar lleno de peligros; un espacio en el que los miembros de una población, que mayoritariamente se concentraba en el interior, solo se aventuraba movida por dos situaciones que normalmente resultan ser parientas cercanas: la necesidad y la codicia. A ellas se solían añadir otros dos impulsos más: el de la curiosidad y el de la tradición familiar y con esto tendríamos completo el cuadro que explicaría la práctica totalidad de las vocaciones marineras. Don Juan Escalante de Mendoza, un personaje que, además de caballero veinticuatro del Cabildo de Sevilla, fue general de una de las flotas de la Carrera de Indias, resumía de esta manera las razones que impulsaban a las gentes a dedicarse a tan arriesgado oficio:

“Porque de dos suertes de géneros vienen a ser los más de los marineros que navegan por el mar: la primera hombres pobres, e hijos de padres pobres y que este fue el más aparejado oficio que hallaron para sustentar la vida, especialmente por ser nacidos en lugares de puertos y tierras marinas. De la cual suerte de criarse marineros son los más en número y bien se deja entender que éstos tales, aunque

*quisieren estudiar no tienen disposición ni modo para hacerlo. Y también se entiende que, si alguno acertase a estudiar y a ser grande letrado, que después que lo fuese no querría acudir a oficio tan peligroso y trabajoso como es el de marinero. La otra suerte de hombres de que se hacen los marineros es de lo que por natural inclinación nacieron inclinados a la inquietud y arte de navegar y oficio de la milicia, y estos tales, aunque los pongan a estudiar y para ello les den ayuda y favor, como con la natural inclinación apetecen otra cosa, suelen dejar las letras y siguen aquello a que nacieron inclinados...”*¹

Como puede apreciarse, un buen conocedor del medio, como era el general Escalante, consideraba que la pobreza era el principal impulso que llevaba a la gente a escoger una profesión tan peligrosa. Pobreza no faltaba en la España del siglo XVI, y aun en las ciudades ricas como Sevilla, cabecera de las flotas de Indias, existían legiones de pobres y mendigos. Una de las principales fuentes de las que se surtían las embarcaciones eran de los muchos niños huérfanos que vagaban por las cercanías del muelle fluvial. Junto a ellos había otros que tenían padres conocidos, pero que no eran capaces de alimentarlos. Ambos grupos podían muy fácilmente engrosar los escuadrones de ladronzuelos que tan bien describió Cervantes en su Rinconete y Cortadillo, o si la fortuna lo decidía así, podían pasar a ocupar algún puesto de “paje” en los buques que partían cada año para las Indias.

Los documentos del Archivo de Indias nos informan de niños huérfanos que, con seis o siete años, eran “adoptados” por algún oficial o maestro, que los hacía navegar en sus barcos². En otros casos, sobre todo si los jovencitos tenían padres, se llegaban a firmar contratos de aprendizaje, por los cuales un oficial de abordaje se comprometía a enseñarle el oficio a cambio de una sumisión total durante un periodo de hasta diez años. El joven aprendiz estaba obligado a servir a su amo durante las navegaciones, pero una vez en tierra, también queda a disposición de toda la familia de su maestro, a la que tenía que servir en cualquier cosa que tuvieran a bien mandarle, con la

¹ Escalante de Mendoza, Juan: Itinerario de navegación de los mares y tierras occidentales (1575). Madrid, 1985, págs. 115 y 116.

² Archivo General de Indias (a partir de aquí citado A.G.I.) Indiferente General 2006. Información de testigos sobre la petición de Francisco Manuel para poder optar al examen de piloto. Sevilla, 21 de agosto de 1593. En la citada información, es aspirante a piloto cuanta como en su niñez fue ayudado por el armador Andrés de Paz, que lo puso a navegar en sus barcos.

excepción, según especifican con claridad los documentos, de aquellas ordenes que resultasen “imposibles o deshonestas”³.

A los menesterosos de mayor edad, no era tan fácil convencerlos, pues muchos preferían seguir viviendo cómodamente de limosnas que aventurarse en azarosas aventuras entre las olas. Por ello los maestros de los buques mercantes y los generales y almirantes de las armadas debían ofrecerles algunas compensaciones. La más común era atraerlos con el reclamo de dos, tres o cuatro pagas mensuales de adelanto. Muchas personas cargadas de deudas acudían a enrolarse, pensando en desertar inmediatamente, por ello, una vez recibidas las pagas de enganche, los marineros eran confinados en los barcos y sometidos a estricta vigilancia.

Uno de los incentivos más irresistibles para que muchos se convirtiesen en marineros era la posibilidad de emigrar a las Indias, entrando en ellas sin pagar el pasaje y burlando los controles migratorios que ponía la Casa de la Contratación. En efecto, si desertar en Sevilla o Cádiz era dificultado por la vigilancia de los oficiales, ésta se aflojaba mucho en América. La razón es sencilla: el cargamento de los viajes de vuelta, compuesto fundamentalmente por metales preciosos, era mucho menos voluminoso que los aceites, vinos y fardos de tela de los viajes de ida. En el retorno a Sevilla se necesitaban siempre muchos menos barcos y varios de ellos eran vendidos o, simplemente quedaban varados e inservibles en los puertos americanos. Por ello, muchos maestros, con tal de no pagar los salarios de vuelta, dejaban escapar a sus antiguos tripulantes, que de esta forma pasaban a engrosar la larga lista de emigrantes ilegales al Nuevo Mundo.

¿Cuántos tripulantes eran precisos para llenar las listas de enrole de las armadas y flotas de Indias? Se trataba de contingentes humanos muy importantes, tanto que, en los más brillantes momentos de la navegación trasatlántica, que tuvieron lugar a fines del siglo XVI y principios del XVII, eran precisos hasta 8.000 hombres al año⁴. En ninguna otra empresa de carácter civil o económico era necesario concentrar una masa semejante

³ A.G.I. Contratación 3032. Escritura de aprendizaje de Bartolomé Núñez. Sevilla 16 de enero de 1628.

⁴ Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E.: Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Siglo XVI. Sevilla, 1992, pág. 60.

de trabajadores asalariados libres. Sólo los ejércitos reunían contingentes parecidos y aun superiores de gente pagada. Para que pueda compararse con mayor perspectiva, baste decir que en el mayor desafío constructivo de la España del XVI, que fue sin duda la edificación del palacio-iglesia-monasterio de San Lorenzo del Escorial, no llegaron a trabajar al mismo tiempo contingentes de obreros superiores al millar⁵. De esta manera puede valorarse mejor lo que significaba tener que reunir seis, siete u ocho mil hombres cada año para tripular las naves del rey y de los particulares que iban a las Indias.

Ante la importancia de estos números y el siempre presente riesgo que esta profesión representaba, no resultaba fácil rellenar con españoles las cubiertas de los buques y, por ello, era frecuente la admisión de marineros extranjeros. En ello la Casa de la Contratación fue siempre mucho menos estricta que en la concesión de permiso de emigración, pues se suponía que los marineros quedaban la custodia de sus oficiales, los cuales les obligarían a volver a Sevilla, cosa, que como acabamos de decir, no se cumplía puntualmente. Lo que sí es cierto es que la admisión de extranjeros solía limitarse a los nacidos en países aliados o que estaban bajo la influencia o dominio de la monarquía universal de los Austrias españoles. Así eran frecuentes los portugueses, sobre todo a partir de 1580; los genoveses; napolitanos; malteses, flamencos y alemanes. Las cifras oficiales de la Casa de la Contratación nos informan de que un 20 % de las tripulaciones estaban formadas por extranjeros⁶. Eso significa que el número real estaría muy por encima de esa cifra, ya que la propia diversidad lingüística de los reinos hispanos y la inexistencia de buenos medios para determinar la personalidad de los individuos hacía que fuera relativamente sencillo hacer pasar a un extranjero por nacional, y más cuando la necesidad de tripulantes fue siempre apremiante.

Los extranjeros eran, además, muy bien recibidos por los maestros y dueños de las embarcaciones. Al fin y al cabo, habían llegado como emigrantes a España y muchos estaban en situación ilegal, por lo cual se resignaban a recibir salarios inferiores y a aceptar unas raciones de mala

⁵ Sigüenza, fray José de: Historia primitiva y exacta del monasterio del Escorial escrita por el padre fray José de Sigüenza, bibliotecario del monasterio y primer historiador de Felipe II. Madrid, 1891, pág. 92.

⁶ Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E: Los Hombres del océano..., pág. 63.

comida y peor bebida. Con la mitad de la paga y una alimentación compuesta por sardinas en salazón y vino avinagrado, se podía conseguir un trabajador sumiso, lo cual era una tentación difícil de reprimir por los patrones desaprensivos. Como es lógico, este tipo de marineros eran los primeros que intentaban desertar nada más llegar a los puertos americanos y con ello entraban a formar parte de los muchos emigrantes ilegales que llegaron al Nuevo Mundo.

Los barcos de la Carrera de Indias eran, entre otras cosas, un espacio en el que unos trabajadores ejercían un oficio. Para algunos especialistas en historia naval, los sistemas de trabajo de las embarcaciones durante la Edad Moderna constituyen los precedentes más claros de los procedimientos laborales que luego estuvieron en uso en las factorías de la era industrial⁷. En las embarcaciones trabajaban una masa de obreros que eran en su inmensa mayoría asalariados libres, cuando en el resto de Europa todavía tenían una enorme importancia numérica las relaciones laborales precapitalistas. Además, estos obreros estaban confinados en lugares cerrados en los que, como en las futuras fábricas, manejaban maquinaria sofisticada. En ese sentido, debe tenerse en cuenta que los barcos constituían eran en sí mismos las máquinas más complejas de su tiempo y que además encerraban un conjunto de mecanismos muy variados y complejos, como los cabrestantes o las bombas, e incluso otros que podían ser clasificados de auténticos instrumentos de precisión como un astrolabio, una ballestilla o, incluso, una pieza de artillería. Finalmente, los marineros tenían también en común con los obreros de siglos venideros el que realizaban sus tareas con una programación muy cuidadosa y bajo una supervisión constante y cercana de quienes ejercían la autoridad. No es descabellado afirmar que entre el tipo de labor que ejercía un marinero y la que podía realizar un colono agrícola dependiente de un señorío nobiliario había un verdadero abismo. Este último podía mantenerse todavía en un sistema de dependencia feudal, sin cobrar en moneda, trabajando sin horario definido y con aperos de labranza que no habían cambiado desde la época de los romanos.

⁷ Rediker, Marcus: Between the devil..., pág. 83.

Ahora bien, la “modernidad” del sistema laboral no implicaba que las condiciones de trabajo fueran fáciles ¡Ni mucho menos! Los tripulantes de las embarcaciones estaban sometidos a una fuerte inseguridad y un alto riesgo personal; debían soportar una notable inestabilidad en el empleo y estar disponibles a cualquier hora del día y la noche si los caprichos de la meteorología hacían peligrar la seguridad de la embarcación. Los accidentes laborales, por ejemplo, eran frequentísimos y dejaban lisiados a muchos de los trabajadores antes de llegar a la juventud. La imagen del pirata (al fin y al cabo, un marinero) con el parche en el ojo y la pata de palo, nos está hablando de la facilidad con la que se podía perder un miembro en un buque. Esto no sólo se podía producir en una batalla, lo que también era frecuente en las rutas de Indias, sino en un puro accidente de trabajo al quedarse una mano atrapada en un cabrestante o al clavársele una astilla lanzada por la caída de un aparejo sobre la cubierta. Por otro lado, la inestabilidad laboral estaba siempre presente, pues en la Carrera de Indias solo se cobraba mientras el barco hacía la ruta de ida y vuelta, pero nada más entrar de vuelta en Sevilla, y tras terminar la descarga, las tripulaciones quedaban automáticamente desenroladas y privadas de las pagas hasta la temporada siguiente.

La única escuela que tenía el hombre de mar para ir subiendo en la escala profesional era la experiencia. Es verdad que en la Casa de la Contratación se dieron algunas clases para quienes aspiraban a convertirse en pilotos, pero esto se hizo sólo a partir de la segunda mitad del siglo XVI y pronto quedó reducido a un breve cursillo de un par de meses. Lo único que los oficiales de la Casa hacían en realidad era certificar la pericia adquirida por un marinero y darle un título que lo acreditaba como piloto.

Dicha pericia se adquiría por contacto directo con el medio y solo se alcanzaba en plenitud por quienes habían empezado desde niño a servir en los barcos. Lo normal es que los buenos marineros empezaran su andadura profesional con una decena escasa de años, convertidos en “pajes de nao”. Estos niños de entre diez y diecisiete años (aunque los había que empezaban desde mucho más jóvenes) tenían encargadas todas las tareas de limpieza de abordaje; ejercían de criados de los marineros viejos y de los oficiales, mientras aprendían el oficio. Una tarea muy peculiar era la de mantener las actividades religiosas a base de cantar en alto las lecciones principales de la

doctrina cristiana. Como la mayoría de los barcos no contaban con capellán, las oraciones de los pajes podían convertirse en el único ritual religioso que se hacían en el barco, si no se llevaba ningún fraile como pasajero que accediese a decir misa durante la travesía. Otra tarea específica de estos niños-marinos era la de llevar el cómputo de las horas, que se llevaba a cabo mediante grandes relojes de arenas, llamados ampolletas, y a los que había que darles la vuelta cada media hora. Con cada cambio de sentido del reloj, los pajes debían recitar una salmodia para que el contraestre supiera que estaban atentos y cumpliendo su misión.

A los diecisiete años los pajes se convertían en grumetes, término este que no tenía en aquellos tiempos el mismo significado que en nuestra época. En el XVI un grumete era un marinero joven que todavía no había alcanzado la madurez en el oficio, pero que había dejado ya de ser un niño al que se le podía encargar cualquier tarea por poco cualificada que fuese. Al grumete se le encargaban ya tareas de gran responsabilidad y que, además, entrañaban alto riesgo. Concretamente eran los encargados de subir por la arboladura y recoger o largar el paño de las velas. También les eran encomendadas las tareas más pesadas y que requerían mayor esfuerzo físico, tales como la carga y descarga de las mercancías, que había que realizar a brazo, pues en ningún puerto de las Indias existía maquinaria destinada a tal efecto. La juventud y la resistencia física de estos jóvenes de entre 17 y 25 años era, desde luego, la más adecuada para realizar estos duros trabajos.

Al cumplir los 25 años el hombre de mar alcanzaba la madurez profesional y se le podía entregar un título que lo acreditaba como marinero. Este era un simple papel en el que los oficiales superiores y el dueño acreditaban sus conocimientos y su experiencia. Entonces se le dedicaba a las tareas que precisaban de mayores conocimientos, tales como llevar la caña del timón o realizar las maniobras más complejas con los aparejos, de cuya prontitud y exactitud podía depender la seguridad de todos.

La carrera de un marinero no se prolongaba mucho más allá de los cuarenta años. Cumplida esa edad un hombre de mar podía considerarse casi un anciano. Algunos pocos, sin embargo, podían ampliar su etapa laboral, pero siempre que hubieran sido capaces de despertar la confianza de sus

oficiales y patronos, estos los hubiesen elegido para alguno de los cargos de mando intermedios. Entre ellos estaban el contramaestre y su ayudante el guardián, que se encargaban de dirigir la maniobra y eran los directos responsables de mantener la disciplina; el dispensero, que se encontraba del cuidado y reparto de las raciones o el condestable, encargado de la conservación de las armas de abordó. No solían faltar a bordo un carpintero y un calafate, cuya posición y salario los colocaba por encima del común de la marinería.

Con todo, la tripleta directiva en los barcos de la Carrera de Indias estaba formada por el piloto, el maestre y el capitán. El capitán era el jefe militar del buque y no todos los mercantes llevaban a alguien que ejerciese este cargo. Solo en los galeones reales o en las grandes naves de carga que habían sido alquiladas para hacer las veces de buques de guerra, existía una figura con este título, que solía ser un hidalgo o un personaje de cierta distinción social.

Al cargo de piloto si podía tener acceso un simple marinero. Para ello debía de estar dotado de una inteligencia natural superior a la media y poseer la suficiente inquietud para, desde pequeño, aficionarse a aprender de los viejos pilotos los secretos de su arte y estar dotado de una memoria lo suficientemente precisa para recordar cada uno de los accidentes de las costas por las que había navegado. Si además sabía leer y escribir, tenía casi todas las posibilidades de presentarse a los exámenes de la Casa de la Contratación y convertirse en piloto de la Carrera de Indias, prolongando entonces su carrera hasta pasar la cincuentena.

El maestre era el administrador económico de la embarcación. En la primera mitad del siglo XVI era muy frecuente que el dueño del barco, sobre todo si esta era de pequeño tonelaje, viajase a bordo como maestre. A medida que avanzaba el siglo y las embarcaciones eran más grandes y más caras, los propietarios confiaban la rentabilidad de los viajes a administradores que eran los que ejercían ese cargo en los buques. Era casi imposible que alguien que había empezado como paje o grumete llegase a ejercer de maestre, pues para serlo era necesario entregar importantes fianzas pecuniarias ante las autoridades de la Casa de la Contratación. Un simple marinero nunca podría ahorrar para pagarlas, ni tendría el suficiente capital y experiencia en asuntos

comerciales como para que el propietario le confiase la administración de su hacienda. Para cruzar esa barrera, que en el fondo era la que separaba a la masa popular de los grupos medios, un hombre de mar tendría que emplear por lo menos un par de generaciones. Tal vez el hijo de un piloto, que hubiera recibido de su padre una cierta formación y algunos ahorros, podría comenzar su carrera como maestre de una pequeña embarcación y, con mucha suerte, convertirse en uno de los administradores de los grandes mercantes de la Carrera de Indias.

Ya indicamos que este camino no era fácil, porque la gente de mar no tenía demasiadas facilidades para hacer economías y guardar parte de su salario. Si se era soltero, la vida del marinero no resultaba demasiado agobiante desde un punto de vista económico, pues durante los ocho o nueve meses que duraba la campaña de navegación tenía cobijo y ración asegurada. Al llegar a puerto y si no se había jugado la soldada, podía aguantar perfectamente hasta que lo enrolasen en una nueva expedición. Ahora bien, no podía hacer dispendios, y su dieta debía concentrarse en el pan, las legumbres, el pescado y el vino, estándole casi prohibidos los huevos, la carne y los dulces. Si enfermaba tendría que curarse en alguno de los hospitales para indigentes, pues la visita de un médico le costaba el jornal de una semana. Tampoco podría vestir como un señor, pues un atuendo de caballero, con capa y espada incluidas, costaba el equivalente al salario de un año.

Claro que, si era avisado y carecía de escrúpulos, tal vez el marinero pudiese acceder a alguna ganancia extraordinaria, que casi siempre estaba colocada al otro lado de la frontera de la legalidad. La verdad es que en la Carrera de Indias casi todos los que podían realizaban su pequeño negocio al margen de la ley. Los contramaestres traficaban con el cáñamo de los aparejos; los dispenseros sisaban el vino y la comida y se cuenta de algunos que eran verdaderos maestros de la prestidigitación, siendo capaces de convertir una botija de vinagre y otra de agua en dos de vino; los condestables sustraían pólvora, y los maestres, en fin, engañaban a la hora de presentar las cuentas. Los simples marineros tenían más dificultades para acceder a estas ganancias, pero en una ruta tan rica como la de las Indias, hasta a los pobres diablos se les daba a veces la ocasión de que entre las uñas se les quedase algo más que el alquitrán que protegía las cubiertas y la jarcia.

Los barcos, además de un lugar de trabajo eran unos espacios en los que miles de personas vivían y morían en travesías que duraban meses e incluso años.

Las condiciones de habitabilidad de los buques de la Carrera de Indias pueden calificarse, sin ningún tipo de reticencias, como espantosas. El hacinamiento alcanzaba límites elevadísimos, de tal manera que el espacio medio por persona no era más de un metro y medio cuadrado. Para que pueda entenderse con claridad lo que significa este número, considérese que es equivalente a que en una vivienda de 150 metros cuadrados conviviesen durante muchos meses unas 100 personas ¡sin incluir en esto los animales no racionales que iban también a bordo! Refiriéndonos a estos últimos, algunos se llevaban para servir de alimento durante la travesía y otros, simplemente, eran parásitos de todo signo y especie.

Tripulación, soldados, pasajeros, todos tenían que ocupar unos reducidos espacios, cuyo pasaje se pagaba a precio de oro. Los más pudientes se alquilaban una mínima intimidad por medio de tablonos y cortinas, con los que se construían camarotes provisionales. De esta manera los entrepuentes en los que debían dejarse espacios libres para poder manejar la artillería estaban llenos de cubículos y mamparos provisionales. Cuando se divisaba un enemigo había que deshacer esta arquitectura efímera y dejar libres las cubiertas, y de ahí proviene la conocida voz de “zafarrancho de combate”, que viene a indicar la necesidad de dejar sin obstáculos los “ranchos” o espacios en los que se alojaba la tripulación.

Si al hacinamiento unimos el calor de las navegaciones tropicales y la suciedad, que era producto, tanto de las costumbres de la época, como de la falta de agua dulce con la que lavarse, tendremos completo un cuadro que no dudaríamos en pintar como terrible. Algún bromista llegó a decir que los barcos de Su Majestad antes se olían que se veían, lo cual es una buena manera de resumir este particular. Los testigos que tuvieron la necesidad de cruzar el océano como pasajeros nos han dejado vivos relatos de cómo se desarrollaba la vida cotidiana en las naves de la carrera de Indias. Uno de ellos

La vida en las naos a comienzos del siglo XVI.

fue el dominico fray Tomás de la Torre, que acompañó a Bartolomé de Las Casas a su nuevo puesto como obispo de Chiapas. Así contaba el religioso el tormento que supuso para él y sus compañeros aquella travesía:

“Pasamos tan gran calor en aquellos días que no lo sabré explicar porque la brea del navío ardía y porque iba mucha gente. Pretendió el padre vicario (Bartolomé de las Casas) llevarnos a todos juntos y fue gran error, porque dos o tres frailes son en cada navío servidos y regalados y honrados y allí, por cierto, nos trataban como a negros y andábamos sentados, echados por los duelos, pisados muchas veces, no los hábitos sino las barbas y las bocas... En breve nos dio a entender la mar que no era allí la habitación de los hombres y todos caímos almareados (sic) como muertos. No se puede imaginar hospital más sucio y de más gemidos como aquel; unos iban debajo de cubierta cociéndose vivos, otros asándose al Sol sobre cubierta... [y la gente marinera] nos daban voces a cada credo: ¡frailes acá! ¡frailes acullá! y nos hacían venir como a negros debajo de cubierta e ir almacenados contra donde hedía el navío, por lastre de él...”⁸

Con mucha más ironía, pero con parecida crudeza, da su versión, Eugenio de Salazar, un ilustre jurista que iba a tomar posesión de su plaza como oidor en el nuevo Mundo:

“Hombres mujeres, mozos y viejos, sucios y limpios, todos van unos pegados con otros, y así, uno vomita, otro suelta los vientos, otro descarga la tripa, vos almorzáis y no se puede decir a ninguno que usa mala crianza, porque las ordenanzas de esta ciudad lo permiten todo... Si hay mujeres, ¡oh que gritos con cada vaivén del navío! ¡Ay, madre mía! y ¡échenme en tierra! y están a mil leguas della. Si llueve y vienen aguaceros, buenos tejados y portales hay donde se ampare la gente del agua; y si hace Sol que derrite los mástiles, buenos aposentos y palacios frescos para resistirlo...”⁹

La alimentación a bordo presentaba una paradoja básica. La única fuente segura de conservación de los alimentos era mantenerlos en salazón

⁸ Torre, fray Tomás de la: Diario del viaje de Salamanca a Ciudad Real (Chiapas). 1544-1545. Recogido por José Luis Martínez en: Pasajeros a Indias, pág. 247.

⁹ Salazar, Eugenio: La mar descrita por los mareados. Recogido por José Luis Martínez en: Pasajeros a Indias, págs. 283-284.

o deshidratados y para desgracia de todos los viajeros y tripulantes, el agua dulce era un bien siempre escaso que, desde el principio, estaba duramente racionado. Las botijas de agua ocupaban un gran volumen y ello redundaba negativamente en la rentabilidad del navío, por ello, los maestros y dispenseros procuraban siempre llevar las raciones ajustadas al “cuartillo”, que era la medida de capacidad más común para los líquidos de la época. De esta manera, mientras las raciones estaban compuestas por pescado salado, tasajo, o pan recocado (el célebre bizcocho, que quedaba duro como una suela de zapato), los líquidos bebibles eran siempre escasos. La sed era pues, uno de los mayores tormentos a que se sometía a los viajeros y tripulantes. El testigo que hemos empleado anteriormente, Eugenio de Salazar, relata también de una manera muy descriptiva, las costumbres gastronómicas en las embarcaciones de las rutas trasatlánticas:

“En un santiamen salen diciendo amén toda la gente marina y se sientan en el suelo...y sin esperar bendición sacan los caballeros de la tabla redonda sus cuchillos de diversas hechuras, que algunos se hicieron para matar puercos, otros para desollar borregos y otros para cortar bolsas, y cogen entre manos los pobre huesos y les van arrancando sus nervios y cuerdas como si toda su vida hubiesen andado a la práctica de la anatomía en Guadalupe o en Valencia, y en un credo los dejan más tersos y limpios que el marfil...anda un paje con su taza dándoles de beber; harto menos y pero vino y más bautizado que ellos querrían...y en medio de la mar moriréis de sed y os darán el agua por onzas como en la botica, después de harto de cecinas y cosas saladas, y aun con el agua es menester perder los sentidos del gusto y el olfato y vista por beberla y no sentirla...”¹⁰

Claro que no todo eran inconvenientes y también quedaban en los viajes momentos para gozar de algunos de los placeres de la vida. La travesía se tornaba especialmente tranquila cuando, una vez pasadas las Canarias, las flotas se dejaban llevar por los vientos alisios. La mar solía estar en calma, y con el viento a favor pasaban muchos días sin que apenas fuera necesario ni cambiar el número de velas que colgaban de las vergas. Entonces había tiempo para las grandes aficiones de la gente de mar: La primera era el juego. Aunque esta actividad estaba teóricamente prohibida, en los barcos de Su Majestad Católica era frecuente perder literalmente hasta la camisa. Dados y naipes

eran los instrumentos más frecuentes, aunque algunos caballeros del pasaje prefiriesen el aristocrático ajedrez. Beber y charlar eran dos diversiones muy usuales. Ahora bien, cuando el vino había sido demasiado y los comentarios versaban sobre vidas privadas, podían llegar a producirse serios altercados.

La lectura se practicaba también en los barcos, aunque se trataba normalmente de una actividad colectiva, donde una persona leía y muchas escuchaban. La gente de mar tenía unos porcentajes de analfabetismo muy altos, por encima del 80%, pero siempre quedaba el recurso de pedirle a un pasajero culto que hiciese el favor de compartir con la tripulación alguna de sus lecturas. Por los datos de la Inquisición de México sabemos que los libros que más éxito alcanzaban eran, ¡cómo no! los religiosos¹¹. Entre ellos estaban los libros de meditación debidos a la pluma de fray Luis de Granada, así como las historias de los santos y de los papas. Con todo hay que advertir que entre la relación de las diez obras más leídas se encontraban también novelas de caballerías como el Orlando Furioso o el Amadís de Gaula, e incluso novelas pastoriles como La Diana de Jorge de Montemayor.

Los juegos del amor estaban totalmente prohibidos. En las rutas españolas no estaba admitido que los tripulantes llevasen a sus esposas, con lo cual cualquier relación sexual tenía que ser de las secretas. Estas constituían, además de un pecado contra la religión, un delito contra la autoridad. En ese sentido, en las instrucciones que se daban a los generales y almirantes de las Flotas, se incluían junto a las obligaciones de carácter militar las de salvaguardar la moralidad de las personas bajo su mando. Dicho de manera más clara: entre los cuidados de un buen comandante estaba tanto el mantener a punto las armas, como separar a los amancebados que se descubriesen a bordo. Las pasajeras eran, como es natural el principal objetivo sexual de los tripulantes y no fueron raros los escándalos en este sentido, aunque hay que reconocer que por lo que hacía referencia a las relaciones heterosexuales, todos, desde los propios generales, hasta el último marinero, estaban dispuestos a disimular y no darles a las leyes guardianas de la moral todo su pleno contenido restrictivo.

¹¹ Fernández del Castillo, Francisco (compilador): Libros y libreros en el siglo XVI. México, 1982, págs. 351-511.

¹⁰ Ibídem, págs. 287-288.

De mucha más gravedad eran los contactos homosexuales, que en un medio predominantemente masculino, como era el de las tripulaciones, resultaban relativamente comunes. La existencia de pajes, que eran verdaderos niños, y de grumetes jovencitos, puestos bajo la autoridad de oficiales de mayor edad, favorecía las tendencias pederastas de estos últimos. Como es natural, la mayoría de estos asuntos permanecieron siempre en el mejor guardado de los secretos, pero, a veces, saltaba el escándalo, dando lugar a sonoros pleitos. La cuestión era delicada pues en aquellos tiempos la condena por practicar el “pecado nefando” seguía siendo, como en tiempos medievales, la de morir en la hoguera. Hubo almirantes encarcelados, oficiales sometidos a tortura, y marineros que perecieron quemados. Pero dentro de estos lamentables sucesos, quizá lo más terrible sea comprobar que en todas las acusaciones por homosexualidad había detrás un odio larvado, que se había gestado, no por desengaños amorosos, sino por prejuicios étnicos o nacionales, por envidias o por ambiciones frustradas.¹²

Si nos preguntamos por la consideración que tenían los oficios marítimos ante los ojos de los contemporáneos, la conclusión es muy sencilla: alcanzaban uno de los máximos desprestigios. Un marinero era un trabajador manual que, además no podía ocultar fácilmente su condición de tal. Los rostros quemados por el sol y las manos encallecidas lo delataban fácilmente. Incluso su vestimenta era característica. Don Miguel de Cervantes, por ejemplo, señala que uno de los personajes de su novela “El celoso extremeño” iba vestido “a la marinesca”, es decir con amplias camisas y anchos calzones, sin ningún tipo de pliegue o adorno que propiciara el que pudieran engancharse mientras realizaban su trabajo. Todo el mundo sabía que la mayoría de los marineros procedían de los estratos más pobres e iletrados de la población y que en los puentes de los barcos compartían labores con esclavos, que eran vendidos por sus amos para que realizaran aquellos oficios y les entregasen los jornales. Tanto era así, que hasta el siglo XVII, un hidalgo que iniciase su carrera militar como marinero en una embarcación de guerra, perdía su condición de noble, mientras que, por el contrario, era muy frecuente que muchos oficiales de alto rango hubieran comenzado su vida profesional

sentando plaza como soldado en la compañía de algún pariente o amigo.

Este descrédito perseguía a la gente de mar, aun en el caso que hubieran alcanzado los puestos profesionales más altos y se hubieran convertido en pilotos examinados de la carrera de Indias, y se les confiase la dirección náutica de una capitana de flota. En realidad, los únicos personajes que tenían algún prestigio a bordo de los buques eran los profesionales de las armas que dirigían las operaciones militares. Estos eran los generales, almirantes, gobernadores del Tercio que embarcaba en los navíos y, en último lugar los capitanes de mar y guerra. Ellos sí que hacían valer su condición de hidalgos e, incluso algunos, aunque pocos, el hecho de poseer un título de nobleza. Este es, por ejemplo, el caso de Don Álvaro de Bazán, “El Mozo”, nombrado a mediados de siglo primer marqués de Santa Cruz. En cualquier caso, a éste personaje, como a otros, su prestigio les venía en cuanto militares y no como marinos. En ese sentido era normal que muchos de estos oficiales hubiesen empezado su carrera luchando en tierra y que, solo empujados por las circunstancias hubieran sido destinados a luchar en las cubiertas, lo cual hacían con métodos no demasiado alejados de los que emplearían si hubieran estado a cargo de una fortaleza. Tampoco era extraño que, después de haber servido durante algunos años en la mar, pasasen de nuevo a comandar un Tercio en Flandes o un presidio en el norte de África.

A la gente de mar la sociedad no sólo la trataba con poco aprecio, sino que, además, a lo largo de la Edad Moderna, la fue tratando con mayor dureza y le fue aplicando una disciplina más férrea, a medida que fueron avanzando los siglos de la Edad Moderna.

En ese sentido, la legislación marítima bajo medieval recogida en los Roles de Olerón o en el Libro del Consulado del Mar, daba a los tripulantes de las embarcaciones la condición de “compañeros”, cuya opinión debía tener muy en cuenta el patrón a la hora de tomar alguna decisión importante. Esto era así debido a que, en aquellos tiempos, las rutas eran caminos difíciles e inseguros en los que la experiencia de los viejos marinos era un elemento de enorme importancia para el buen fin de la expedición. Por ello se les intentaba compensar ofreciéndoles algún tipo de participación en los beneficios mediante la concesión de las “quintaladas”, es decir, un pequeño espacio de

¹² Pérez-Mallaína Bueno, Pablo E.: Los hombres del océano..., pág. 177.

la bodega que se les entregaba para que pudieran hacer sus transacciones comerciales. Este asunto de las quintaladas se siguió usando, por ejemplo, en las primeras expediciones españolas a las Molucas y la determinación de su cuantía resultaba para los marineros más importante que el propio sueldo en dinero. Al mismo tiempo, a pesar de la dureza de los castigos por indisciplina, los marineros tenían espacios acotados en el interior del buque donde el patrón no podía entrar y de esta forma un marinero podía escapar de la furia vengativa de un maestre que los persiguiese palo en mano. De igual manera, los códigos medievales preveían plazos para arrepentirse de una mala acción, antes que el patrón tuviese derecho a desembarcar a uno de sus tripulantes o privarles del salario.

Podemos resumir diciendo que la justicia medieval resultaba dura, pues a un ladrón se le podía clavar la mano a un mástil, pero no era arbitraria y daba algunas posibilidades de defensa al marinero. Sin embargo, a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII, la indefensión de la gente de mar fue cada vez más manifiesta. La razón está fundamentalmente en que el conocimiento de las rutas y la mejora de los instrumentos técnicos hizo cada vez menos necesaria la colaboración y la buena voluntad de los marineros. Así, de una manera lenta, pero inexorable, los antiguos compañeros se convirtieron en simples proletarios. Si antes era imprescindibles sus conocimientos y su experiencia, a partir de un momento sólo se apreciaba su trabajo físico. Es por eso por lo que, en los buques ingleses del siglo XVIII, por ejemplo, la frase con la que se llamaba a la tripulación al trabajo era: “All hands on deck”¹³. Con ello quedaba perfectamente aclarado lo que en realidad se quería de aquellos hombres: ¡sus manos!! Se habían convertido en braceros, a los que se pagaba un salario fijo, pero a quienes nunca más se les dio participación en la empresa y a lo que se les aplicó una disciplina contra la que estaban cada vez más indefensos. La existencia de grandes motines en las marinas del siglo XVIII, algunos de los cuales ha pasado a la literatura y al cine con notable éxito, no es una casualidad, sino una muestra del estado de violencia que se habían alcanzado con la explotación laboral de la gente de mar.

Si la sociedad no tenía muy buen concepto de los que hacían del mar su oficio, éstos les devolvían el favor, siendo gente levantisca; incumplidora de las leyes de Dios y del rey, y que basaba su comprensión del mundo en su propia experiencia y no en los dictados de los grandes filósofos o intelectuales.

Fray Antonio de Guevara, que fue capellán de las galeras reales, afirmaba que la mar era “capa de malhechores y refugio de pecadores” y que en sus marítimas escuelas los hombres aprendían con gran perfección siete “artes liberales”: blasfemar, beber, engañar, difamar, robar, asesinar y fornicar¹⁴. ¡No hay duda de que es todo un programa de estudios! Ciertamente es que fray Antonio estaba en contacto con lo más bajo del gremio, que eran los condenados a galeras y los tripulantes libres que debían vigilarlos. Pero los testimonios de juicios vistos ante la Audiencia de la Casa de la Contratación ponen de manifiesto la cantidad de robos, peleas y asesinatos a punta de cuchillo que se producían en los buques.

Curiosamente algunos autores contemporáneos han visto en esta actitud altanera y alborotadora de la gente de mar el precedente de un cierto anhelo de libertad, por el que los proletarios se enfrentaban a la opresión injustificada de sus patrones. El marinero sería, así, un representante del espíritu de rebelión frente a la injusticia¹⁵. Es un planteamiento lleno de romanticismo que debe matizarse, y que en el fondo es el mismo que lleva a considerar al pirata como un símbolo de lucha contra los abusos de poder de las grandes potencias imperialistas. Con todo, si es cierto que, en las rutas españolas, los marineros representaban un tipo de trabajador que hacía valer su condición de asalariado libre, en un mundo donde predominaban todavía los sistemas laborales de carácter señorial o feudal. De esta manera no era tan fácil reprender o castigar a un marinero como a un colono o bracero de una gran hacienda. Este, tal vez aguantaría temeroso, con el sombrero en las manos y los ojos puestos en el suelo, la reprimenda de su señor, pues no le resultaría tan fácil buscarse otra parcela y otro amo. Sin embargo, como la necesidad de mano de obra en los buques fue siempre alta, si un maestre se mostraba especialmente cruel, era relativamente sencillo, cobrar el salario percibido hasta el momento y enrolarse ese mismo año o, al siguiente, en otro buque o

¹⁴ Guevara, fray Antonio de: De los muchos trabajos..., pág. 229.

¹⁵ Rediker, Marcus: Between the devil..., pág. 110 y 205-253.

¹³ Rediker, Marcus: Between the devil..., págs 212-213.

en otra expedición.

Con respecto a las leyes de Dios, la gente de mar constituía uno de los grupos en los que las supersticiones y los incumplimientos de los calendarios litúrgicos alcanzaban cotas más altas. Tanto era así que Alonso de Chaves, uno de los pilotos mayores de la Casa de la Contratación en el siglo XVI, comenzó su famoso libro *Espejo de navegantes* con un calendario perpetuo en el que se indicaban las fiestas móviles del año litúrgico y, de esta manera, la gente de mar no pudiera alegar ignorancia para justificar el incumplimiento de sus obligaciones para con la Santa madre Iglesia¹⁶.

Es evidente que la vigilancia que pudieran hacer instituciones religiosas y seglares sobre el comportamiento de la gente de mar se veía muy limitada por la movilidad de estos grupos. Los marineros se pasaban años enteros fuera de sus casas y no tenían un párroco que pudiera estar al tanto si frecuentaba los templos. Como en los barcos mercantes no existía la figura del capellán, las posibilidades de escabullirse de los constantes rituales religiosos a que estaban sometido el resto de la población eran muy grande.

Esto no significa que los tripulantes de los barcos fueran gentes descreídas, sino tan sólo que podían vivir sus creencias con una mayor libertad y flexibilidad. Esto incluía poder practicar con mayor desenvoltura toda una serie de ritos mágicos para, por ejemplo, aplacar las olas de una tormenta o admitir públicamente la existencia de toda una serie de encantamientos y maleficios que estaban claramente más allá de los elementos demoníacos que admitía la religiosidad oficial. La creencia, por ejemplo, de que en las cercanías del archipiélago de las Bermudas se producían fenómenos sobrenaturales que podían poner en peligro la suerte las embarcaciones no es cosa de hace pocos años, sino que era un temor ya extendido entre los navegantes españoles del siglo XVI. Por el contrario, los delfines o toninas, que en nuestros días son contemplados como animales simpáticos y amigos de los humanos, hace quinientos años eran vistos con grandes recelos, como seres demoníacos, cuya aparición en la superficie del mar podía anunciar tormentas y peligros inminentes.

No caben en este artículo referirnos a las innumerables supersticiones y creencias mágicas de la marinería de los buques de la Carrera de Indias, que, de un modo sincrético, se mezclaban con elementos de la religiosidad oficial. La más conocida es, sin duda, la que hacía responsable a San Telmo de las luces que la electricidad estática encendía en los topes de los mástiles durante las tormentas. El general Escalante comentaba así la impresión que estas luminarias producían en su tripulación:

“Es así que en el mismo instante que uno diga: cata San Telmo en tal parte; en ese mismo punto se paran todos a mirar adonde parece y en viendo que ven aquellas lumbres, comienzan luego a decir: salva, salva, San Telmo cuerpo santo; en lo cual están pasmados y embevescidos (sic) y dejan entonces de acudir a la mayor necesidad y por mucha instancia que se haga con ellos no los pueden quitar ni mover...no acordándose del ordinario refrán que dice: a Dios rogando y con el mazo dando...”¹⁷.

Ante la gran cantidad y variedad de los peligros que acechaban a la gente de mar, todas las ayudas parecían pocas. Por eso, los marineros se encomendaban a los santos y conjuraban a los demonios, y aparte de todo eso, tenían que estar muy atentos a valerse de sus propios recursos, pues eran conscientes, como reconocía don Juan de Escalante, de que solo “dando con el mazo”, podían salir de la mayoría de las situaciones comprometidas.

16 Chaves, Alonso: *Espejo de navegantes*. Madrid, 1983, pág. 79.

17 Escalante, Juan: *Itinerario de navegación...*, pág. 214.



La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo

Munduari lehen itzulia: Euskal Herriaren ekarpena

Daniel Zulaika

Elkano 500 Fundazioa. Kontseilu aholkularia

La historia de la primera vuelta al mundo es una de las grandes historias de la humanidad, la historia de una de las mayores gestas de la navegación de todos los tiempos. Y de alguna forma constituye el final del núcleo central de la denominada Era de los Descubrimientos, un período muy corto de la historia, solo dura 30 años, que se inicia con el descubrimiento de América y finaliza con la llegada de Elkano a Sanlúcar. Este núcleo central viene precedido por las siete décadas que los portugueses llevaban navegando por el África atlántica y que habían sobrepasado ya el cabo de Buena Esperanza, y será seguido 40 años después con el descubrimiento de Urdaneta de cómo volver de Filipinas a Méjico.

A lo largo de los próximos sesenta minutos vamos a centrarnos en la primera circunnavegación con los euskaldunes como hilo conductor del relato. Pero con una especial referencia a los expedicionarios que no eran los de mayor renombre. Porque una gran parte de los trabajos que hacen referencia a la primera vuelta al mundo son biografías de Magallanes y de Elkano. De alguna forma, estas figuras eclipsan a las demás. Por ello era necesario realizar una aproximación diferente, poniendo en valor la

aportación de los demás protagonistas. Porque fueron el esfuerzo y la voluntad de todos ellos los que lograron que la expedición llegase hasta los confines de la tierra, y volviese.

Y con esta premisa, también vamos a realizar una reflexión sobre diferentes aspectos de aquellos eventos. Veremos el asombro y la perplejidad que les producían los nuevos mundos. A través de los ojos de los expedicionarios encontraremos seres humanos que estaban casi en la prehistoria y otros cuyo lujo les avergonzaba. Veremos cómo afrontaron y solventaron las dificultades. Asistiremos a lo que hicieron cuando el proyecto encalla, lo que significa estar en el lugar y el momento adecuados, cuando se está preparado y también cuando no se está. Cómo los líderes se reconocen en las retiradas ordenadas, no cuando todo va bien. En suma, vamos a navegar por una de las épocas y por uno de los acontecimientos estelares de la humanidad.

La aportación de Euskal Herria a la expedición

Los antecedentes

Los vascos no estábamos en aquella expedición por casualidad. Este relato se inicia en los pueblos y en las villas de Euskal Herria varios siglos antes de la partida de la expedición. Tras el descubrimiento de América, Sevilla se convirtió en el gran imán que atrajo a multitud de emprendedores, aventureros y personajes de todo tipo. Pero los vascos ya estábamos allí desde mucho tiempo antes, desde la propia conquista de Sevilla en 1248. Sabemos que una colonia relativamente importante de marineros vascos se hallaba asentada en varias zonas de Sevilla, como el barrio de Castellanos, el de la Mar, la collación de Santa María la Mayor y la calle de Castro. Y allí desarrollábamos actividades comerciales y marítimas. Transportábamos de los puertos cantábricos la lana castellana a Flandes y traíamos mercancías de Flandes, Francia, Inglaterra, Italia y la Hansa. De Andalucía, Bretaña e Italia se llevaba trigo al Cantábrico y se exportaba el hierro de las ferrerías vascas a toda Europa.

La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo.

La Casa de la Contratación y sus oficiales vascos

Pero los vascos no solo éramos comerciantes, transportistas y marinos, sino que también tuvimos un papel relevante en la Casa de la Contratación. Ochoa de Isasaga de Ordizia, Juan López de Recalde de Azkoitia y Domingo de Ochandiano de Durango son los más importantes. Juan López de Recalde fue contador de la Casa desde el 20 de septiembre de 1507 hasta 1522 y desde 1528 hasta su muerte en 1532. Protegido de Matienzo, era natural de Azkoitia (Gipuzkoa), proveedor general del Reino y caballero de Santiago. Otro de los oficiales era Domingo de Ochandiano, natural de Durango (Bizkaia). Desarrolló varios cargos en la Casa, fundamentalmente relacionados con la tesorería y como contador desde 1523 hasta 1529, fecha de su muerte.

Tanto Juan López de Recalde como Domingo de Ochandiano tienen actuaciones de gran relevancia en relación a la expedición de Magallanes-Elkano. López de Recalde es el primer vasco que aparece en los documentos de la expedición a las islas de la especiería. Interviene en diferentes momentos durante la preparación de la flota y cuando retorna la nao San Antonio a Sevilla en mayo de 1521, tras abandonar la expedición en el estrecho de Magallanes. Estas actuaciones se recogen en diferentes documentos entre los que se encuentran las cartas al rey en abril y mayo de 1518 quejándose de que no se les ha tenido en cuenta en la puesta en marcha de la expedición al Maluco. También en la respuesta al requerimiento de Magallanes a los oficiales de la Casa de la Contratación en agosto de 1519. En mayo de 1521 escribe una carta al rey informándole de la llegada de la nao San Antonio a Sevilla tras su deserción en el estrecho de Magallanes.

Domingo de Ochandiano tuvo una amplia participación en la preparación de la armada fundamentalmente con asuntos relacionados con la tesorería y los pagos. También tiene una actuación destacada al llegar la nao Victoria a Sanlúcar, en septiembre de 1522, responsabilizándose, entre otras acciones, del socorro que se da a Elkano. Isasaga ya no está en la Casa de la Contratación al iniciarse los preparativos de la expedición al Maluco. Otros dos vascos mantuvieron una relación estrecha con la Casa de la Contratación, Nicolás de Artieta, de Lekeitio, participando en la puesta en marcha de la expedición, y Juan de Heguibar de Azpeitia, en la recepción de la nao Victoria

a su vuelta.

La puesta a punto de la armada de la Especería

La compra de las naos vizcaínas se realizó entre septiembre y octubre de 1518. El proceso de aparejar las naves se extiende desde octubre de 1518 hasta su salida de Sanlúcar en septiembre de 1519. Durante 10 meses, un total de 57 carpinteros y 66 calafates, ayudados en muchas ocasiones por criados o hijos, trabajaron en el acondicionamiento de las naos. Siete de los cincuenta y siete (16%) carpinteros y quince de los sesenta y seis (23%) calafates que trabajaron en las naos eran vascos. También trabajaron maestros, contra maestros, marineros, peones y otros. Los bilbaínos Juan y Rodrigo de Garay fueron suministradores de material a la expedición. La primera libranza realizada a Juan de Garay es el 15 de octubre de 1518 y la última a Rodrigo de Garay el 27 de agosto de 1519, poco antes de partir la expedición.

Los expedicionarios vascos

A lo largo del año que dura la preparación de la flota, se van desarrollando estrategias, jugando cada uno sus cartas y colocando a sus hombres de confianza para apoyarse en ellos si fuera necesario en algún momento. Magallanes, Cartagena, Elkano, Acurio, Elorriaga, ... van rodeándose de los suyos. Magallanes quiere enrolar portugueses. Los capitanes castellanos se oponen a ello.

Del total de hombres que componen la expedición, Euskal Herria es el territorio que más expedicionarios aporta (31) después de Andalucía (73) y por delante de italianos (27) y portugueses (24). Veintidós eran vizcaínos y nueve guipuzcoanos. Catorce embarcaron en la San Antonio, nueve en la Concepción, seis en la Victoria y uno en la Trinidad y en la Santiago. Como hemos señalado, no era ajeno a ello el hecho de que tanto el maestro de la San Antonio, Elorriaga, como el maestro y el contra maestro de la Concepción, Elkano y Acurio, fueran vascos. La pertenencia a una u otra nave va a marcar el futuro de muchos de ellos por los hechos que se producirán durante la navegación. Así, por ejemplo, la mayoría los embarcados en la San Antonio volverá a Sevilla tras la vuelta atrás de la nao en el estrecho de Magallanes y

La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo.

sobrevivirán.

Procedentes de Euskal Herria embarcaron dos maestros, un contra maestro, siete marineros, nueve grumetes, dos pajes, tres carpinteros, tres calafates, un despensero, un sanitario, un hombre de armas y un sobresaliente. Hay que destacar que tres de los cinco carpinteros y tres de los seis calafates de la armada son vascos, lo que indica su experiencia en estos oficios técnicos de gran importancia para las naos.

La localidad vasca que más expedicionarios aportó fue Bermeo, con siete tripulantes, después Bilbao con seis. En el total de la expedición, Bermeo fue la tercera población o villa que más hombres aportó, después de Sevilla y Huelva. La mayoría de ellos eran hombres de mar (un contra maestro, un marinero, dos grumetes y un paje), pero también había un carpintero y un calafate. Seis de ellos embarcaron en la Concepción. Tenían una estrecha y sólida entre ellos, de parentesco, de confianza y de paisanaje. Al compartir apellido la mujer de Juan de Aguirre, María Ochoa de Acurio, y Juan de Acurio, y ser ambos de Bermeo, probablemente eran cuñados. También estaban emparentados Martín de Insaurraga y Pedro de Chindarza, quizás eran primos. Su líder es Juan de Acurio que, con Elkano, los anima a embarcarse y les contrata. Seis de los siete embarcan en la Concepción. El séptimo, Sautua, probablemente tuvo que embarcar en la Trinidad porque la Concepción ya tenía un carpintero, Domingo de Yarza, de Deba. Aquél era un entorno difícil, cuando no hostil, y todos sentían la necesidad de protegerse mutuamente. Y Elkano necesitaba rodearse de hombres fieles.

Ocho expedicionarios vascos, cinco vizcaínos y tres guipuzcoanos, declararon estar casados. Dos de ellos volverán a Sevilla en la San Antonio. Los otros seis fallecieron. En Bermeo quedaron tres viudas: María Ochoa de Acurio, María Ochoa de Artache y Madalena de Marcaida.

El primero de agosto de 1519, nueve días antes de la salida de la expedición de Sevilla, tiene lugar un hecho relevante. Tres vascos, Juan Sebastián de Elkano, Juan de Acurio y Domingo de Yarza otorgan sendos poderes en la plaza de San Francisco de Sevilla ante el escribano Gómez Álvarez de Aguilera y dos testigos: Sancho de Heredia, escribano de la

Concepción, y Martín Ruiz de Iturbe, vecino de Vergara. Elkano, *“que va agora a descubrir la Espeçeria”* da poderes a Juan de Acurio, a Domingo de Yarza, a sus hermanos Sevastián y Domingo de Elkano y a Francisco de Santacruz, mercader y vecino de Sevilla, a todos conjuntamente y a cada uno de ellos para que,

“por mí e en mi nonbre puedan demandar e recabdar e reçebir e aver y cobrar, así en juizio como fuera d’él, de todas e qualesquier personas que sean e con derecho deva e de sus bienes, vezinos e moradores así d’esta dicha çibdad de Sevilla como de otras partes e lugares, todos los maravedís e ducados”

La finalidad de las tres escrituras es la misma, velar por que el otorgante del poder o sus herederos, en el caso de que a este le sucediese alguna desgracia, cobrasen efectivamente la paga del sueldo devengado. Al dar a conocer estos documentos, Juan Gil destacó el “cerrado compañerismo” de los vascos. Estas escrituras muestran de forma clara la confianza que había entre estos tres expedicionarios.

La expedición de Magallanes - Elkano

La expedición tiene tres fases: la comandada por Magallanes hasta su fallecimiento en Filipinas en abril de 1521, los breves meses de mandato del portugués Carvalho, y el liderazgo de Elkano hasta la llegada a Sevilla. Vamos a ir viendo en diferentes pinceladas algunos acontecimientos del viaje especialmente los referidos a los tripulantes euskaldunes.

La partida, el recorrido por el Atlántico y el paso del estrecho de Magallanes.

Antes de la partida de Sevilla, se rechaza a un grumete de Mungia, Pedro de Basozabal por tener sífilis. Estando la armada en Sanlúcar constatan que un grumete sevillano no se ha presentado. Y así a finales de agosto de 1519, el grumete guipuzcoano Pedro de Tolosa se incorpora a la Victoria.

Junto a Pedro de Tolosa estaban enrolados en la Victoria otros cinco expedicionarios vascos. Y en esta nao van a vivir un grave incidente al ser acusado el maestro de esta nao, Antonio Salomón, de haber mantenido

La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo.

relaciones homosexuales con un grumete genovés, Antonio Genovés. En la nao estaban Juan de Zubileta de Barakaldo, paje de trece años; Juan de Arratia de Bilbao, grumete de 15 años; Pedro de Tolosa, de la villa de Tolosa, grumete de 20 años; Ochote de Erandio, de Bilbao, grumete; Juan de Sanfelices de Somorrostro, grumete. Salomón fue ajusticiado y el grumete genovés de suicidó o le tiraron al mar sus compañeros por homosexual. Podemos imaginarnos el impacto de aquella situación en todos ellos.

Ya en la Patagonia argentina, Elkano toma parte activa y destacada en el motín de San Julián el 1 de abril de 1520 contra Magallanes, haciéndose cargo de la nao San Antonio. Tras el posterior golpe de mano de Magallanes y la muerte de los tres capitanes castellanos, el maestre guipuzcoano es condenado a muerte junto con otros 40 hombres. Como Magallanes no puede prescindir de un número tan elevado de expedicionarios, perdona a la mayoría. Juan Sebastián es uno de ellos y, aunque salva la vida, el 7 de abril es degradado a marinero de la Victoria y condenado a trabajos forzados. Podemos imaginar la humillación de Elkano durante aquellos meses que permanecieron en el puerto de San Julián realizando trabajos de mantenimiento y puesta a punto de las naos, encadenado, acarreando maderas, con agua hasta la cintura en aquel duro invierno. Y todo ello, a la edad de 34 años y ante los que habían sido sus subordinados durante meses. Al dejar San Julián, el 24 de agosto de 1520, el testimonio de Mafra apoya el hecho que continuara degradado como marinero en la Victoria,

“(en septiembre de 1521) hicieron capitán de la otra nao a Juan Sebastián del Cano, que desde el estrecho hasta que murió Magallanes, había sufrido muchos disfavores, más él como discreto sufrió hasta que tornó a su cargo que había perdido con estos dos navíos”.

Es decir, que desde el 7 de abril de 1520, en que fue degradado a marinero, hasta que murió Magallanes el 27 de abril de 1521, Elkano habría sufrido “muchos disfavores”, y por tanto lo lógico es pensar que durante este tiempo no habría sido maestre. Así pues, durante más de un año -invernada en San Julián, descubrimiento y cruce del estrecho, travesía del Pacífico, llegada a las Marianas, y a las Filipinas- Elkano habría desempeñado la labor de marinero, que casi con toda seguridad, fue en la Victoria.

Mientras tanto, en el Atlántico, Sebastián de Olarte, marinero de Bilbao, ha muerto de una cuchillada recibida de otro marinero; el maestre de la San Antonio ha fallecido como consecuencia de una cuchillada recibida en el motín de San Julián, y Martín de Garate, carpintero de Deba, se ahoga cuanto trataba de recuperar los restos de la hundida nao Santiago.

En noviembre, mientras están explorando el estrecho de Magallanes, el piloto Esteban Gómez da un golpe de mano en la San Antonio, deteniendo al capitán Mezquita y partiendo para Sevilla. De los catorce vascos que habían embarcado en esta nao, en este momento quedaban once. Así pues, diez vizcaínos y un guipuzcoano vuelven a Sevilla: dos marineros, tres grumetes, un carpintero, dos calafates, un barbero, un dispensero y un balletero. No dieron la vuelta al mundo, pero salvaron la vida.

El recorrido del Pacífico, Filipinas y Borneo

La travesía del Pacífico está marcada por el hambre, la sed y el reguero de muertes por escorbuto sobre todo de la Victoria. Entre los 19 fallecidos por escorbuto encontramos a Ochote de Erandio y a Martín Berrena.

Tras la muerte de Magallanes y el asesinato, cuatro días después, de 25 expedicionarios, con gran parte de la oficialidad, en el banquete de Cebú, la expedición se retira a una pequeña isla filipina llamada Bohol donde nombran a Carvalho capitán general y queman la Concepción, pasando sus tripulantes a las dos embarcaciones restantes, la Victoria y la Trinidad. Poco antes de todos estos acontecimientos, Pedro de Tolosa había sido nombrado dispensero, suboficial a cargo de los alimentos, de la Victoria.

Y ya con solo dos naos se dirigen hacia Borneo, y más concretamente a Brunéi, donde llegan el 8 de julio de 1521 y donde, durante tres semanas, van a vislumbrar el lujo y la fascinación de oriente. Hasta ahora los expedicionarios se han encontrado con diferentes culturas, la mayoría más primitivas, algunas como los patagones en la prehistoria. Pero ahora la casa cambia, han llegado a otro mundo.

Las diferentes regiones que baña el Índico están fuertemente

condicionadas por los monzones que constituyen un sistema de vientos regular y previsible, que permite, conociéndolo, una navegación segura. Los monzones permitían por ejemplo a los comerciantes árabes llegar a la India y a Malasia y volver. Y ello desde tiempo inmemorial. Era una de las vías por las que las especias, la seda, la porcelana... llegaban a Europa. Ello va a crear una enorme riqueza en la zona. Estamos hablando de comerciantes chinos, indios, indonesios, malayos, etc.

Los portugueses son los primeros en atisbar esta realidad y esta riqueza. En 1488 han doblado Buena Esperanza, diez años después llegan a la India, en 1511 a Malaca, en Malasia, y en 1512 en las Molucas, las islas de las especias. El desconocimiento del sistema de los monzones hace pagar a los portugueses un alto precio en vidas. Por otra parte, su pobreza comparada con aquellas riquezas hace que en la India, el rey de Calicut se burle de ellos ante la pobreza de los regalos portugueses. Risas que pronto pagarán caras. Magallanes conocía bien estas tierras porque había llegado hasta Malasia con las expediciones portuguesas. Hasta se dice que había llegado a las Molucas, aunque no parece que sea cierto.

Los expedicionarios van a conocer esta riqueza oriental al llegar, el 9 de julio de 1521, a Brunéi, situado en la isla de Borneo. Magallanes ya no está, ha muerto hace más de dos meses y el nuevo capitán general es el portugués Carvalho. El rey de este enclave de lujosos palacios, templos y mercados es Siripada. Son recibidos con grandes ceremonias. Cinco expedicionarios entre los que están Elkano, el cronista italiano Pigafetta y Domingo de Barrutia desembarcan. Son trasladados en elefantes cubiertos de seda al palacio del gobernador. Duermen en camas lujosas con colchones de algodón forrados de seda. Y son recibidos por Siripada con todo el lujo y protocolos orientales. Nadie se puede dirigir directamente al rey, sino a través de una cadena de cortesanos, el último de los cuales le habla a través de una caña de bambú. Sin embargo, al final todo se tuerce y tienen que salir dejando a dos expedicionarios, uno de los cuales es Domingo de Barrutia. Los expedicionarios se retiran a Bohol donde se quita a Carvalho de capitán general, y Elkano y Espinosa se hacen con el mando de la expedición poniendo rumbo a las Molucas.

Las Molucas

Tras la llegada a las islas de las Especias cargan las naos de clavo y parten el 18 de diciembre de 1521, encontrando que la Trinidad hace agua y tiene que ser reparada. Fue así como se pensó con urgencia en una decisión que no se había considerado anteriormente, cada una de las naos volvería por una ruta diferente, la Victoria por el oeste y la Trinidad por el este. Esta propuesta respondería al parecer a una iniciativa de Elcano. Espinosa era un soldado y su mentalidad y su trabajo eran las de un soldado, acatar las órdenes que se le daban. Y las órdenes del rey eran de no entrar por territorio portugués. Sin embargo, la mentalidad de Juan Sebastián era la de un marino, y el objetivo de un marino es llevar su nave a puerto seguro, aprovechando los vientos y las corrientes. Y el monzón soplabá del nordeste.

La partida de las Molucas

De los doce vascos que quedaban, nueve partieron en la Victoria y tres quedaron con Gómez de Espinosa en Tidore con la Trinidad. Uno de ellos era Juan de Aguirre, cuñado de Acurio. De los carpinteros y calafates que quedaban, al separarse las naos en Tidore, solo uno de los cinco carpinteros y calafates, el carpintero normando Ruxar, embarca en la Victoria. Los otros cuatro, el calafate Juan García, dos carpinteros, Domingo de Yarza y Maestre Antonio, y el contra maestre Anton de Basozabal, que también era calafate, se quedaron en la Trinidad. En estas circunstancias, si le sucediera cualquier percance a Ruxar, como así ocurrió, la Victoria quedaría en una situación comprometida. No sabemos cuáles fueron las razones de esta decisión, pero llama la atención, entre otros motivos porque Elcano y Acurio eran los que en Sevilla habían contratado a Domingo de Yarza y a Anton de Basozabal para la Concepción. Lo más probable es que se dividieran para así tener más posibilidades de que alguno llegara. Por otra parte, ya hemos visto cómo en esta ciudad Elcano, Acurio y Yarza se habían dado poderes sobre sus bienes entre sí.

La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo.

VICTORIA

Juan Sebastián Elcano

Juan de Acurio

Juan de Arratia

Juan de Zubileta

Pedro de Tolosa

Pedro de Chindarza

Lorenzo de Iruña (+)

Juan de Sanfelices (+)

Martín de Insaurraga (+)

TRINIDAD

Juan de Aguirre (+)

Domingo de Yarza (+)

Anton de Basozabal (+)

El recorrido por el Índico sur y el Atlántico

Durante el regreso, en el Índico y el Atlántico, tres vascos fallecen de escorbuto. El 13 de mayo, cinco meses después de haber salido de las Molucas, fallece de escorbuto Lorenzo de Iruña, marinero guipuzcoano de Soravilla (Andoain) que había embarcado en la nao Concepción en Sevilla. Cuatro días después muere de la misma enfermedad, Juan de Sanfelices de Somorrostro, grumete de la Victoria desde el inicio de la expedición.

En Cabo Verde, 13 expedicionarios son capturados por los portugueses. Entre ellos se encuentran Pedro de Tolosa, dispensero y Pedro de Chindarza, paje de Bermeo. Posteriormente son trasladados a Lisboa a la cárcel, desde donde envían una carta a Sevilla, que llega el 10 de octubre, en la que indican que están presos, ya que consta un gasto contabilizado de un ducado (375 maravedís) por el porte de estas cartas. Por las gestiones realizadas por el rey consiguieron regresar a Sevilla cinco meses después. El 23 de abril de 1523 ya estaban en esta ciudad porque Pedro de Tolosa declara en esa fecha a favor de Simón de Burgos, para demostrar que éste no tuvo parte en la detención de los españoles en Cabo Verde.

La figura de Juan Sebastián Elcano

Lo primero que destaca en Elcano es que es un emprendedor que, ya en su juventud, además de otras iniciativas, va a la guerra en busca de fortuna,

participa en las tomas de Orán y Argel y en la guerra de Italia, solicita un préstamo a unos comerciantes saboyanos para armar una nao de 200 toneles, más del doble que la Victoria con la que dio la vuelta al mundo y, al no ser pagado por la administración castellana, entrega la nao a los prestamistas, lo cual constituye un delito de traición. Es decir, desde muy joven muestra una inquietud y una ambición que le hacen destacar.

Elkano es un hombre que no se rinde ante las adversidades. Tras arruinarse y entregar su barco a los prestamistas, acude a Sevilla para volver a empezar. Mueve a sus amistades, parientes y conocidos, y logra ser nombrado maestre de la Concepción, el segundo de a bordo de una de las naos de la armada de Magallanes.

También nos muestra esta capacidad de resistencia cuando, tras su destacada participación en el motín de San Julián contra Magallanes, es condenado a muerte junto a otros cuarenta expedicionarios, aunque posteriormente es indultado y degradado a marinero. Permanece encadenado realizando los trabajos más duros durante los cinco meses de invierno que permanecen en San Julián en la Patagonia. Casi con toda seguridad continúa degradado en el estrecho y durante toda la travesía del Pacífico hasta la muerte de Magallanes. Es entonces cuando recupera el mando como maestre y cinco meses después, en septiembre de 1521, es nombrado capitán de la Victoria.

Elkano tiene una cabeza ordenada y es un hombre previsor y organizado. Así, en su testamento, tiene la precaución, previendo lo que sucederá posteriormente, de indicar que los donativos que hace a las iglesias sean pagados del dinero que el rey le debe y que, mientras que esto no ocurra, no existirá la obligación de cumplir ninguno de aquellos compromisos. También en el testamento vemos su minuciosidad en el reparto de sus bienes entre sus herederos.

Y este orden también se manifiesta cuando, tras la muerte de Magallanes y la destitución de Carvalho, es nombrado capitán, tesorero y contador de todas las mercaderías. Y la razón serían las cualidades que tenía para ello. Desde entonces, como él mismo declara, los intercambios con los naturales de las islas se asientan en el libro del contador y tesorero, lo que, señala, no

ocurría ni con Magallanes ni con Carvalho.

Pero si hubiera que destacar una característica de Elkano, ésta sería su liderazgo. Cuando es nombrado capitán, uno de sus primeros actos es dar el rumbo, la derrota, a la tripulación. Es decir, indicar de forma clara a dónde van y cuál es el objetivo de la expedición. Esto es algo que, como indica también el propio Juan Sebastián, ni Magallanes ni Carvalho hicieron y fue una de las causas del motín contra Magallanes.

Es un capitán que consulta a sus hombres en las decisiones importantes y acepta su opinión cuando la cree acertada. En dos ocasiones pide su parecer a la tripulación. La primera, cuando, hacia el final de la travesía del Índico, la situación se va volviendo dramática, sufriendo por el escorbuto, las vías de agua, el frío y la falta de alimentos, y se plantean ir a tierra en Mozambique. Somete a votación la propuesta y la mayoría decide no bajar a tierra. Y acepta la decisión. Lo mismo ocurre poco después en Cabo Verde, pero aquí la situación es tan desesperada que, por mayoría de votos, se decide desembarcar. Y también acepta la decisión. Es una actitud que no tiene nada que ver con el liderazgo bronco de Magallanes, mucho más rígido y ordenancista.

Y este liderazgo se muestra de manera especial al llegar a Sanlúcar, en la preocupación que muestra por sus tripulantes cuando, en la carta a Carlos I, Elkano le pide que escriba al rey de Portugal para que libere a los trece hombres que han quedado apresados por los portugueses en Cabo Verde.

En resumen, Elkano tiene muchas de las cualidades de un líder moderno, iniciativa, ambición, una mente ordenada, capacidad de organización, no se rinde ante situaciones adversas, marca objetivos claros, implica y escucha a sus colaboradores en las decisiones, y se preocupa por ellos.

Conclusiones

- Euskal Herria aportó a la expedición de Magallanes-Elkano tres naos, carpinteros y calafates, y una tecnología naval heredera de su tradición de construcción naval

- En la Casa de la Contratación tuvieron un papel relevante en la organización de la expedición.
- Euskal Herria fue la segunda comunidad que más expedicionarios aportó a la expedición (31).
- De los 30 expedicionarios que finalizaron la vuelta al mundo, 6 fueron vizcaínos o guipuzcoanos.
- Hacen falta más estudios que profundicen en estos expedicionarios, especialmente en los años previos y posteriores a la travesía.

Bibliografía

- Acosta Rodríguez, Antonio, González Rodríguez, Adolfo, Vila Villar, Enriqueta. La Casa de Contratación y la Navegación entre España y Las Indias. Sevilla: CSIC Publicaciones, Universidad de Sevilla, 2004.
- Agirre Aramaio, Fernando. Nao Victoria. Ondarroa: Revista Hondarroa, 2014, nov., p. 1-17.
- Alberdi Lonbide, Xabier, Etxezarraga Ortuondo, Iosu. La nao Victoria, exponente de la tecnología naval vasca que hizo posible la primera circunnavegación de la tierra (1518-1522). En prensa.
- Almazán, Javier Angel, Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la tierra. Tesis doctoral, Madrid: UAM, 2015.
- https://repositorio.uam.es/xmlui/bitstream/handle/10486/667619/almazan_altuzarra_javier_angel.pdf?sequence=1
- Arteché, José de, Elcano, Madrid: Espasa Calpe, 1972.
- Azpiazu, José Antonio, Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad

La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo.

Moderna, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco 4: 207-225 (2003).

- Barreda Aldámiz-Echeverría, Carlos. Nova imago mundi. La imagen del mundo tras la vuelta al mundo. Madrid: Carlos Barreda Aldamiz-Echeverría editor, 2002.
- Castro, Xabier de, Le voyage de Magellan (1519-1522). La relation d'Antonio Pigafetta au autres témoignanes (2 ed.). Paris, Chandeigne, 2010.
- Catálogo de la Colección de Juan Bautista Muñoz (3 vol.), Madrid: Real Academia de Historia, 1954, 1955 y 1956.
- Colección Documentos para el V Centenario. Transliteración de documentos originales a cargo de Cristóbal Bernal. Sevilla: Iniciativa Ciudadana Sevilla 2019-2022, 2014 (disponible en Internet en la web <http://sevilla.2019-2022.org/>).
- Colección General de Documentos relativos a las Islas Filipinas existentes en el Archivo de Indias de Sevilla. Tomos I-V, Barcelona: Compañía General de Tabacos de Filipinas, 1918-1923 (disponible en Internet en la Biblioteca Digital Hispánica de la Biblioteca Nacional de España).
- Comellas, José Luis, La primera vuelta al mundo, Madrid: Rialp, 2012.
- De la Quadra Salcedo, Fernando. La primera vuelta al mundo. Participación de Vizcaya en la expedición del Cano 1522-1922. Madrid: Imprenta del Patronato de Huérfanos de Intendencia e Intervención Militares, 1928.
- Díaz-Trechuelo, María Lourdes. Navegantes y conquistadores vascos. Madrid, Publicaciones españolas, 1965.
- Elcano, Juan Sebastián y otros. La primera vuelta al mundo. Madrid: Miraguano, 2012.

- Fernández de Navarrete, Eustaquio. Historia de Juan Sebastián Elcano, Vitoria: Imprenta de los Hijos de Manteli, 1872.

- Fernández de Navarrete, Martín. Colección de Documentos inéditos para la Historia de España, tomo I, Madrid: Imprenta de la Viuda de Calero, 1842 (disponible en Internet en Google Books).

- Fernández de Navarrete, Martín. Colección de los Viages y Descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del S. XV. Tomo IV. Expediciones al Maluco: viaje de Magallanes y de Elcano. Madrid: Imprenta Nacional, 1837 (disponible en Internet en Google Books).

- Fernández de Navarrete, Martín. Colección de los viages y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV, tomo V. Expediciones al Maluco: viajes de Loaisa y Saavedra, Madrid: Imp. Nacional, 1837 (disponible en Internet en Google Books).

- Fernández de Navarrete, Martín. Viajes y descubrimientos españoles en el Pacífico. Magallanes, Elcano, Loaisa, Saavedra. Madrid: Tipográfica Renovación, 1919 (disponible en Internet en Internet Archive).

- Fernández de Oviedo, Gonzalo. Historia General y Natural de las Indias, Tomo Primero de la Segunda parte. Madrid: Imprenta de la Real Academia de la Historia, 1852 (disponible en Internet en Google Books).

- Fernández Vial, Ignacio y Fernández Morente, Covadonga. La primera vuelta al mundo. La nao Victoria. Sevilla: Muñoz Moya editor, 2001.

- García Fuentes, Lutgardo. Los vascos en la Carrera de Indias en la Edad Moderna: una minoría dominante. Temas Americanistas; número 16, 2003, pp. 29-49.

- Garmendia Arruebarrena, José, El azcoitiano Juan López de Recalde, Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, tomo 36, 1-4, 1980, pp. 402-405.

- Gil, Juan, El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes, Sevilla: Fundación Cajasol, 2009.

- Gil, Juan, Marinos vascos en la armada de Magallanes. Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País, San Sebastián: 2018, 1-2

- Goicoechea Gandiaga, Miren Begoña, Juan de Zubileta, baracaldés, el más joven de los que consiguieron dar la vuelta al mundo. Vida vasca, Vitoria, N. 38 (1961), pp. 241-243.

- López de Gómara, Francisco. Historia General de las Indias, cap. XIC-CII, Biblioteca Virtual Universal, 2003 (disponible en Internet en: <http://www.biblioteca.org.ar/libros/92761.pdf>)

- Lucena, Manuel, Juan Sebastián Elcano, Barcelona: Ariel, 2003.

- Llorens Asensio, Vicente. La primera vuelta al mundo, Relación documentada del viaje de Hernando de Magallanes – Juan Sebastián del Cano 1519-1522. Sevilla: Imprenta de la Guía Comercial, 1903 (disponible en Internet en Memoria chilena).

- Marco Polo, Juan Gil Fernández, Cristóbal Colón, Rodrigo Fernández de Santaella. El libro de Marco Polo anotado por Cristóbal Colón. El libro de Marco Polo de Rodrigo de Santaella. Madrid: Alianza editorial, 1987.

- Martínez de Zaldibia, Juan. Suma de las cosas cantábricas y guipuzcoanas. San Sebastián: Publicaciones de la Excma Diputación de Guipúzcoa, 1945.

- Mártir de Anglería, Pedro, Décadas del Nuevo Mundo, Madrid: Polifemo, 1989.

- Mazón, Tomás. El viaje de la primera vuelta al mundo. <https://www.rutaelcano.com/la-primera-vuelta-al-mundo>

- Medina, José Toribio, Colección de documentos inéditos para la

Historia de Chile desde el Viaje de Magallanes hasta la batalla de Maipo (1518-1818). Tomos I y II. Santiago de Chile: Imprenta Ercilla, 1888 (disponible en Internet en Memoria chilena).

- Medina, José Toribio, El descubrimiento del océano Pacífico. Hernando de Magallanes y sus compañeros. Documentos. Santiago de Chile: Imprenta Elzeviriana, 1920 (disponible en Internet en Internet Archive).

- Melón y Ruiz de Gordejuela, Amando. Historia de América, tomo VI. Los primeros tiempos de la colonización. Cuba y las Antillas. Magallanes y la Primera Vuelta al Mundo, Barcelona: Salvat, 1952.

- Melón y Ruiz de Gordejuela, Amando, Magallanes-Elcano o La primera vuelta al mundo. Zaragoza: Luz, 1940

- Mira Caballos, Esteban. La vida y la muerte a bordo de un navío del siglo XVI: algunos aportes. Revista de Historia Naval, nº 108, Madrid, 2010, pp. 39-57

- Mitchell, Mairin, Elcano, the first circumnavigator, London: Herder Publications, 1958.

- Mitchell, Mairin, La odisea de Acurio, Barcelona: Luis de Caralt, 1958

- Pérez-Mallaína, Pablo Emilio, Los hombres del océano. Vida cotidiana de los tripulantes de las flotas de Indias. Sigo XVI. Sevilla: Sociedad Estatal para la Exposición Universal Sevilla 92, 1992.

- Romero Tallafigo, Manuel. La persona de Juan Sebastián Elcano. Su testamento. En: Parodi Álvarez, Manuel J., In medio orbe: Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo: actas del I Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo, celebrado en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz) los días 26 y 27 de septiembre de 2016, Sevilla, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, 2016, pp. 39-53. (disponible en Internet en <http://sanlucarprimeravueltaalmundo.com/inmedioorbe/>).

La aportación de Euskal Herria a la primera vuelta al mundo.

- Ronquillo Rubio, Manuela. Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV: fundamentos de su éxito y su permanencia. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia – Bizkaiko Foru Aldundia, 2004.

- Sánchez Sorondo, Gabriel. Magallanes y Elcano, travesía al fin del mundo. Madrid: Nowtilus, 2006.

- Sola, Víctor María de, Juan Sebastián Elcano, Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1962.

- Truchuelo García, Susana. Andrés de Urdaneta: un hombre moderno: Congreso Internacional Ordizia, 25 y 28 de noviembre de 2008, Lasarte-Oria: Ayuntamiento de Ordizia, 2009.

- Uncilla y Arroitauregui, Fermín. Urdaneta y la conquista de Filipinas, San Sebastián: Imprenta de la Provincia, 1907.

- Zulaika, Daniel. Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo. Getaria, Mundubira 500 Elkano Fundazioa, 2019. Se puede descargar libremente en castellano y en euskera en: <https://elkanofundazioa.eus/proyectos-2/elkano-los-vascos-y-la-primera-vuelta-al-mundo-de-daniel-zulaika/>
https://itsasmuseoa.eus/images/Investigacion/Recursos/DanielZulaika/elcano-vascosprimeravueltamundo_2019.pdf



La construcción naval vasca y la nao Victoria

Euskal ontzigintza eta Victoria itsasontzia

Xabier Alberdi Lonbide

Euskal Itsas Museoa / Albaola

Introducción

La nao *Victoria* y su primera vuelta al mundo constituyen los máximos exponentes del grado de excelencia alcanzado por la tecnología naval y la náutica vasca a principios de la Modernidad. Un desarrollo fruto de la intensa evolución experimentada por las actividades marítimas del País Vasco a lo largo de la Baja Edad Media. Nos referimos a la tecnología naval y a los conocimientos náuticos que hicieron posibles hechos tan trascendentales como la apertura de Europa a todos los océanos del globo, el desarrollo de la Carrera de Indias española entre los siglos XVI y XVII, o la expansión oceánica de la actividad ballenera.

La expansión oceánica emprendida por los europeos constituye una de las señas de identidad de la Modernidad y el País Vasco fue uno de los principales precursores y actores de la mencionada expansión. En efecto, los mercantes vascos a partir de mediados del siglo XIV llegaron a predominar en las rutas comerciales desplegadas entre la fachada atlántica europea y el Mediterráneo occidental y contribuyeron de manera decisiva al establecimiento de la

hegemonía naval de Castilla, materializada tras derrotar a las escuadras de Inglaterra (batalla de La Rochelle, en 1372), Aragón (en el curso de la guerra de 1356-1365) y de Portugal (derrotada en el transcurso de cinco enfrentamientos acaecidos entre 1337 y 1402).

Inmersos ya en las conmemoraciones del quinto centenario de la primera circunnavegación de la Tierra, aquellos aspectos relacionados con la fundamental aportación vasca continúan, sin embargo, ignorados o arrinconados. Es el caso, por ejemplo, del contexto histórico y geográfico en el que tuvo origen la nao *Victoria*, así como de las características de esa tecnología vasca que hizo posible aquel acontecimiento de primer orden. Estos aspectos y cuestiones han permanecido durante siglos en el campo de los mitos y leyendas, en especial, los referidos a la denominación y el lugar de construcción de la nao. Lo más sorprendente, en cambio, es el desinterés mostrado por la historiografía española en general para dilucidar estas cuestiones, asumiendo y transmitiendo la idea de su escasa trascendencia histórica.

Más allá de los trabajos hagiográficos referidos a los protagonistas humanos y materiales de la circunnavegación, la presente aportación quiere dejar de manifiesto la importancia de conocer los orígenes y el contexto histórico de la tecnología naval que, entre otras, hizo posible la primera circunnavegación y la expansión oceánica española de los siglos XVI y XVII. Pretende, en suma, contribuir a la superación de esos mitos y a reclamar la necesidad de que se profundice en la investigación de la fundamental aportación vasca a la historia marítima mundial. En efecto, los descubrimientos y la expansión oceánica acontecidas entre mediados del siglo XV y mediados del siglo XVI coinciden con el desarrollo de profundas transformaciones tecnológicas en el ámbito de la construcción naval. El País Vasco constituyó uno de los principales protagonistas de esas transformaciones tecnológicas, de manera que es básico tener en cuenta el contexto histórico que vivía la economía marítima vasca en su conjunto y, en especial la industria de la construcción naval.

1. La Victoria, máximo exponente de la tecnología naval vasca del siglo XVI

La nao Victoria, protagonista de la primera circunnavegación de la Tierra entre 1519-1522, era procedente de Ondarroa (Bizkaia). Originalmente llamada *Santa María*, era propiedad del armador y transportista ondarrutarra Domingo de Apallua y fue rebautizada como *Victoria* tras su adquisición por la Casa de Contratación (Gil, 2009, 274-275 / Agirre Aramaio, 2014, 18-33 / Alberdi Lonbide y Etxezarraga Ortuondo, 2019).

El 17 de septiembre de 1518 Domingo de Apallua otorgó una carta de poder a favor de su hijo Pedro de Arismendy por el que le facultaba a reclamar y cobrar el valor de su nao Santa María de los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla, a quienes la tuvo que vender en contra de su voluntad. Tras varios días de negociaciones, el 23 de septiembre de 1518 Pedro de Arismendy otorgó una escritura de declaración de que dicha nao fue embargada para la armada de Fernando de Magallanes a cambio de 800 ducados. Al día siguiente los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla consignaron en su *Relación del gasto que se a fecho en el armada*, el importe de dicha cantidad a Pedro de Areysmendi, por la adquisición de su nao *Santa María* (Alberdi Lonbide y Etxezarraga Ortuondo, 2019).

Esta misma *Relación* de gastos consigna los importes de la adquisición de otras dos embarcaciones para la expedición, en concreto de la “*nao Gallega*” de Juan Montero por un importe 600 ducados y de la nao *Santa Catalina de Siena*, propiedad del capitán Juan Nicolás de Artieta, por 720 ducados. Serían rebautizadas, respectivamente, como la *Concepción*, de la que fue maestro Juan Sebastián Elcano y en la que navegó hasta que fuera quemada en Filipinas, y la *Trinidad*, buque insignia de Fernando de Magallanes y única en alcanzar las Molucas junto con la *Victoria*, de donde trató de regresar buscando una ruta de retorno hacia oriente. Cabe destacar que Juan Nicolás de Artieta, vecino de Lekeitio (Bizkaia), era Proveedor de la Armada y de la Casa de Contratación y fue el encargado de comprar en Bilbao parte importante de los pertrechos y el armazón necesarios para la expedición de Magallanes-Elcano (Alberdi Lonbide y Etxezarraga Ortuondo, 2019).

Mientras tanto, el día 20 de septiembre de 1518 Diego de Asua, vecino de Santa María de Erandio (Bizkaia), otorgaba otra escritura de declaración de que, en contra de su voluntad, los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla habían embargado su nao *Santa María* con destino a la misma armada por un importe de 880 ducados. Sería rebautizada como *San Antonio* y, de la misma manera que la *Victoria*, consiguió regresar a España tras desertar de la armada de Magallanes en el estrecho que lleva su nombre (Alberdi Lonbide y Etxezarraga Ortuondo, 2019).

Correspondencia entre las 5 naos de la expedición y las adquiridas a particulares				
Denominación final	Precio oficial (maravedís)	Denominación original	Propietario original	Precio de compra (ducados)
<i>San Antonio</i>	330.000	<i>Santa María</i>	Diego de Asua	880 (329.120 maravedís)
<i>Victoria</i>	300.000	<i>Santa María</i>	Domingo de Apallua	800 (299.200 maravedís)
<i>Trinidad</i>	270.000	<i>Santa Catalina de Siena</i>	Juan Nicolás de Artieta	720 (269.200 maravedís)
<i>Concepción</i>	228.000	<i>Gallega</i>	Juan Montero	600 (224.400 maravedís)
<i>Santiago</i>	187.000	desconocida	desconocido	desconocido

Dilucidada la cuestión del origen vasco de la nao *Victoria*, así como de la *Trinidad* y de la *San Antonio*, pasamos a continuación a enumerar algunas de sus características constructivas. Las tres eran embarcaciones de carga, dedicadas al transporte de mercancías. En el momento de ser adquiridas por la Casa de Contratación la *Santa María (Victoria)* estaba fletada para un viaje de ida y vuelta a Londres. De igual manera la *Santa María (San Antonio)* estaba fletada con destino a Flandes. La *Santa Catalina de Siena (Trinidad)*, por su parte, se hallaba arrendada por la Casa de Contratación, probablemente, dedicada al transporte de los pertrechos que su propietario, Juan Nicolás de Artieta remitía desde Bilbao a Sevilla. En suma, no habían sido específicamente diseñadas y construidas para la compleja y arriesgada

expedición, sino que habían sido seleccionadas entre los cientos de barcos vascos, muy afamados para el transporte de mercancías en la época.

Las naos vascas de principios del siglo XVI, probablemente, constituían los mejores buques oceánicos de Europa. En lo que a la actividad del transporte se refiere, se habían impuesto a las embarcaciones de procedencia italiana y portuguesa y, probablemente, superaban a las últimas en las navegaciones que se engolfaban en los océanos, ya que las portuguesas hasta entonces, mayormente, se empleaban en rutas que discurrían paralelas a las costas africanas y asiáticas. Las tres naos eran de unas dimensiones modestas, rondaban entre los 85 y los 120 toneles de arqueo (aproximadamente entre las 100 y las 140 toneladas), tal como solía ser habitual en las expediciones de descubrimiento. De hecho, en torno a los dos tercios de la flota vasca no alcanzaba las 150 toneladas, de manera que representaban al tipo de mercante vasco más común y abundante de la época.

En lo que a sus características constructivas se refiere, se trata de unas embarcaciones que se construyeron durante las fases finales de un proceso de transformación de enorme trascendencia, consistente en la sustitución del sistema de tingladillo por el sistema de varenga-genol, que dio como resultado la conformación del buque oceánico, de las naos transoceánicas que en adelante serían las protagonistas en las distintas rutas desplegadas entre la Península Ibérica, el continente americano y más allá.

Existe cierta controversia con respecto a las características constructivas de las naos de la expedición de Magallanes-Elcano, aunque cabe señalar que los expertos que se reunieron el pasado año en el congreso internacional *Estudio y análisis del contexto tecnológico de la Nao Victoria, en el marco de la Primera Circunnavegación de la Tierra* establecieron un consenso relativo a esta cuestión. A grandes rasgos cabe mencionar que la nao *Victoria* reunía unas características constructivas que se enumeran a continuación y que, probablemente, compartiría con las restantes dos naos vascas:

- Se trataba de embarcaciones construidas según el sistema de varenga-genol y, dotadas, por tanto, de forro a tope en sus obras vivas. El casco, prácticamente en su totalidad estaría construido en roble, aunque no sería

descartable que alguna de las naos, o, incluso, todas ellas contaran con quilla de haya.

- Contaban con popa de espejo, donde se alojaba el timón de codaste.
- Contaban con sendos castillos a proa y a popa, probablemente, entablados a tingladillo.
- Dado su reducido porte, probablemente, estaban dotadas de una única cubierta, de manera que eran las embarcaciones de mayor tamaño las que contaban con más cubiertas.
- Disponían de tres palos, el mayor y el trinquete con velas cuadradas y el de mesana con vela latina.

2. La tecnología naval vasca, la primera en rodear la tierra: Contexto histórico de este hecho

A partir del siglo XIV fue creciente presencia de transportistas y comerciantes vascos en diversos países de la fachada atlántica europea y del Mediterráneo. A partir de mediados del siglo XV, además de frecuentar los principales puertos franceses o flamencos (Arízaga Bolumburu y Bochaca, 2003, pp. 41-53; Arízaga Bolumburu, 1988, pp.: 287-303; Orella, pp. 65-114; Tranchant, 1995, p.: 241), más del 80% de las embarcaciones que desde la Península Ibérica navegaba a puertos ingleses como Bristol procedían de puertos vascos (Childs, 2003, pp. 55-64; Childs, 2018, pp.171-173.). Al mismo tiempo se constata la creciente presencia vasca en puertos de la Andalucía atlántica (Ferrer, 2003, pp. 115-128; Txueka, 2003).

En estas circunstancias, en que la flota vasco-castellana predominaba en las rutas comerciales del occidente europeo, los portugueses comenzaron a avanzar en el océano más allá de las Canarias: en 1418 llegaron al archipiélago de Madeira y en 1427 a las Azores. En adelante las expediciones portuguesas fueron avanzando cada vez más al sur, tratando de alcanzar las fuentes de las riquezas procedentes del África meridional, en especial oro y esclavos para las plantaciones de las islas recién descubiertas en el Atlántico. Así en 1471

alcanzaron el Golfo de Guinea, emplazamiento de la Mina de Oro. Después del Tratado de Alcaçovas (1479) que puso fin a la Guerra Civil castellana y reconoció la soberanía portuguesa sobre todas las islas y territorios africanos descubiertos o a descubrir en el futuro, salvo las islas Canarias que se reservaron para Castilla, las exploraciones portuguesas adquirieron un nuevo empuje. En adelante, otro de sus principales objetivos sería el de descubrir una ruta hacia el lejano oriente, fuente de las especias y de otros productos de lujo.

Mientras los portugueses, desbancados de las rutas mercantiles desplegadas entre el Mediterráneo y el norte de Europa, emprendían su expansión hacia el Atlántico meridional, los transportistas vascos, que durante la primera mitad del siglo XV habían acaparado el tráfico comercial entre las principales plazas del Mediterráneo occidental como Barcelona, Génova, Mallorca, Valencia y Marsella (desde 1423) (Heers, 1979; Tranchant, 1995; Ferreira, 1988a, p.: 689; Ferreira, 1988b), a partir de mediados de dicho siglo comenzaron a experimentar serios problemas. Las mencionadas plazas mercantiles, progresivamente, comenzaron a prescindir de sus servicios: en Marsella desde 1447, en la corona de Aragón desde 1457 y en Génova desde 1469. En adelante los transportistas vascos fueron concentrando sus operaciones en las principales plazas portuarias de la Andalucía occidental, como Cádiz, Sevilla y Sanlúcar, que hasta entonces habían servido tan sólo como eventuales puntos de recalada en las rutas de transporte desplegadas entre el Mediterráneo occidental y el norte de Europa. En adelante serían, principalmente, los comerciantes genoveses, florentinos y burgaleses, asentados en las plazas andaluzas, quienes contratarían los servicios de los vascos para el transporte de pescado andaluz y africano a Italia, así como vinos y frutos andaluces, y productos canarios (azúcar, vinos...) y africanos a países del norte como Inglaterra y Flandes. De hecho, los transportistas vascos fueron progresivamente abandonando las rutas desplegadas en el Mediterráneo occidental en beneficio de las extendidas entre Andalucía y el Atlántico norte. En efecto, (Childs, 2003, pp. 55-64; Childs, 2018, pp.171-173.; Ronquillo, 2004, pp.: 111-114, 209-227).

Estas transformaciones tuvieron honda repercusión en la economía marítima vasca, así como en la evolución de las características constructivas

de las embarcaciones, como más adelante se describirá. Desde el siglo XIII la numerosa flota transportista vasca que operaba entre el Atlántico y el Mediterráneo constituía el principal sostén de actividades como el comercio o las pesquerías. Es decir, los intereses predominantes eran los vinculados al transporte, aunque ello no significa, como se ha solido afirmar en muchas ocasiones, que los nautas vascos se dedicaran exclusivamente al transporte de mercancías, al servicio de comerciantes extranjeros o ajenos a su país. Disponían de varios capítulos de comercio propios de gran importancia como podían ser la grasa de ballena, pescado y, sobre todo, el hierro. En suma, al amparo de la potente actividad transportista comerciaban con dichos productos y con sus mercancías de retorno. A partir de las décadas finales del siglo XV, el progresivo abandono de las rutas de transporte desplegadas entre el Atlántico y el Mediterráneo en beneficio de las que partían desde las plazas occidentales andaluzas acarrió la progresiva consolidación de la posición de los comerciantes vascos, que se fueron asentando en las mismas. En efecto, Andalucía occidental constituía un importante centro de redistribución de mercancías procedentes del norte de África, Canarias, norte de Europa y Mediterráneo, lo cual contribuía a incrementar su atractivo para los comerciantes vascos.

Este es el contexto en el comenzaron a disociarse, progresivamente, los intereses de los comerciantes y de los transportistas vascos. Síntoma de este proceso, los transportistas vascos, a fin de consolidar sus intereses, emprendieron el proceso de institucionalización de la principal entidad de apoyo que disponían en Andalucía: el *Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz*. Resultado de este proceso de institucionalización, consiguieron que los Reyes Católicos confirmaran en 1500 sus ordenanzas. Unas ordenanzas (Ronquillo, 2004, pp.: 111-112; Txueka Isasti, 2003) que reconocían a sus pilotos el monopolio del pilotaje entre los dos mares dispuestos a ambos lados del estrecho de Gibraltar.

Mientras tanto, en 1488 el navegante portugués Bartolomeu Dias tras doblar el Cabo de Buena Esperanza alcanzó el océano Índico, lo cual constituyó el desencadenante de la carrera entre Castilla y Portugal para hallar la ruta más corta posible hacia la “especiería” y el extremo oriente. Así, en 1492 Cristóbal Colón, con la intención de establecer una ruta por occidente,

arribó a América. Ambas potencias trataron de zanjar la disputa mediante la firma en 1494 del Tratado de Tordesillas que demarcaba las respectivas zonas de navegación y conquista mediante una línea que se extendía de polo a polo, situada a 370 leguas al oeste de las islas Cabo Verde. El descubrimiento colombino acarrió nuevas y lucrativas oportunidades para los interesados, tanto en el comercio como en el transporte y contribuyó a incrementar aún más sus diferencias.

Estas diferencias a partir de finales del siglo XV dieron lugar a enfrentamientos que se materializaron en torno a las dimensiones de las embarcaciones preferidas por unos y por otros. Los transportistas dedicados a portear mercancías fletadas entre puertos más o menos alejados preferían embarcaciones de mayores proporciones, capaces de acoger más carga y por tanto más rentables. En cambio, a los comerciantes les resultaban más baratos los servicios ofrecidos por embarcaciones menores, ya que las primas de los seguros se encarecían en función del número de escalas y las grandes embarcaciones sufrían enormes demoras en espera de completar carga. Comenzaron, incluso, a contratar los servicios de barcos extranjeros más económicos (Friel, pp.: 50-51; Alberdi Lonbide, 1998).

En esta coyuntura los interesados en el transporte iniciaron gestiones en la corte y obtuvieron la promulgación en 1500 –significativamente, el mismo año en que se confirmaron las ordenanzas del *Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz*– de una Real Provisión que otorgaba la preferencia de carga a los barcos naturales sobre los extranjeros. Además, una Real Orden de 1511 reconocía la misma preferencia a las embarcaciones de mayores dimensiones sobre las menores. A pesar de la promulgación de estas normas los intereses de los comerciantes se fueron, progresivamente, imponiendo sobre los de los transportistas. De hecho, a lo largo de la primera mitad del siglo XVI la Corona mostró una actitud permisiva en lo referente a su incumplimiento hasta que la coyuntura bélica del reinado de Felipe II motivó su endurecimiento. En el interín, sin embargo, la otrora boyante actividad transportista vasca declinaría definitivamente en beneficio de otras actividades como el comercio –en especial el americano– y las pesquerías de Terranova (Alberdi Lonbide, 2012, 591-598).

Con todo, a principios del siglo XVI el conjunto de comerciantes, armadores y navieros vascos y cántabros constituían un poderoso lobby en conjunción con los poderosos comerciantes castellanos –enriquecidos con el tráfico de la lana- y andaluces. Este lobby de poder, que controlaba el *Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz*, se vinculó estrechamente con la política oceánica de la Monarquía y las instituciones creadas para su administración. En 1503, a instancias del arzobispo Juan Rodríguez de Fonseca, Presidente de las Indias, el canónigo Sancho de Matienzo, nacido en el valle de Mena (Burgos) en el seno de una familia oriunda de Bizkaia, instituyó la Casa de Contratación de Sevilla, organismo que, en adelante, ostentaría el monopolio de la administración del comercio con América. Matienzo ejerció el puesto de tesorero de la Casa hasta su fallecimiento en 1523 y fue sucedido por Domingo de Ochandiano, natural de Durango (Bizkaia), marido de una sobrina suya. Otros vascos ocuparon, también, cargos relevantes en la Casa, como Ochoa de Isasaga, antiguo embajador de los Reyes Católicos en Portugal, natural de Ordizia (Gipuzkoa), que entre 1509 y 1516 fue su factor y redactó sus primeras ordenanzas, o Juan López de Recalde, natural de Azkoitia (Gipuzkoa) que ejerció el cargo de contador entre 1510-1522 y 1529-1532, etc.

Al frente de la institución rectora de la política oceánica de la Monarquía, estos oficiales velaron por sus propios intereses, estrechamente vinculados con el conjunto de comerciantes, armadores y transportistas vascos. Como resultado, el 80% de los barcos que a partir de 1520 integraron las flotas de la Carrera de Indias, organizadas por la Casa de Contratación, eran de construcción vasca (Chaunu, 1983, pp.: 210-230). Sobre ellos recayó, también, la responsabilidad de organizar la expedición de Magallanes-Elcano, en cuyo cometido quedan, también, de manifiesto la capital importancia de las redes de relaciones que les vinculaban con los intereses económicos vascos. Por una parte, encomendaron a Juan Nicolás de Artieta, natural de Lekeitio (Bizkaia), la tarea de adquirir y acopiar en Bilbao parte importante del armazón necesario para la expedición. Artieta era Proveedor de la Armada y de la Casa de Contratación, y como tal se encargó de la organización y el aprovisionamiento de otras empresas de gran importancia histórica, como la construcción en Bilbao de las siete embarcaciones que integraron la expedición de Loaisa-Elcano a partir de 1524. Varias embarcaciones de su

propiedad fueron también adquiridas por la Casa de Contratación para que sirvieran en distintas expediciones, siendo la más destacada la *Santa Catalina de Siena*, que como arriba se señalaba, fue rebautizada como *Trinidad* para que actuara como buque insignia de la expedición de Magallanes-Elcano. Por otra, además de la nao de Artieta, eran también vascas la *Victoria* y la *San Antonio*. Significativamente, a la hora de ser adquiridas las embarcaciones, estas dos últimas fueron las que mayor precio alcanzaron: 3.529,41 maravedís/tonel y 2.750 maravedís/tonel respectivamente. Es muy probable que los vínculos y relaciones existentes entre los propietarios de estas embarcaciones y los altos oficiales de la Casa de Contratación constituyan un factor de primer orden a la hora de entender su mayor precio (Alberdi Lonbide y Etxezarraga Ortuondo, 2019).

3. La construcción naval vasca en los inicios de la Modernidad

Sin negar la influencia del conjunto de vínculos entre los transportistas, comerciantes y navieros vascos con el lobby que controlaba la Casa de Contratación de Sevilla, es innegable que, a la hora de preferir las embarcaciones vascas para las expediciones, ejercía un peso aún mayor su excelente calidad constructiva y navegabilidad. De hecho, el proceso es inverso. Es decir, el lobby vasco de ciudades como Sevilla fue una derivación del auge de los transportistas, basado, a su vez, en la alta calidad e idoneidad de su tecnología naval. En efecto, las embarcaciones vascas, tan aptas para el transporte de grandes volúmenes, pronto demostraron su idoneidad, también, para las singladuras oceánicas. El enorme viaje de la Primera Circunnavegación del Planeta puede constituir la principal prueba que muestra la inmejorable calidad constructiva, idoneidad de los diseños y aptitud de las capacidades náuticas de las embarcaciones construidas en el País Vasco.

En efecto, durante el viaje quedaron de manifiesto las excelentes aptitudes náuticas de las tres naos vascas, frente a la *Santiago* y la *Concepción*, naufragada la primera en pleno cometido de sus funciones en la costa de Patagonia y desechada y destruida la segunda el 2 de mayo de 1521 en Filipinas. Mientras tanto, seis días más tarde, el día 8 de mayo arribaba a Sevilla la nao vasca *San Antonio*, tras una singladura solitaria de más de cinco meses y medio a lo

largo del océano Atlántico tras haber desertado de la flota en el estrecho de Magallanes. Esta nao que, como arriba se comentaba, previamente se dedicaba al transporte de mercancías entre la Península y el norte de Europa, tras esta dura navegación continuaba en excelentes condiciones y el mes siguiente a su arribada fue destinada a la escuadra de galeras dedicada a la protección de las costas granadinas frente a los ataques que perpetraban los piratas moros y turcos. Por tanto, fueron las dos naos vascas, *Trinidad* y *Victoria* las únicas que alcanzaron las Molucas. Una vez cargadas de clavo, la primera, al mando del capitán Gonzalo Gómez de Espinosa, tras permanecer en Tidore hasta el día 6 de abril de 1522 para reparar una importante vía de agua reemprendió su viaje tratando de descubrir una ruta de retorno, navegando hacia oriente por el océano Pacífico. Alcanzó los 42º Norte, donde un duro temporal le ocasionó graves averías. Sufrió, además, de gran escasez de víveres, con lo que puso de nuevo rumbo a las Molucas, donde tras siete meses de singladura terminaría apresada por los portugueses, quienes desmantelaron su obra muerta para usar sus materiales en la construcción de un fuerte en Ternate y el casco terminó por hundirse. La *Victoria*, por su parte, tras zarpar de Tidore el 21 de diciembre de 1521 al mando de Juan Sebastián de Elcano, culminó la Primera Vuelta el Mundo cuando tras mil y un penalidades tomó la bahía de Sanlúcar el 6 de septiembre de 1522. Este mercante, originariamente dedicado, también, al transporte en las costas europeas, tras su increíble y dura singladura alrededor del globo continuaba en condiciones para emprender nuevas expediciones transoceánicas. En febrero de 1523 pasó a manos privadas quienes la usaron en viajes comerciales a América, en cuyo cometido se perdió tras 1525 (Alberdi Lonbide y Etxezarraga Ortuondo, 2019).

En suma, la tecnología naval vasca era puntera en la Europa de principios del siglo XVI. Una tecnología naval fruto de la evolución experimentada a finales de la Baja Edad Media por una embarcaciones, en principio, concebidas para el transporte de mercancías entre distintos territorios desplegados entre Europa del norte y el Mediterráneo, pero que dio lugar a las excelentes naos vascas, capaces de afrontar con éxito todo tipo de inclemencias meteorológicas y condiciones de mar en cualquier océano del mundo, aptas para el transporte de grandes cargamentos y numerosas tripulaciones en viajes transoceánicos que duraban varios meses y fiables ante cualquier eventualidad

gracias a su sólida construcción, alta maniobrabilidad y gran resistencia frente al inevitable desgaste ocasionado por los elementos.

La mencionada evolución acaecida a partir de mediados del siglo XV, a grandes rasgos, consistió en el progresivo abandono de las embarcaciones de grandes dimensiones en las rutas comerciales extendidas por todo el occidente europeo (Braudel, pp.: 300-301; Friel, pp.: 37-55; Mollat, pp.: 340-343; Scammell, p.: 332) y en la sustitución de las embarcaciones de tingladillo por las construidas mediante el sistema de varenga-genol, que, en general, eran de dimensiones más modestas.

Una de las claves del éxito de la construcción naval a lo largo del siglo XV consistía en que producía embarcaciones de un diseño excelente y de dimensiones “medias”. El arqueado medio de la flota vasca rondaba las 200-250 toneladas, siendo muy contadas las que superaban las 600 toneladas. Estas embarcaciones de tamaño “medio” eran muy aptas para transporte entre distintos puertos situados entre el Mediterráneo y el norte de Europa y resultaban muy versátiles para adecuarse a las necesidades de los comerciantes. Así desbancaron a las enormes carracas y galeras italianas que navegaba en esas rutas desde el siglo XIII (Friel, pp.: 46-50; Ronquillo, 2004, pp.: 228-229). Las transformaciones económicas acaecidas a partir de mediados del siglo XV que, tal como se señalaba arriba, acarrearón el progresivo abandono de las rutas de transporte del Mediterráneo a favor de las desplegadas desde la Andalucía occidental, así como la consolidación de los comerciantes vascos en sus principales plazas mercantiles, contribuyeron aún más al fortalecimiento de la tendencia de sustitución de los mercantes de grandes proporciones por barcos cada vez menores. Progresivamente predominaban los intereses de los comerciantes sobre las de los transportistas a la hora de diseñar y construir las embarcaciones. Durante las décadas iniciales del siglo XVI, las embarcaciones cuyas dimensiones oscilaban entre las 60 y las 199 toneladas serían las más numerosas de la flota vasca. En 1534, suponían más del 71% de la flota guipuzcoana, mientras que las que alcanzaban y superaban las 200 toneladas de arqueado suponían el 17,28%.

Las embarcaciones dedicadas al transporte hacia países del Atlántico norte como Flandes o Inglaterra eran mayoritariamente menores de las 150

toneladas (13 de un total de 18), destacando las que no alcanzaban las 100 toneladas con 8 unidades. El transporte hacia el Mediterráneo occidental era la que empleaba las mayores embarcaciones, en su gran mayoría de un tonelaje superior a las 150 toneladas (10 de un total de 14). De las únicas 8 naos guipuzcoanas mayores de las 300 toneladas 5 se dedicaban al transporte al Mediterráneo occidental, otra se hallaba en Andalucía y otras dos en puerto. Únicamente, se consignan dos naos empleadas en el transporte al flete entre Flandes y Andalucía, una de 250 toneladas y otra de 170. En adelante, la creciente deriva de los intereses de los comerciales y navieros hacia actividades como la Carrera de Indias y las pesquerías de Terranova, arrinconarían de manera definitiva la actividad transportista, lo cual se manifiesta en la radical transformación de la composición de la flota acaecida en pocas décadas. En efecto, para 1562 el número de embarcaciones de tamaño “medio”, que oscilaban entre las 60 y 199 toneladas, se había reducido hasta suponer el 30% (una reducción de más del 41%), sustituidas por las menores de 60 toneladas (más del 23%) dedicadas al transporte en torno a la Península y las mayores de 200 (más del 46%) empleadas la mayoría en Terranova y la Carrera de Indias (Alberdi Lonbide, 2012, pp.: 430-436).

Además del hierro, cuya producción se incrementó a lo largo de la Baja Edad Media a medida que se generalizaba la utilización de la energía hidráulica en las numerosas ferrerías del país, la poderosa industria de la construcción naval vasca dependía de la disposición de abundantes recursos forestales aptos para la obtención de piezas navales específicas. Las primeras noticias documentales referidas, tanto a la introducción de restricciones al uso ilimitado de los recursos forestales como al establecimiento convenios y regulaciones de su explotación, síntomas de la existencia de un fuerte proceso de deforestación, son de finales del siglo XIV y del siglo XV, respectivamente (Aragón Ruano, pp.: 60-62; Alberdi Lonbide, 2012, pp.: 109, 113-114, 129, 420-422).

Aunque para la solución del problema de la progresiva disminución de los recursos forestales no bastaban las medidas coercitivas y los acuerdos para la explotación de los montes, son muy tardías las primeras referencias que aporta la documentación escrita acerca de la introducción de políticas de fomento del arbolado y de la aplicación de modalidades de explotación de la madera que

contribuyan a su optimización. No fue hasta 1496 en que los Reyes Católicos promulgaron una pragmática que prohibía la tala de los árboles por la cepa y ordenaba que se les dejara “horca y pendón”, es decir, que se generaran árboles trasmochos que permitieran la producción de piezas para la construcción naval, de ramas destinadas a combustible y de sotobosque apto para el pasto del ganado. Es más tardía la pragmática que ordena la formación de plantíos, emitida por Carlos I en 1518. Resulta aún más sorprendente que la Provincia de Gipuzkoa esperara hasta 1548 para elaborar su Ordenanza de plantíos que mandaba la plantación de árboles en los municipios y la aplicación de la técnica de trasmucho, cuya observancia se iría generalizando a lo largo de la segunda mitad del siglo XVI (Aragón Ruano, pp.: 40-41, 62-63, 69).

Sin embargo, la documentación arqueológica correspondiente a varios pecios vascos como el de Newport (Gales), o el *San Juan* de Red Bay (Canadá), aporta importantes noticias que atestiguan la generalización de prácticas de silvicultura destinadas a la elaboración de piezas específica para la construcción naval, no sólo a mediados del siglo XVI sino ya a un siglo antes. Ambas embarcaciones representan el inicio y el final del proceso de transformaciones experimentadas por la construcción naval a partir de mediados del siglo XV. El de Newport, construido hacia 1449, se trata de una gran nao construida a tingladillo, una de aquellas embarcaciones de tamaño “medio” que sustituyeron a las enormes carracas italianas en las rutas de transporte extendidas entre el Mediterráneo y el norte de Europa. La *San Juan*, constituye una de tantas naos mayores de las 200 toneladas que se dedicaban a las pesquerías de Terranova, construida mediante el sistema de varenga-genol. A pesar de todas estas diferencias, en especial las constructivas, en ambos casos se documenta que la elaboración de sus piezas partió de una cuidadosa aplicación de técnicas silvícolas.

Conclusiones

La nao *Victoria* constituye, quizás, la principal representante del protagonismo ejercido por el País Vasco en las profundas transformaciones que experimentó la tecnología naval de occidente a partir de mediados del siglo XV y que dio como resultado la conformación de los buques oceánicos que permitieron a los estados europeos la creación de sus imperios coloniales

a lo largo de todo el planeta. Esa evolución tecnológica fue a la vez causa y efecto de las profundas transformaciones acaecidas en el seno de la economía marítima vasca. Al tiempo que los intereses comerciales se iban imponiendo a los transportistas, la actividad del transporte naval, que había sido la principal actividad marítima vasca a lo largo de la Baja Edad Media, comenzó un proceso decadente, sometiéndose a los intereses de los comerciantes vascos: durante las primeras décadas del siglo XVI el transporte de largo recorrido que se desarrollaba entre distintos territorios del Atlántico y el Mediterráneo entró en fase de extinción y a partir de mediados de este siglo los transportistas vasco, progresivamente, abandonarían las rutas hacia el norte de Europa y se reducirían a la navegación peninsular entre País Vasco-Andalucía. En adelante, serían las actividades transoceánicas (Carrera de Indias y pesquerías de Terranova) las actividades estrella desarrolladas por los vascos.

En todo este proceso la construcción naval vasca dio muestras de gran dinamismo, innovación y versatilidad, ya que se fue adaptando a las nuevas situaciones económicas y aplicando las transformaciones tecnológicas sin perder en todo momento su primacía a nivel internacional. Unas capacidades que nos deberían llevar a replantearnos las consideraciones que en muchas ocasiones hacemos los historiadores acerca de una actividad, en muchas ocasiones encorsetada bajo adjetivos como “tradicional”.

Bibliografía

- Agirre Aramaio, F.: “Nao Victoria”, *Hondarroat* (2014), 18-33.
- Alberdi Lonbide, X. y Etchezarraga Ortuondo, I.: “The Victoria, an example of Basque maritime technology that enabled the first circumnavigation of the globe (1518-1522)”, *International Journal of Maritime History* (2019), (En prensa).
- Alberdi Lonbide, X.: *Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII*, Universidad del País Vasco (2012). https://addi.ehu.es/bitstream/10810/12244/1/XABIER_ALBERDI.pdf

- Alberdi Lonbide, X.: “Conflictos de intereses en torno a la aplicación de las Pragmáticas de Fletes en Guipúzcoa, entre mediados del siglo XVI y principios del siglo XVII”, *Congreso internacional Las sociedades ibéricas y el mar a finales del siglo XVI*, t. IV, Sociedad estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V-Pabellón de España, Expo’98-Lisboa (Madrid, 1998).
- Aragón Ruano, A.: “*Jurisdicción acumulativa y a prebenzion*” frente a “*Jurisdicción probativa y omnimoda*”. *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*, Aranzadi Zientzi Elkarte (San Sebastián, 2001).
- Arizaga Bolumburu, B.: “La actividad comercial del País Vasco en la Edad Media”, *II Congreso Mundial Vasco. Historia de Euskal Herria*, vol. 2, Txertoa (San Sebastián, 1988).
- B. Arizaga Bolumburu, B. y Bochaca, M.: “El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media”, *Itsas Memoria* 4 (2003).
- Braudel, F.: *El Mediterráneo y el Mundo Mediterráneo en la época de Felipe II*, vol. 1, Fondo de Cultura Económica (Madrid, 2001).
- Chaunu, P., et al.: *Sevilla y América siglos XVI y XVII*, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla (Sevilla, 1983).
- Childs, W.R.: “Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c.1200-c.1500”, *Itsas Memoria* 4 (2003).
- Childs, W.R.: “The trading context of the Newport Ship: The Overseas Trade of Bristol and its Region in the Mid-Fifteenth Century”, en E. T. Jones y R. Stone (ed.), *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century*, University of Wales Press (Cardiff, 2018).
- Ferreira Priegue, E. (a): *Galicia en el comercio marítimo medieval*,

Fundación Pedro Berrie de la Maza (La Coruña, 1988).

- Ferreira Priegue, E. (b): “Unos mareantes vascos en Barcelona en 1393”, *II Congreso Mundial Vasco. Historia de Euskal Herria*, vol. 2, Txertoa (San Sebastián, 1988).

- Ferrer, M.T.: “Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos”, *Itsas Memoria* 4 (2003).

- Friel, I.: “The rise and fall of the big ship, 1400-1520”, en E. T. Jones y R. Stone (ed.), *The World of the Newport Medieval Ship. Trade, Politics and Shipping in the Mid-Fifteenth Century*, University of Wales Press (Cardiff, 2018).

- Gil, J.: *El exilio portugués en Sevilla. De los Braganza a Magallanes*, Fundación Cajasol (Seville, 2009).

- Heers, J. : “Le commerce des basques en Méditerranée au XVe siècle après les Archives des Gênes”, en *Société et économie à Gênes (XIVe-XVIe siècles)*, Variorum Reprints (London, 1979).

- Mollat, M. : *Le commerce maritime Normand à la fin du Moyen Âge*, Plon (Paris, 1952).

- Orella Unzue, J.L.: “Comerciantes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa”, *Itsas Memoria* 4 (2003).

- Ronquillo Rubio, M.: *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV: fundamentos de su éxito y permanencia*, Diputación Foral de Bizkaia (Bilbao, 2004).

- Scamell, G.: “English Merchant Shipping at the End of the Middle Ages: some East Coast Evidence”, *Economic History Review*, Second Series, 13 (1961).

- Tranchart, M.: “Méditerranée et genèse du navire moderne:

La construcción naval vasca y la nao Victoria.

l'intervention basque (XIVe-XVIe siècles)”, en *Méditerranée, mer ouverte. Actes du Colloque de Marseille*, T. I (Marseille, 1995).

- Txueka Isasti, F.: “El Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz. La otra historia marítima de los vascos: del *Mare Nostrum* al Pacífico”, *Itsas Memoria* 8 (2016).



Euskal Herria «itsastarra» lehen mundubiraren testuinguruan

Euskal Herria “marítima” en el contexto de la primera vuelta al mundo

Álvaro Aragón Ruano
EHU-UPV

Itsasoari bizkarra emanez

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.

Ignazio Telletxearen (2009 [1989], 11) hitz adierazgarri hauek laburbiltzen dute Euskal Herriko historia itsastarrak urteetan pairatu duen bazterketa. Are okerrago, kasu batzuetan egun ere, hogeita hamar urte beranduago, egoera beran gaude. XIX. mendearen bukaeran euskal abertzaletasuna eraikitzen ari zenean -Europako beste lurraldeetan bezala, besteak beste, Espainia, Frantzia, Ingalaterra edo Estatu Batuak-, mende horretan zehar sortutako irudi eta *topoi*-etan oinarrituz, garaiko egileek beren inguruko errealitateari erreparatu zioten, autore batzuek “landako utopismo erregresiboa” bezala izendatu duten irudia sortuz. Momentu horretan, euskal lurraldeek eskaintzen zuten irudia XIX. mendetik aurrera

gertatutako *birbaserriratzearena* zen. Garai hartan Euskal Herrian lehen industrializazioa ematen ari zen eta horrek, besteak beste, etorkinen etorrera ekarri zuen. Egoera horretan euskal abertzaletasunaren ideologiek eta idazleek euskal esentzia bilatu zuten, gizatalde berrien eta berrikuntzen kontrapuntutzat, eta horretarako baserrira eta landa eremura egin zioten so. Ordurako garai bateko itsas ekonomiaren garrantzia ia desagertua zegoen, arrantzaren salbuespenarekin. Horrexegatik, euskalduntasunaren arketipoa landa eta baserri munduan eta errealtatean oinarritu zen, gainera, ustez, antzin-antzinakoa eta denboran poderioz aldagaitz zela. Ia Neolito garaitik euskalduntasuna eta euskaldunak ez ziren aldatu eta beti egon ziren nekazaritzan eta abeltzaintzan oinarrituak (Vázquez Larrea, 2009, 197- 223). Aldi berean, abertzaletasunak ama lurraren mitoa sortu zuen, hau da, kultura eta hizkuntza berezia zeukan herri horri lur bat eman behar zitzaion, noizbait Estatu bihurtuko bazen, eta horretarako begi-bistako lurraldetasuna eduki behar zuen; horregatik abertzaletasuna lurrari lotu zitzaion, baina ez itsasoari, itsasoa mugatzea zailago baita, bertan Estatuaren mugak lausotu egiten baitira.

Geroztik euskal gizartea itsasoari bizkarra emanez bizi izan da, XVIII. mendera arteko historia ahaztuta, euskaldunen eta itsasoaren arteko lotura baztertuz. Beraz, euskalduntasunaren benetako esentziari muzin eginez bizi izan gara Euskal Herrian. Horrek ondorio latzak izan ditu ondarearen eta historiaren zaintze eta berreskurapenean. XX. mendean zehar gure itsas ondarea ez da benetan ondo baloratu eta galtzen eta desagertzen utzi da. Egun zorionez, gauzak pixkanaka aldatzen ari dira, nahiz eta arlo batzuetan berandu izan garai bateko ondarea berreskuratzeko. Egun Euskal Herriaren historia “itsastarra” aldarrikatu behar dugu historialariok eta euskal lurraldeek XVIII. eta XIX. mendera arte itsasoarekiko izandako ezinbesteko lotura berreskuratu ere.

Euskal Herria, merkatarien lurra

XV. eta XVI. mendeetan Euskal Herria lurralde itsastarra kontsidera dezakegu. Batasun politikoa ez izan arren eta bi estatuen artean banatua egon arren, Euskal Herriko sei lurraldeek (Araba, Bizkaia, Gipuzkoa, Lapurdi, Nafarroa eta Zuberoa) talasokrazia bat osatzen zuten, hau da, itsasoari loturiko zibilizazioa. “Itsastarra” hitza erabiltzen dugunean, ematen

du itsas ondoko edo kostako eremuetaz hitz egiten ari garela, baina Antzin Errejimenean, hau da,

XIX. mendera arte, ez zen horrela izan. Egia esan, euskal lurraldeen ekonomia, kostaldeko zein barrualdeko eskualdekoen ekonomia, itsasorantz guztiz bideratuta zegoen. XV. eta XVI. mendeetan Euskal Herriko kaiek izan zuten indarra ezin da ulertu barrualdeko itsasgizon, marinel, gai, jaki, egur, burdin edota kapitalik gabe. Are gehiago, euskal lurraldeek izan zuten garapena ezingo genuke ulertu, Euskal Herria Penintsula Iberiarretik edota Europar kontinentetik isolatu eta bananduko bagenu, Akitania, Biarno, Gaztela, Aragoi, edota Kantauriko beste lurraldeek paper garrantzitsua izan baitzuten garapen horretan.

Euskal Herriko ekonomia itsastarra ezin da merkataritzarik gabe, itsasokoa zein lehorrekoka, ulertu. Behe Erdi Arotik bederen, lehorreko merkataritza ondo sustatuta zegoen eta orduan ezarri ziren gero Aro Berrian zehar ohikoak izango ziren ezaugarriak. Bizkaia eta Gipuzkoatik Araba eta Nafarroa altzairua, burdina, iltzeak, ferraketa, burdinazko kateak, armak, azkonak, sagarrak, gaztainak, txerriak, behiak, sardinak eta gatzatutako arrainak, Irlandako larruak eta Europako oihalak eramaten ziren, olioak, gatzak, artilea, ahuntz larruak, zorroak, lumak, Erronkariko oihalak, tipulak, baratxuriak edo behi-azienden truke. Nafarroa eta Araban arteko merkataritzak ere ederki adierazten digu noraino zeuden uztartuak itsasaldeko eta barruko eskualdeak. XIV. menderako bien artean olioak, ardoak, Europako oihalak, burdina eta altzairua, arraina (legatza, aingira, mikela, sardinazarra), Ingalaterrako edo Irlandako larruak (onduak eta ondugabeak), gantzak, argizaria, gatzak, eta Mediterraneotik ekarritako produktuak, besteak beste, espeziak (piperbeltza, azafrakia edo kanela), intzentsua, laka eta kotoia elkartrukatzeko zituzten. Azken batean, Arabak eta Nafarroak iparralde eta hegoaldearen arteko bitartekari lanak egiten zituzten, Mediterraneoko eta Penintsula Iberiarreko barrualdeko eta Kantauriko produktuak elkartrukatzeko. Arabatik Nafarrorantz oihalak, larruak, arraina, burdina eta altzairua eramaten ziren, nondik berresportatuak izaten ziren Aragoiko eta Gaztelako merkatuetara. Trukean, Aragoiko edo Gaztelako merkatariek ardoak, olioak, urdaia, txerriak, piperbeltza edota azafrakia ekartzen zuten. XVI. mendean eskaintza aniztu egin zen eta aipatutako produktuekin batera, lapikoak,

mertzera edo Gaztelako bitxigintza eramaten zituzten Arabarrek Iruñeko merkatura zerealak, ardoa, gatz, haragia, su-egurra, ikatza, mahatsak, argizaria, eztia eta abarrekoen truke. Lehorreko merkataritzaz arduratzen zirenak Bizkaiko, Gipuzkoako, Arabako edota Nafarroako, itsasaldeko zein barrualdeko herriko (Tolosa, Donostia, Hernani, Arrasate, Irun, Hondarribia, Bilbo, Durango, Markina, Arkaia, Retana, Gasteiz edota Doneztebe) produktu bakar batekin edo produktu askorekin lan egiten zuten merkataria eta mugatik gertuko garraiolaria edo mandazainak ziren (Segura, Ormaiztegui, Azpeitia, Olazti, Zigoitia, Altsasu, Doneztebe, Lesaka, Areso, Araiz, Betelu eta Lizarra arroko herriak). Kasu honetan ere Bizkaia, Gipuzkoa, Araba eta Nafarroa muga-lurraldeak izateaz baliatu ziren merkataritza pribilegio eta abantailak izateko -adua eta fiskalitate salbuespenak, adibidez-, eta horrela horniketa on bat izateko. Egia esan, legeko merkataritza horrekin batera lege kanpoko ere garatu zen; Behe Erdi Arotik kontrabandoa gaitza endemikoa bihurtu zen, bere aurka hartutako neurriak gaitzuz. Laburbiltzeko, lehorreko merkataritza jardura errentagarria izan zen dudarik gabe, maila guztietako partehartzaileentzat eta itsas merkataritza kapitalekin eta salgaiekin hornitu zuen (Aragón, 2015c, 215-236).

Aldi berean, itsasalde eta barrualde artean sortutako merkataritza sareei esker, euskal lurraldeak ondo hornituak egon ziren Behe Erdi Arotik aurrera, horrela bake soziala bermatuz. Behe Erdi Arotik, udalak eta Batzar Nagusiak indartzen ziren heinean, lurraldeetako zein tokian tokiko erakundeak bake soziala bermatzeko sistema bat eratu zuten, non jende xeheak agintariak zuten eskumena onartzearen truke, beren horniketa modu duinean bermatzea eskatzen zuten. Estaliko edo sinatu gabeko akordio honi *Jende Xehearren Ekonomia Morala* deitu izan zion bere garaian Edward Palmer Thompson (1974, 54-125). Alde batetik, Bizkaiko edota Gipuzkoako Batzar Nagusiak lortu zuten beren lurraldeak presio fiskal gutxiago izatea, batik bat aduanak barrualdean kokatuz. Horren eraginez bi lurralde horiek merkatu frankoak bihurtu ziren eta bertara ailegatzen ziren produktuak prezio merkeetan mantentzen ziren. Zerbitzu militarren eta mugaren defentsaren truke, XVI. mendearen hasieran koroari ordaintzen zizkieten zerga nagusienak desagertu edo fasilizatu egin ziren. Bestalde, Gaztelako koroak eta erregeak XIII. mendetik aurrera Gipuzkoako zein Bizkaiko kaiei merkataritza abantailak eman zizkien Penintsula Iberiarreko kaia, eta modu horretan

harantz eta handik garraiatutako produktuak merkeagoak izaten ziren. Kanpotik ekarri beharreko jakiak eta horniketak ez zituzten zergak ordaindu behar euskal kostaldera ailegatzen zirenean eta horrela prezio duinak bermatzen ziren (Alberdi eta Aragón, 2007, 219- 262).

Bukatzeko, tokian tokiko erakundeek bere auzokoen horniketaz arduratzen ziren eta oinarritzako jakiak eta horniketak enkantareen bidez egiten ziren: haragia, gatzatutako arraina, irina eta ogia, ardoa edota olioaren urteko horniketa enkantean jartzen zen eta gehien eskaintzen zuenak urte osoko kanpotik ekarri eta bertan saltzeko eskubidea jasotzen zuen, hori bai zenbait baldintzapean, besteak beste, saltzeko era, egutegia, ordutegia eta, garrantzitsuenak, prezioak. Azken hauek ez zuten udalak ezarritako kopurua gainditu behar, prezio duinak bermatzearen. Sistema honek ez zizkion irabazi handiak ekartzen alokatzaileei, horregatik eta mugen arteko abantailaz profitatuz, inguruko beste lurraldeekin espekulatzen zuten eta horniketen zati garrantzitsu bat bertara eraman (Aragón, 2009b).

Baina noiztik eta nola sortu zen indar itsastar hori? Euskal lurralde itsastarren inguruko lehen aipamen idatziak XI. mendera eramaten gaituzte. Garai hartako dokumentuek adierazten digutenez euskal kostako kaiak garatzen hasiak ziren eta, ondorioz, goi-ordekako botereen eta erakundeen interesa erakartzen. Hain zuzen ere, garai hartako testigantza dokumentalak Iruñako erresumako edota Gaztelako erresumako monastegiei sortu zituzten. Dirudienez, garai hartako kaiek ibaiekin eta kostaldearekin zuten harremana, “piscaria” hitzak adierazten duen moduan, bertan sortutako merkataritza kabotaiakoa izango zen ziurrenik eta arrantza kostatik gertukoa edota ibaietan egindakoa (García de Cortázar, 2000, 16-25; Sarasola, 2010, 339-393).

Baina XII. eta XIII. mendeetan gauzak aldatzen hasi ziren. Nafarroako erregeak, lehenbizi, eta Gaztelakoak, ondoren, euskal kaiak Europako merkataritza ardatzetan sartu zituzten. Horretarako Gaskuinako merkataria eta biztanleak erakarri zituzten Donostia, Hondarribia edota Getaria bezalako hiribilduen sorreran (Lema, 1999: 56-60, García de Cortázar, 2000, 16-25). Herri horiek aspalditik zeuden populatuak, baina orain beren izaera juridikoa aldatu zen, zerga eta merkataritza abantailak lortuz. Hiribildu horien garapenak bertako itsas ekonomiaren garapena bultzatu zuen eta baita

bertako merkataritza-ontzidia. XIII. mendearen hasieratik hasiko gara ikusten euskal itsasaldeko itsasontziak Mediterraneo eta Atlantikoko portuetan, Bizantziaraino edota Hansa eta Baltikoko portuetaraino ailegatuz. 1256 eta 1268 bitartean Alfontso X.ak zenbait hiribildu sortu zituen artilearen esportazioaren bidean, Gaztelatik itsasorantz: Segura, Ordizia edo Tolosa. Urte batzuk beranduago, 1273an, Gaztelan Mestaren Ondradu Kontzejua sortu zen Gaztelako goi-ordekan ekoizten zen artilearen merkaturatzea eta esportazioa kudeatzeko. Bukatzeko, XV. mendera arte iraungo zuen 1296an sortutako Itsasaldeko Anaidia dugu, bertan Hondarribia, Donostia, Getaria, Bermeo, Castro Urdiales, Laredo, Santoña eta Gasteiz zeudela, pribilegioak babestu eta elkarrekiko laguntza helburu zituela (Childs, 2003, 55-56, Orella, 2005, 85-152; Otazu y Díaz de Durana, 2008, 125, 128). Azkenik, gogoratu behar dira 1353ko Gaztela eta Ingalaterraren arteko, 1404ko Itsasaldeko Anidia eta Ingeles Gaskuinaren arteko, 1432an Donostia Lapurdi eta Akitaniako ingeles kaiekin, 1479an Bizkaiak eta 1481ean Gipuzkoak Ingalaterrako koroarekin sinatutako akordioak -noski Gaztelako erregeen baimenarekin-, beren itsasontziak erasotuak izan ez zitezen (Telletxea, 2009, 87; Arízaga, 2008, 32-35).

XIII. eta XIV. mendeetan euskaldunek Gaztelako, Aragoiko, Portugaleko edota Frantziako erregeei lagundu zieten euren gerretan eta esplorazioetan. Dirudienez, 1130ean Alfontso Batailatzailea Baiona setiatu zuenean Kantauriko itsasontziek lagundu zioten eta haien artean noski, Bizkaiko eta Gipuzkoako ontziek. Ehun Urteko Gerraren testuinguruan euskaldunek partehartze aktiboa izan zuten: adibidez, 1351ean Winchelseko guduan euskal itsasontziak Gaztelako eta Frantziako erregeen zerbitzura garaituak izan ziren eta 1418an, Frantziako erregearen laguntza eskakizunaren ondorioz, Gipuzkoako ontziek orduan ingelesak ziren Baiona eta Donibane Lohitzune erasotu zituzten (Telletxea, 2009, 39). 1412an Gipuzkoako, Bizkaiko eta Kantauriko lau hiribilduetako ontziek Portugaleko erregeari Ceuta eta Kanariar Uharten aurkako kanpaina lagundu zioten (Telletxea, 2009, 57).

Baina agian euskaldunen momenturik oparoena XIV. mendetik aurrera gertatu zen; mende horren zehar euskal portuak burubelarri ikusten ditugu Gaztelako, Aragoiko edo Nafarroako artilea eta euskal lurraldeetako burdina eta arraina Italiako, Frantziako, Ingalaterrako eta Hansako kaietara eramanez,

eta handik, zerealak, oihalak eta bestelako produktuak ekarriz. Hain zuzen ere, gizaldi hartatik aurrera, euskaldunek urtero Galizia, Britainia, Irlanda, Ingalaterra, Irlanda, Eskozia, Hebrida edo Feroe Uharteak, Maroko eta Mauritania aldera joaten hasi ziren, bertan uda igaroz, arrantzan eta bale ehizan aritzeko. 1371ean, hain zuzen ere, Gaztelako erregeak gipuzkoarrek eta bizkaitarrek Asturiasen eta Galizian baleak harrapatzeko zituzten eskubideak berretsi zituen. Bertan eskuratutako arrainak eta harrapaketak Mediterraneo alderantz eramaten zituzten eta bertan Afrikako edo Siziliako gaiak eta zerealak, eta oihalak erosi Euskal Herrian bertan edo Europako beste portuetan saltzeko. Garai honetan euskaldunak garraio lanak egin zituzten orduko itsas boteretzat, Atlantikoan zein Mediterraneoan (Telletxea, 2009, 77).

Dirudienez, euskaldunek Sevillako konkistan hartu zuten parte euren itsasontziekin. Hortik aurrera Sevillan bertan eta Mediterraneoako beste kaietan ikusiko ditugu. Hain zuzen ere, euskaldunak XIII. mendean sartu ziren italiarrek menperatzen zituzten Mediterraneoako merkataritza ardatzetan eta baita Italia eta Flandesen artekoetan. Ehun Urteko Gerra hasi zenean euskal eta kantauriar itsasgizonen papera indartu egin zen Hansa edo Ingalaterrakoen aurretik. Bukatzeko, Behe Erdi Aroko krisiak Katalunian izan zuen eragina kontuan izanik, XV. mendean zehar euskaldunak kataluniarrak ordezkatu zituzten mendebaldeko Mediterraneoan.

Euskal kaietatik Gaztelako, Aragoiko edo Nafarroako artileak eta euskal burdina eramaten zituzten iparralderantz eta trukean Herbereetako, Frantziako eta Ingalaterrako oihalak, taula flamenkoak, Normandia, Britainia edo Ingalaterrako gariak, Normandiako edo Irlandako arraina, larruak, beruna edo estainua. Mediterraneoako kaietatik ardoa, tinduak eta frutak Ingalaterrarentz eta handik arraina eta oihalak Sevilla eta Kadizeraino, non Firenze edota Genoako merkatariek kontratatzen zituzten Italiara Gaztelako artilea, larrua, hegaluzea eta zeta eramateko. Laburbiltzeko, euskaldunak, XV. mendeko hamarkada askotan, Mendebaldeko Mediterraneoako itsas garraioa monopolizatu zuten (Mugartegui, 1994, 112- 123; Heers, 1979; Tranchant, 1995; Ferreira, 1988a; Ferreira, 1988b). Iparraldean zenbait lekuetan ere: adibidez, XV. mendearen bukaeran, noiz Ingalaterrarekin akordioak sinatu ziren, Penintsula Iberiarretik Ingalaterrara joandako itsasontzien % 80a

euskaldunak ziren (Childs, 2003, 55-64; Ferrer, 2003, 115-128; Ronquillo, 2004, 111-114, 209-227). Hasiera batean, euskaldunek beste batzuentzat egiten bazuten lan, hau da, eurak garraiolaria ziren eta armadoreak gaztelarrak edo italiarrak, denboran zehar metatutako kapitalek eta irabaziek merkatari bihurtzeko aukera eman zien: hau da, XV. mendeko bigarren erdirako euskal itsasontzi jabeak eta armadoreak ez ziren besteen produktuen garraiolari hutsak, baizik eta Europako kai nagusietara euren produktuak (bale koipea eta burdina) eramaten zituzten merkatariak (Mugartegui, 1994, 131-133; Childs, 2018, 171-173).

Suntsiketa sortzailea

Historiografia tradizionalaren aburuz, XIV. mendea mende kritikoa izan zen. Egia da Europa mailan Izurrite Beltzak populaketaren herena eraman zuela, baina azken ikerketek goraipatzen dutenez horrek nekez sortu zuen krisialdi ekonomikoa, hau da, krisi demografikoek ez dute zertan krisialdi ekonomiko sortu. Stephen R. Epstein bezalako autoreek goraipatzen duten bezala, Behe Erdi Aroan gertatutako zailtasunek ez zuten krisialdi ekonomiko orokor, sakon eta luzea sortu, baizik eta orduan gertatutako “suntsiketa” “eraikitzailea” izan zen, Joseph Schumpeter-ek sortutako *creative destruction* kontzeptua erabiliz. Epstein-en aburuz, Europako ekonomian gertatutakoa ezin da krisialdia kontsideratu, baizik eta merkatuen integrazio garaia bezala -Estatu modernoaren sorrerarekin batera-, bertatik sortu baitziren etorkizunean Europako ekonomiaren eta kapitalismoaren garapenerako ezinbesteko oinarriak (Epstein, 1998). Espainiaren kasuan ere, Antoni Furio, Hilario Casado Alonso edota David Igual Luis bezalako autoreek ildo berea jarraituta, uste dute “krisia” aldaketa edo moldaketa bezala ulertzea egokiagoa dela eta tokian tokiko egoerak anitzak izan zirela, eta, beraz, ezin dela orokortu (Casado, 2009; 9-25; Furió, 2006, 79-98; Igual, 2007, 203-233).

Euskal Herriaren kasuan, zaila da jakitea nolako eragina izan zuen Behe Erdi Aroko krisialdiak. Hasteko, ez dakigu benetan krisialdi demografiko bat gertatu ote zen itsasaldeko eskualdeetan: hori adierazi dezakeen testigantza bakarra XV. mendeko Lope Garcia de Salazarrena da, berak baitio XIV. mendean zehar gosete handiak gertatu zirela Bizkaian, hain zuzen ere, 1343, 1418 eta 1474an “ovo mucha seca en las tierras e por sus pecados, murió

muchas gentes de fanbre, que andando por los caminos se cayan muertas, deziendo dadme pan...E disen los viejos, e la su memoria, que los que asi mas morian, eran mareantes, e ferreros, e caruoneros, e ofiçiales...”. Benetan krisialdi demografikoa jasan zuen eskualdea Nafarroa izan zen. Kasu honetan ere autoreak ez dira ados jartzen: batzuen esanetan galera demografikoa %50ekoa izan bazen, beste batzuen aburuz ez zen %25era ailegatu. Edozein kasuan, kaltetuena Iruneako arroa izan zen eta ez du ematen Nafarroako Atlantiar haranetan eragina handiegia izan zuenik (Monteano, 2001, 87-120; Castán y Dueñas, 2006, 275-314). Are gehiago, 1373an izurrite-pizte bat eman zenean Baztan eta Bortziri inguruan, bertako zenbait olagizon Gipuzkoarantz egin zuten; horrek esan nahi du, izurritearen eragina tokian tokikoa izan zela eta Nafarroan eman arren, Gipuzkoan ez zela eman. Kostaldearen kasuan, momentuz, ez dokumentazioak ez arkeologiak, ez digute katastrofe demografiko horren arrastorik erakutsi. Halere, horrelako arazo demografiko gertatu bazen ere, ez du ematen horrek krisialdi ekonomiko bat ekarri zuenik. Garaiko dokumentazioak agertzen duena, justu kontrakoa da: Lapurdiko, Bizkaiko eta Gipuzkoako kaiek izugarritzko dinamismoa izan zuten garai hartan. Euskal portuak eta beren itsasgizonak Mediterraneoan zein Atlantikoan ikusten ditugu garraio eta merkataritza lanak egiten eta Gaztelako erregeen pribilegioak eta salbuespenak jasotzen portu ezberdinetan (Martínez Díez et al., 1991 eta 1996; Aragón, 2009a, 119-121).

Kaparetasun Unibertsalaren gakoa

Baina ulertzeko nondik eta nola sortu ziren Juan Sebastián Elkano, Cristobal Oñati, Alonso Erzilla, Juan Garai, Pedro Urtsua, Andres Urdaneta edo Miguel López Legazpi bezalako pertsonaiak denboran atzera jo behar dugu eta beren jatorrizko herrietara joan, eta ikusi nola bilakatu ziren XIV. mendetik aurrera. Hain zuzen ere, XIV. mendean zehar Euskal Herriko herrietan udalak indartzen hasi ziren. Egunerokotasunaren beharrei aurre egiteko udal egitura administratiboa anizten eta konplikatzeko joan zen eta baita postu horietara sartzeko bidea. Nonbait, XIII. mende horretan ere landa eremuko kapareak hasi ziren hiribilduetara joaten, bertan beren bizimodua aurkitzearen. Kasu gehienetan landa eremuko kapareen bigarrenak eta sasileinuak izan ziren hiribilduetarantz joaten hasi zirenak. Horrek zenbait eztabaida eta talka sortu zituen, bi egoera ezberdin sortzen baitzuten. Kaparea

izateak bazituen zenbait abantaila: jaunen zergak ez ordaintzea, errege eta udal zergen zenbait salbuespen, auzitegi berezien menpe egotea eta estatus soziala. Dena den, euskal hiribilduetan ezberdintasun nagusia fiskala izan zen eta bi talde sortu ziren: kapareak eta petxeroak edo zergadunak.

XIII. mendeko zenbait hiribilduetara ailegatutako landa-eremuko kapareak hiribilduan kobratzen ziren zergetatik salbuetsiak izatea eskatu zioten erregeari, eta honek onartu ere. Horrek bi egoera sortzen zituen hiribildu horietan: zergadunak edo petxeroak eta zerga- salbuetsiak, frankoak edo kapareak. Hori horrela, hiribildu horietako agintariek ezberdintasun horiek ekiditearren, hiribilduko biztanle eta auzoko guztientzat hasi ziren kaparetasuna eskatzen eta lortu ere XIV. mendearen bukaeran. XIV. eta XV. mende bitartean beste hiribilduek argudio berbera erabiltzen hasi ziren. Gipuzkoako Ermandadearen kasuan, kaparetasuna bere ordenantzetan aipatzen hasiko da, baina 1457 eta 1463ko ordenantzek oraindik kapareak eta petxeroak bereizten zituzten. Prozesuak Errege-erregin katolikoekin eta haien bilobarekin, Karlos I. arekin, azkartu zen: 1501tik aurrera Sevillan finkaturik zeuden merkatarik gipuzkoar askori kaparetasuna onartu zitzaion, 1524an Valladolideko Txanzillerian ikerketa bat bultzatuz. 1526an Bizkaian eta 1527 Gipuzkoan kaparetasun unibertsala hobetsi zitzaion bi lurraldeetan jaiotakoei. Bizkaiaren kasuan -ez dugu ahaztu behar jaunerria zela, hau da, Gaztelako erregearen muinokoa- hobespen horrek behin betikoa izan zen.

Gipuzkoaren kasuan -Gipuzkoa probintzia hutsa zen-, ordea, behin betirako hobespena denboran luzatu zen, XVII. mendera arte (1639 eta 1640). Prozesu honek, azken batean, Ahaide Nagusien nagusigoarekin bukatu nahi zuen; kaparetasun unibertsalarekin gipuzkoar eta bizkaitar guztiak berdinak ziren. Kaparetasun unibertsala, dena den, beste Arabako iparraldeko eta Nafarroako zenbait haran eta hiribilduetan ere izan zen onartua: Aiara, Bortzirri, Baztan, Erro, Zaraitzu... Kaparetasun Unibertsalak erkidego sentimendua areagotu zuen. Guzti honek, barruan gizarte adostasuna eta bake soziala baliatu zuen, eta, kanpoan merkatariei, negozio gizonei, letradunei, administrazioko edo armadako partaide euskaldunei beren ibilbidea erraztu zien. Beraz Kaparetasun Unibertsalaren orokortze prozesua luzea izan zen, baina baita ezinbestekoa euskaldunek Euskal Herritik kanpo izan zuten

arrakasta ulertzeko (Soria Sesé, 2006, 283-316; Díaz de Durana, 2008, 96-122).

Aipatutako merkatariek aberatsak ziren eta bizi baldintza onak zituzten. Etxe dotoreak, jauregiak eta dorreak eraiki zituzten -kasu batzuetan Ahaide Nagusienak kopiatuz- eta arropa dotoreak eta garestiak erabiltzen zituzten. Baina garai hartan zer zen aberatsa izatea? Pedro Jimenez Bertandona, Bilboko merkatariek 11.250.000 maraizko ondarea zeukan 1494an; testamentuan beren seme bakoitzari 750.000 marai eman zizkien. Martin eta García Martínez Estella, adibidez, 1502 eta 1514 bitartean 6 milioi marai baino gehiagoko ondarea zuten. Bere aldetik, Pedro Martínez Álava eta bere emaztea Teresa Gonzalez Esquivel 4.426.040 marai zituzten 1523an (García Fernández, 2012, 121-124).

Elkanoren kasuan, ondorengo taulak adierazten du zenbat diru jaso zuten bera eta berarekin Sevillara ailegatu zirenak. Elkanoren saria nabarmentzen bada, besteak ere; nahiz eta txikiagoak izan kopuru garrantzitsuak ziren benetan, adibidez, Donostiako udal karguekin alderatuz gero.

1 Taula. Elkanoren espedizioaren likidazioa

Izena	Soldata	Quintaladak	Guztira (maraiak)
Juan Sebastián Elkano	104.526	508.725	613.251
Juan Akurio	65.848	165.375	231.223
Pedro Tolosa	26.328	50.972	78.134
Juan Arratia	24.328	38.193	64.521
Pedro Txindartza	17.078	22.286	39.364
Juan Zubileta	16.478	22.286	38.756

Iturria: Daniel Zulaika

zion 365.250 maraien truke (AHPG-GPAH 2/1216, 35r-42r, 108r-110v eta 2/1219, 34r-34v).

Koroari emandako zerbitzuak

Baina nola lortu zuten aipatutako euskal lurraldeek horrelako emakida? Egia esan, Gaztelako koroari emandako zerbitzuen truke. Eta zein zerbitzu ziren horiek? Bada, besteak beste, 1245ean Kartagenaren konkistan, 1248an Sevillaren konkistan, 1372ko La Rocheleko guduan, 1415ko Ceutaren konkistan, 1444an Hansaren gaineko garaipenean edota Kanariar Uharteen konkistan jokaturako papera, edota Errege erregin Katolikoei Gaztelako gerra zibilean emandako laguntza (Orella, 2006; Flores Díaz, 2016; Aznar Vallejo, 2006). Eta baita mugaren defentsa ere, itsasoz zein lurrez. Errege-erregin katolikoen batasun dinastikoaren ondorioz, Penintsula Iberiarreko erresumen tradiziozko aliantzak aldatu egin ziren: ordurarte aliatuak izan ziren Frantzia eta Gaztela muturtu egin ziren eta aurkariak bihurtu; Gaztela-Aragoi Ingalaterraren laguntza jasoko zuen eta Portugal eta Frantzia izango ziren areriorik nagusienak. Kontestu horretan, Gipuzkoako hiribildu batzuek adibidez, XV. mendean zehar eta XVI. mendean hasieran, batik bat, 1469 eta 1524 bitartean, frantsesen inbasioek eragindako suteen ondorioz suntsiketak zirela eta, koroari eskatu eta zerga salbuespenak eskuratu zituzten. Ordutik aurrera, Frantziarekiko muga defendatzea eta babestea ezinbestekoa izan zen Gaztelarentzat eta hor euskal kostaldeko eskualdeen papera punta puntakoa izan zen. Lapurdi ere bere garrantzia izan zuen, baina Frantziako koroaren barruan. Lurraldea behin eta berriro defendatu beharrak garrantzi estrategikoa eman zien Bizkaia eta Gipuzkoari, beranduago Nafarroari, behin konkistatua eta Gaztelako koroaren parte izan zenean. Kokapen estrategiko horrek eta koroaren beharrek baldintzatu zituzten itsasoaren ondoko euskal lurraldeen eta Gaztelako koroaren arteko harremanak. Hau da, mugaren defentsaren truke, Bizkaiak eta Gipuzkoak zenbait pribilegio eskuratu zituzten: Kaparetasun Unibertsala, beren mugak bakarrik defendatzeko pribilegioa, Bizkaiaren alfabala eta *pedido*aren salbuespena, Gipuzkoako alfabalaren fosilizazioa 1511ean edo merkataritza askatasuna (García Fernández, 2009; Alberdi Lonbide, 2012).

Horren harira, euskal lurraldeek muga diskurtso bat osatzen joan ziren

2. Taula. Donostiako udal karguek irabazten zituzten soldatak, 1489

Karguak	Soldatak (marai)
Alkate	2.000
Zinpeko Nagusia	3.000
Zinpeko txikia	1.500
Diruzaina	3.000
Eskribaua	3.000
Errejidore	1.500
Sindiko prokuradorea	1.500
Sagramenteroa	1.000
Errejidore atezaintzaile	1.500

Iturria: Ayerbe, 2006, 37.

Soldatapekoekin alderatzen baditugu kopuru horiek, altuak dira ere. Adibidez, 1524an Donostiako inautari batek 24 marai irabazten zituen eguneko, beraz 5.000 marai urtean, arotz batek, hargin batek, istinkatzaile batek edo egur zerratzaile batek 36 marai eguneko, hau da, 7.740 marai.

Edozein kasuan, badirudi diru kopuru horiek garrantzitsua zirela, behintzat etxeren bat erosteko gaitasuna ematen baitzuten, baina ez edozein itsasontzi. Garai honetan, Gipuzkoan etxe xume batek 3.000 maraietik 56.250 maraietara joan zitekeen, edo gehiago. 1513an Aian kokatua dagoen Perkaiztegi etxea saldu zion bere baratza eta sagastiarekin Errenteriako Maria Ortiz Aginagak Aiako Maria Perez Aginagari 92.750 maraitan. 1515ean Astigarragako Iriarte etxea, bere ondasun guztiekin, Donostiako Juan López San Juanek eta Simona Malbasedak erosi zioten Murgiako Bernardinori 89.152 marairen truke. Itsasontziei erreparatuz, 1512an, esaterako, Aiako auzokoa eta merkataria, Martin Gonzalez Seguirolak, Bilboko merkataria eta itsasontzi maisuari, Pedro Ibañez de Eguiari nao bat saldu zion 356.250 marairen truke. 1516an, Donostiako Frantzisko Lasaok, Donibane Lohitzuneko merkataria bati 40 toneletako itsasontzia saldu zion 82.500 maraien truke. Azkenik, 1538, Zestoako Domingo Lizarrarasek, Sevilla zegoela, Gernikako Urtún Martínez Zarrari Magdalena izeneko naoa saldu

Behe Erdi Arotik aurrera. Euskal lurraldeak, behinik behin, atlantikoak, pobreak eta menditsuak zirenez -bertan nekez ekoiztu zitezkeen mediterranear trilogiaren galsoroak, mahastiak eta olibondoak- bere kabuz hornitzeko gai ez zirenez, muga babestu zezaten, populaketa mantentzeko kanpotik hornigaiak ekartzea ezinbesteko zenez, merkataritza askatasuna bermatu behar zitzaien, kanpotik barruan behar ziren zerealak, jakiak eta produktuak sartzearen. Beraz, elkortasuna, kaparetasuna-noblezia, mugako defentsa eta merkataritza askatasuna lotuak geratu ziren. Ondorioz, euskal lurraldeak merkatu frankoak sortu zituzten, hau da, kanpotik ekarritako produktuek, bertan kontsumitzen baziren behintzat, ez zituzten zergak ordaintzen; Gaztelara edota Nafarrora igaroz gero, bai, ordainduko zituzten merkataritza zergak. Modu horretan bertako biztanleria babestua geratzen zen, nolabait behin betiko emigrazioa ekiditearren eta horrela mugaren defentsa babestearren. Baina pribilegio hauek legez kanpoko jardueri ireki zioten bidea ere, hau da, Euskal Herriko Antzin Errejimeneko ekonomian oinarritzkoa izango zen kontrabandoari. Agian, historian zehar, behintzat XX. mendera arte, Euskal lurraldeetan izandako jarduerarik garrantzitsuenak izan zen kontrabandoa (Aragón, 2014, 402-404).

Kanpora ateratzeko eta hazkunde garaiak

XV. mendearen erdialdetik aurrera (1450etik aurrera), dokumentazioaren arabera, hazkunde demografiko nabarmena eman zen euskal lurraldeetan. XVI. mendearen hasieran egungo Euskal Erkidegoko lurraldeek 60.000 biztanle inguru zituen, 30 biztanle/Km², eta Nafarroak 1514ean 143.000 biztanle inguru, 12 biztanle/Km² (Monteano, 1999, 47; Castán eta Dueñas, 2006, 304). XV. mendetik aurrera ohikoa izan zen emigrazioa euskal lurraldeetatik kanporantz. Emigrazioaren arrazoien artean, hiru nagusi aipa daitezke: oinordetza-sistema, presio demografikoa eta nekazaritzaren mugak. Nonbait, tronkalitatea Behe Erdi Aroan joan zen orokortzen; honek ondarea banaezina mantentzera behartzen zuen, bigarren eta hirugarren seme-alabak baztertuz. Lehen semeak herena eta bostenaren hobekuntza jasotzen zuen bitartean, hurrengoek legitima izeneko diru kopurua jasotzen zuten; legitima horrek ez zuen bizitzeko beste ematen, baina bai doteak ordaintzeko aukera. Beraz, oinordetza jasotzen ez zutenek bizibidea kanpoan bilatu behar zuten eta horretarako abiapuntua legitima zen. Nonbait, seme-alaba guztien

oinordetza eskubideak bermatzeak alferkeria, konformismoa eta ekintza eza ekartzen omen zituen. Oinordeko bakarraren sistemak berriz beste semeak kanporantz bultzatzen zituen (Otazu eta Díaz de Durana, 2008, 46-50). Dena den, askotan emigrazioak ez zuen lurraren edo leinuaren ezintasuna oinarri, baizik eta leinuaren hedakuntzarako estrategia kontziente bat. Kasu askotan, oinordetza jasotzen ez zuten seme- alabak leinuaren ondarea eta arrakasta hobetzeko tresnak ziren. Bigarren eta hirugarren semeek eliza edo errege administrazioan postu garrantzitsu bat eskuratuz gero, edota alabek ezkontza eraginkor bat lortuz gero, leinuaren indarra hobetu zitekeen. XV. eta XVI. mendeetan zehar, euskaldunak ia inoiz baino gehiago mugitu ziren, Aragoi, Katalunia, Gaztela-Mantxa eta Andaluzian, hargin, artisau edota eraikuntza ofizialak bezala. Merkataritzari dagokionez, euskaldunak non-nahi aurki genitzake, bai Mediterraneoan bai Ipar Europan; gero, Amerikako aurkikuntzarekin, askok harantz egingo zuten, marinel, konkistatzaile, merkatar, meatzari, elizgizon, militar edo administrazio partaide bezala (Angulo, 2015, 126-127; Piquero, 1998, 400-414).

Kanpora ateratzeak euskaldunak ikastera bultzatu zituen. XIV. eta XV. mendeetan zehar ikasketak dituztenen euskaldunen kopurua zabaldu egin zen. Ahaide Nagusien sasileinuen partaideek, barruko zein kostaldeko hiribilduetako merkatarien bigarren semeak bertan ikasi edota Salamanca, Coimbra edo Parisera joan ziren ikastera. Horietako asko beren herrietara bueltatu ziren eta bertan administrazioko postuak eskuratu zituzten (Azpiazu, 1998, 148; Otazu y Díaz de Durana, 2008, 56). Egia esan, Estatu modernoak batik bat XIV. mendetik aurrera eratzen hasi ziren, eta zentralizazio eta uniformizazio prozesu horrek bitarteko jurisdikzioak ezabatu eta errege administrazioaren menpe utzi zituen garai batean Ahaide Nagusien edo erlijio erakundeen eskuetan zeuden eremuak. Prozesu hori aurrera eramateko ezinbestekoa izan zen udal administrazioaren garapena eta sendotzea. XIV. mendetik aurrera udal boterea, administrazioa eta jurisdikzioa indartzen joan ziren. Espazio mailan udalek partikularrek besterendutako edo usurpatutako lurra berreskuratzen joan ziren eta beren mugak zehazten. Jurisdikzio eta botere mailan udal administrazioa konplikatzen eta ixten joan zen.

Alde batetik, udalek beren beharrei aurre egiteko zerga sistema zabalagoa eratu zuten, batik bat, errege edo estatu ogasunak egindako

eskaera fiskalei aurre egiteko. Zerga horiek kobratzeko postu berriak sortu ziren (maiordomoak, diru-biltzaileak, zinpekoak eta diruzainak). Kargu fiskal horiek eta Estatu modernoan administrazio berriaren karguak ondo kudeatzeko ezinbestekoa izan zen letraduna izatea. Beraz, bertan eta kanpoan ikasitako bigarren horiek izan ziren XIV. mendetik aurrera udal karguak, batik bat ogasun eta fiskalitate karguak, monopolizatu zituztenak. Kargu horiek aurrera eramateko kontabilitate eta matematika menperatzea ezinbestekoa zen, baina baita idazten eta irakurtzen jakin, eta hori gutxien eskuetan zegoen, kontuan izanik garai honetan biztanleriaren % 80-90 bitartean alfabetatu gabea zela. Kanpoan ikasitako bigarren horiek hiribilduetako alkateak, zinpekoak, zinegotziak eta diruzainak izan ziren. Gainera, horretan aritu zirenak endogamia handia erakutsi zuten, azken batean kargu horiek zituztenak leinu berekoak edo leinu ezkondukoen partaideak izan ziren. Denborarekin, kargu horiez baliatuz, beste maila altuagoetara ailegatzea lortu zuten, lehenbizi, probintzia edo jaurgio mailan, Batzar Nagusietako karguak eskuratuz, eta, gero, Errege administrazioa edo Gortera ailegatuz. Ia kasu gehienetan, kargu hauek zituzten pertsonak, udal kargu edota ogasun eta fiskalitate kargu izateaz gainera, merkatariak eta negozio gizonak ziren. Hau da, udal boterearen oligarkizazioaren protagonistak merkatariak izan ziren: merkataritzak lagundu zuen oligarkizazio honetan eta oligarkizioak eta Estatu modernoan administrazioaren garapenak lagundu zien merkatariari indartzen eta sendotzen. Alde batetik, horrelako karguak eskuratzeko auzokoa izatea, gazteleraz irakurtzen eta idazten jakin edota bertan etxeak eta lurak izateaz gain, ondasunak eta ondarea izatea eskatzen zen, dirua aurrerratu behar izaten baitzuten edota bere ondarearekin erantzun bidegabeko erabilpen edo galeren kasuetan. Bestetik, herri bateko edo lurraldearen diruak kudeatzeak botere ekonomiko eta inbertsio aukera handiak ematen zizkien pertsonaia hauei. Aldi berean administrazioan bake eta guda karguak izateak lagungarria izan zitzaien ere, beren ospe soziala areagotzeko baina baita etorkizunean eskuratuko zituzten noblezia tituluak lortzeko. XIV. eta XVI. mendeen bitartean udal irekiak ixten joan ziren eta errejimentu bilakatzen. Orain ordezkari batzuek (“...la más sana y mejor parte de sus vecinos...”) zuzenduko zituzten herri bateko biztanleen etorkizuna. Horiek aukeratzeko errenta maila, auzotasuna, adin heldutasuna eta maila intelektualak eskatzen zitzaizkien. Gipuzkoaren kasuan, udal karguen %15a eskribauak izan ziren, eta finantza edo ogasun karguen kasuan %47a egon ziren eskribau eta gizon jantzien

eskuetan. Horien adibide Pedro Ochoa Isasaga, Jofre Sasiola, Juan Isasaga, Lope Martínez Zarauz, Domenjón González Andia edota Pedro Martínez Arrazola (Aragón, 2015b, 108-136).

Kanpora ateratzen ziren euskaldun horiek “nazio” bat sortzen zuten, hau da, jatorri, hizkuntza eta kultura berdina zutenen giza multzoa eta horrek bereziak egiten zituen, talde kontzientzia sortuz, judu, veneziar, genoar, ragusar edo katalanak bezala. Kanpoan beren jarduerak aurrera eramateko, atzeritarrekin aritu baziren ere, beren familiakide edota herrikideekin nahiago zuten aritu, are gehiago kontuan izanik euskaraz hitz egiteak abantailak ematen zizkietela, besteentzat zaila baitzen ulertzeko, garaian informazioaren menpea edukitzea garrantzitsua zelarik (Otazu eta Díaz de Durana, 2008, 129). Herrikideko konfidantza horrek kofradiak eta elkarri babesteko erakundeak sortzea ekarri zuen, talde eta lobby irudia sendotuz. Dena den, euskaldun izatea ez zen gaur egun dugun kontzeptua, baizik eta zabalagoa edota malguagoa, Araba, Gipuzkoa, Bizkaia, Nafarroa (Goi Nafarroa zein Nafarroa Beherea), Burgoseko iparraldeko haranak, Kantabriako lau hiribildu edota Lapurdi, Zuberoa eta Biarno sartu genitzake. Adibidez, 1428an Nastesen *Confrérie de la Contratacion* eraiki zen bertako frantziskotarren komentuan, euskaldunak eta bretoiak biltzen zituela. 1455ean Enrike IV.ak berretsi zuen gaztelar eta euskal “nazioen” arteko banaketa Brujaseko hirian, bi etxe ezberdin sortuz: Gaztelako etxea, Burgos, Sevilla, Toledo, Segovia, Soria, Valladolid, Medina del Campo, Logroño edo Naiarako merkatariak barneratuz; eta Bizkaiko etxea edo *Praetorium Cantabricum*, Bizkaia, Gipuzkoa, Araba, Santander, Asturias, Galizia eta Nafarroa barne zituela; Nafarrak Bizkaiko nazioaren barruan egon ziren 1530 arte, noiz Karlos I.ari kontsulatu propioa eskatu ziotenean. 1448 eta 1460 bitartean, Gaztelarren lehen kontsula Genoan Donostiako Juan Gomez izan zen eta 1463an Martin Elorriaga ordezkatu zuen, 1485ean Martin Portugalete hautatu zuten Mallorcan euskaldunen kontsula bezala, 1489an Juan Zarauz Gipuzkoako, Bizkaiko eta Enkarterriko patroien, merkatarien eta marinelen kontsul bezala hautatu zuten Sirakusan eta 1537an Pedro Ibáñez Mallea Bizkaiko Jaurgioaren kontsula Valentziako Erresuman (Otazu eta Díaz de Durana, 2008, 137-139).

1514ean Oskan zeuden bizkaitar, gipuzkoar, arabar eta nafar talde batek Aingeruen Amaren kofradia sortu zuen, hasieran, Frantziskotarren

komentuan, eta beranduago Domingotarren komentura pasa zuten; bertan euskal merkataria, mandazainak eta garraiolaria, harginak edo olagizonak batzen ziren. Sevillan XV. mendearen bukaeran euskaldun talde handi bat bizi zen Castro kalean, katedralaren ondoan: 1480ra arte ez ziren izan 50 baino gehiago, baina hortik aurrera 300 bat izatera iritsi ziren, batez ere, bizkaitarrak, eta 1480 eta 1515 bitartean 69 euskal merkataritza-etxe aurkitzen ditugu bertan, hau da, merkataria etxeen % 7a. Bertan 1540an kofradia bat Errukiko Amaren bokazioan osatu zuten Sevillako Frantziskotarren komentuan. Eredu berdina Amerikako hiri askotan aplikatu zen, bertan euskaldunen kofradia bat sortuz (Otazu eta Díaz de Durana, 2008, 151-159; Angulo, 2011, 253-270). Erakunde horiek babesa eman zieten bertara ailegatzen ziren behi-behineko merkatariei baina baita behinbetiko eta modu egonkortuan merkataritzaren nondik norakoak ikasten zituzten merkataria ikastunei (normalean hezkuntzak zazpi urte irauten zituen). Gazte askok merkataritza gune garrantzi hauetara pasatzen ziren merkataritzan trebatzeko (Angulo, 2015, 139-175).

Euskal ekonomien indarra

Garai hartan jarduera ekonomikoak, aipatutako hazkunde demografikoaren eraginez, indarra hartu zuten. Nekazaritzaren kasuan, iturriek aipatzen dituzten produktuak artatxikia, garia, garagarra, oloa eta fruitu-arbolak (gaztainondoa, intxaurreondoa, madariondoa, gereziondoa, e.a.) dira. Kostan, berriz, mahastiek ere bazuten garrantzi handia. Barruko herrietan, aldi berean, hiribilduetako eskariari aurre egiteko, baratzak eta frutagintza ohikoak ziren, besteak beste, zitrikoak (laranja eta limak) (Aragón, 2009a, 129; 2015a, 91-96). Baina agian ekoizpen garrantzitsuenak, nolabait itsasoarekiko lotura erakusten duena, sagardoarena zen. Ohiko nekazaritzak mugak azaltzen bazituen ere, hau da, zerealetan oinarritutako nekazaritza bertako Kantauri aldeko orografiak, edafologiak eta klimatologiak ezartzen zituen mugek baldintzatuta zegoen eta, ondorioz, auto-horniketara oinarrituta eta defizitarioa bazen ere, sagastien nekazaritza eta sagardoaren “industria” merkatuaren legeek zuzentzen zituzten, hau da, eskaria eta eskaintzaren legeek bultzatzen zuten sagardoaren ekoizpena. Ekoizpen hori guztiz zuzenduta zegoen itsasotik zetorren eskaria asetzerara. Hain zuzen ere, eskari hori zabaltzen zenean XV. mendetik aurrera, baserri askok sagardoa egiteko faktoria eta

biltegi handiak bihurtu ziren, beren egituretan tolaerak uztartuz (Susperregi et al., 2017, 695–708). Garai beranduetarako kalkulatu da euskal itsasontzietan pertsonako eta eguneko 3 litro eramaten zirela. Jarduera hau, nahiz eta nekazaritzaren barruan sartu ohi den, “industria” egitura zeukan eta oso garrantzitsua zen jada XV. menderako. Horren adibide, 1498ko Donostiako udal ordenantzak dira, harresi barruko sagardo ekoizleei sagardoa erosten behartzen zitzaientzen Pasaian eta Donostian zeuden itsasontzietako maisuei; hau da, Donostiaren inguruko laborantza lurren jabeek, “cosecheros” edo “uzta-biltzaile” bezala ezagutuak izan zirenek, kontzejuko oligarkia osatzen zutenek beren sagardoaren monopolioa ezarri zuten. Are gehiago, harresi kanpoko eremuei (Artigas, Ibaeta, Altza, e.a.) debekatu egiten zitzaientzen harresiaren barruan sagardoa sartzen, bertako jabeen ekoizpena agortu arte, eta harresiaren barrukoei kanpoan saltzera ere beren sagardoak bertakoen eskaria asetu arte (Alberdi, 2012, 135, 144, 273 eta 539).

Garai honetan ogia astero eta aste osorako egosten zen. Ogia egiteko garia Araba, Nafarroa, Andaluzia, Gaztela, Britainia edo Ingalaterratik ekartzen zen. Askotan ere, garia erabili beharrean, ogia garagarra edota artatxikiarekin egiten zen. Marinelen kasuan jaten zuten ogia *kotxo* edo *galleta* izeneko ogia zen. Lekale erabilienak dilistak, babak eta txitxirioak ziren, baina hauekin batera barazki asko erabiltzen ziren, batez ere lapikoan: porrua, tipula, baratxuria, aza, zerba, lutzarbia, perrexila, letxuga, pepinoa eta meloia izaten ziren. Jaten zen haragia nahiko anitza zen, nahiz eta erabilienak behi eta arkume haragia izan: Abel-hazienda (behi, txahala, zekorra), ahuntz-hazienda (ahuntza eta antxumea), ardi-hazienda (aharia, ardia eta arkumea), txerria, ehiza (basurdeak, orkatzak), oiloak, antzarrak, ahateak eta usoak. Haragia normalean bertatik ekartzen zen, baina XVI. mendetik aurrera gero eta ohikoagoa izango da Iparraldetik, Frantziatik edo Nafarroatik ekartzea Gipuzkoako ekialdearen kasuan, eta Asturias, Kantabria eta Extremaduratik -hauek Demandaren mendizerratera igotzen ziren- Bizkaia eta Gipuzkoako mendebaldearen kasuan. Haragi hau itsasontzietan eramaten ziren ere, gatzartua, keztua, lehortua edo bere gurinean sartua, Red Bay-n aurkitutako zeramikazko poteek egiaztatzen duten bezala. Normalean, haragia egosia (lapikoak barazki eta lekaleekin batera), errea, frigitua, zakote moduan, gatzeta, ozpina eta espeziekin marinatua, edo pastiza moduan. Arraina ere asko jaten zen, baina haragia baino gutxiago, ez bakarrik kostaldean, baita

barrualdean ere, kontuan izanik erlijioak behartzen zituen ostiraleko bijilia eta garizuma (150 egun urtean). Arraiak fresko kontsumitzen ziren, batez ere kostan, baina baita keztuak, gatzartuak edo eskabetxean ere, batik bat, barrualdean. Kontsumitutako espezie ohikoenak eta estimatuenak legatza, bixigua, sardina edo itsasaingira ziren itsasokoen artean, eta amuarraina, izokinak eta aingirak. Fruta eta fruitu lehorrak ere oso oikoak ziren, batez ere sagarrak, mahatsak, laranjak, limoiak, udareak, aranak eta irasagarrak, pikuk, patxak, gaztainak, intxaurrak eta urrak, askotan postre garaian jaten zirenak. Esnea eta esnekiak (gurina eta gaztak), arrautzak ez bezala, merkaturatu eta bere kalitatea eta prezioa kontrolatu egiten ziren. Jakiak sukaldatzeko edo apaintzeko txerri gurina erabili ohi zen eta Andaluziatik ekarritako olio arraina eta plater finenak egiteko. Gozagarri moduan ezia eta azukrea erabiltzen ziren, azkeneko hau kanpotik ekarri behar bazen ere, eta gatz Leintz Gatzaga, Nafarroako gatzaga eta Arabako Gezaltza Añanatik edota Britainiako eta Portugaleko gatzagetatik ekartzen zen (Arízaga, 1987, 110-112). Edarien kasuan, txakolina eta sagardoa ziren ardo hedatuenak, baina horiekin batera kanpotik ekarritako Ribadavia, Bordele, Andaluzia, Gaztela, Nafarroako edo Arabako Errioxatik inportatutako ardoak edaten ziren; normalean jende xeheak txakolina eta sagardoa edaten zuten bitartean, ahaldunek kanpotik ekarritako ardoak hartzen zituzten; beste hainbeste gertatzen zen itsasontzietan, kapitainak ardo onak edaten zituen bitartean, eskifaiak txakolina eta sagardoa hartzen zuten (Bazán, 2001, 106-112).

Burdinaren kasuan, kalkulu batzuen arabera, XVI. mendearen hasierako Bizkaiko eta Gipuzkoako 300 bat burdinolek Europako burdin ekoizpenaren %10 ekoizten omen zuten. Burdin hau da euskal itsasontzietan Europarantz eta Mediterraneorantz, eta laster Amerikarantz, esportatzen zena. Ur indarra XIII. mendean aplikatu bazen ere mendebaldeko Pirinioetan, dirudienez, oraindik zenbait burdinolek haizeola sistema erabiltzen zutela XVI. mendearen hasieran. Aldaketa tekniko garrantzitsuenak XVI. mendean zehar eman ziren: mendearen hasieran gabia aplikatu eta burdinola txikiak edo “tiradera”-k sortu ziren, burdinola handietan ekoiztutako totxoak luzatzeko -gabiaren sarrera gorpilen neurriak eta forma aldarazi zituen-; eta 1540-1570 bitartean genoar sistema aplikatu zen. Beraz, ordurarte, ekoizpena nahiko mugatua bazegoen ere, pentsa dezakegu garaiko burdinolek 500-1.000 kintal ekoizteko gai zirela urtean, beraz, garai honetako euskal burdinolen ekoizpena

bere gorenean, 200.000-300.000 kintal inguruan, kokatzen zen (Bilbao, 1987, 67-75; Fernández Albaladejo, 1975, 53-55).

Burdingintzak ikatz kantitate handiak behar zituen eta horregatik itsasontzigintzarekin sartu zen lehian Euskal Herriko basoen inguruan. Dena den, lehia horri irtenbide erraza ezarri zioten. Ikatza eskuratzeko zuhaitz tantaia eta txaradiak ekoiztu ziren burdinolak nagusiak ziren herrietan (Hernani, Oiartzun, Legazpia, e.a.), azken kasu honetan 12-15 urtean behin mozten zirenak, eta oholak eta zurokerrak lortzearen tantaia eta ipinabarroak, azken hauek 8-9 urtean behin mozten zirela. Beraz, Bizkaiko eta Gipuzkoako basoak ezberdindu egin ziren helburuaren arabera. Sistema horrek euskal kostaldeko ontziolak behar zuten egurrekin hornitzea baliatu zuen, masten salbuespenarekin; dirudienez, XVI. mendetik jada mastak Europako iparraldetik ekartzen ziren (Aragón, 2001). Garai honetan euskaldunak ziren ontzigile trebeenak eta aitzindariak -portugalдарekin batera- eta horregatik euskal ontzioletan eraikitako itsasontzi askok Europan edo Sevillan saltzen ziren; hain zuzen ere,

XV. mendean zehar, 1520-1580 bitartean, Amerikarantz joandako itsasontzien %80a Euskal Herrian eraikiak izan ziren (Chaunu, 1983, 210-230). Beraz, euskal lurraldeak, batik bat Bizkaia eta Gipuzkoak, enporio ekonomiko garrantzitsu bat eratu zuten, garaiko garrantzitsuenetarikoa.

Ondorioak

Dakigula, XI. mendetik aurrera hasi ziren itsas jarduerak garatzen euskal lurraldeetan. Baina XV. mendetik aurrera euskal lurraldeek eta bertako jarduera ekonomikoek sekulako bultzada izan zuten. Nekazaritza eta abeltzaintza indartsu zabaldu ziren, baina dudarik gabe burdingintza, ontzigintza eta merkataritza izan ziren euskal ekonomiatik tira zutenak. Euskal lurraldeek izan zuten eremu legislatibo bereziak, abantailak eman zizkien euskaldunei, etxean zein kanpoan: Koroari emandako zerbitzuen eta mugaren defentsaren truke Kaparetasun Unibertsala eta merkataritza askatasuna eskuratu zuten eta horrek erregearen beste menpekoen gainetik jarri zituzten. Indar horren eredu dira euskal portuetatik eta Europako portuetatik garai hartan aritu ziren ehunka eta ehunka merkataritza eta marinel,

baita Juan Sebastian Elkano bera. Elkano izan zen, baina beste bat izan zitekeen. Edozein kasuan, garai hartako euskaldun marinel eta merkatari askok zuten nabigatzeko behar ziren ezagupena, teknika, tresnak eta kapitalak. XVI. mendeko euskaldunak orduko abangoardian zeuden eta hori ia bost mendeko tartean lortu zuten. Euskaldunek burutu zituzten esplorazioak eta bidaiak ezin ditugu ulertu Erdi Aroan zehar izandako garapena eta hedapena aztertu gabe, bertan sustraitzen baita euskaldunek XVI. mendetik aurrera izan zuten arrakasta. Mende horietan sustatu zen letradun-merkatari-nabigatzaile talde bat, zeinek aldi berean, tokian tokiko udal boterea kontrolatzetik Gaztelar Koroaren administrazioan parte hartzera pasa zena eta garaiko nabigazio teknika eta itsasontzi puntakoenak erabili eta merkatu garrantzitsuenetan parte hartu zuena.

Bibliografia

- Alberdi Lonbide, Xabier (2012), Conflictos de intereses en la economía marítima guipuzcoana. Siglos XVI-XVIII, Bilbo, UPV/EHU.
- Alberdi Lonbide, Xabier eta Aragón Ruano, Alvaro (2007), “Relaciones comerciales entre puertos franceses y guipuzcoanos en las décadas finales del siglo XVI y la primera mitad del siglo XVII: síntoma de vitalidad económica”, Pedralbes: Revista d'història moderna, 27, 219-262.
- Angulo Morales, Alberto (2011), “L'associationnisme basque dans les villes espagnoles (Madrid, Valladolid, Séville, Cadix, Lima, Mexico) des deux côtés de l'Atlantique à l'époque moderne”, in Martine Acerra et al. (zuz.), Les Villes et le monde. Du Moyen Âge au XXe siècle, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 253-270.
- Angulo Morales, Alberto (2015), “Criaderos de agentes económicos. Las colonias mercantiles vascas en los inicios de la Edad Moderna (1450-1550)”, in Imanol Vitores eta Francisco Javier Goicolea (koord.), Hacienda, fiscalidad y agentes económicos en la Cornisa Cantábrica y su retorno (1450-1550). Nuevos textos para su estudio, Bilbo, UPV/EHU, 139-175.

- Aragón Ruano, Alvaro (2001), El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna, aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad, Donostia, Aranzadi Zientzia Elkarte.
- Aragón Ruano, Alvaro (2009a), “La evolución de la economía guipuzcoana en tiempos de Urdaneta: un período de desarrollo y expansión entre supuestas crisis”, in Susana Truchuelo García (ed.), Andrés de Urdaneta. Un hombre moderno, Ordizia, Ordiziako Udala, 119-144.
- Aragón Ruano, Alvaro (2009b), La ganadería guipuzcoana durante el Antiguo Régimen, Bilbo, UPV/EHU.
- Aragón Ruano, Álvaro (2014), “... faltar y ausentarse con esto los naturales de esta Provincia y quedar despoblada y hierma, sin defensa alguna...”: discursos de frontera en Gipuzkoa durante la Edad Moderna”, in Joseba Agirreazkuenaga Zigorraga eta Eduardo José Alonso Olea (ed.), Estatu-Nazioen Baitako Nazioak: Naziogintza Kulturala Eta Politikoa, Gaur Egungo European, 401-410.
- Aragón Ruano, Álvaro (2015a), “El sector agrario guipuzcoano en la encrucijada de los siglos XVI y XVII”, Lurralde: Investigación y espacio, 38, 89-116.
- Aragón Ruano, Álvaro (2015b), “De la administración financiera local y provincial a la Corte. Élités financieras al norte del Ebro a comienzos de la Edad Moderna”, in Imanol Vitores Casado, Francisco Javier Goicolea Julián (koord.), Hacienda, fiscalidad y agentes económicos en la Cornisa Cantábrica y su entorno (1450-1550). Nuevos textos para su estudio, Bilbo, UPV/EHU, 103-138.
- Aragón Ruano, Álvaro (2015c), “Fiscalidad, comercio y frontera en Álava, Guipúzcoa y Navarra entre el siglo XV y la primera mitad del siglo XVI”, in Ernesto García Fernández eta Juan Antonio Bonachía Hernando (koord.), Hacienda, mercado y poder al norte de la Corona de Castilla en el tránsito del medievo a la modernidad, Valladolid, Castilla Ediciones, 215-240.

- Arízaga Bolumburu, Beatriz (1987), “La vida cotidiana en el País Vasco en la Baja Edad Media”, in Aguirreazkuenaga, Joseba eta al., Estudios de historia local, Bilbo, Diputación foral de Bizkaia - Eusko Ikaskuntza, 109-124.

- Arízaga Bolumburu, Beatriz (2008), “La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el Atlántico”, Historia Instituciones y Documentos, 35, 25-43.

- Ayerbe Iribar, María Rosa (2006), “Las ordenanzas municipales de San Sebastián de 1489: edición crítica”, Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián, 40, 11-91.

- Aznar Vallejo, Eduardo (2006), “Marinos vascos en la guerra naval de Andalucía durante el siglo XV”, Itsas Memoria, 5, 41-52.

- Azpiazu Elorza, José Antonio (1998), “Las escuelas en el País Vasco a principios de la Edad Moderna. El interés por la enseñanza por parte de instituciones y particulares”, Vasconia, 27, 147-164.

- Bazán Díaz, Iñaki (2001), “La civilización vasca medieval: vida(s) cotidiana(s), mentalidad(es) y cultura(s)”, RIEV, 46. alea, 1, 105-201.

- Bilbao Bilbao, Luis María (1987), “Introducción y aplicaciones de la energía hidráulica en la siderurgia vasca, siglo XII-XVII”, Studia Histórica. Historia Moderna, 5, 61-74.

- Casado Alonso, Hilario (2009), “¿Existió la crisis del siglo XIV? Consideraciones a partir de los datos de la contabilidad de la catedral de Burgos”, in María Isabel del Val Valdivieso, Pascual Martínez Sopena (koord.), Castilla y el mundo feudal: homenaje al profesor Julio Valdeón, Valladolid, Universidad de Valladolid - Junta de Castilla y León, 3. alea, 9-25.

- Castán Lanaspá, Guillermo eta Dueñas Carazo, Salvador (2006), “Revisión de la incidencia de la Peste Negra (1348) en Navarra a través de un modelo matemático de población”, Studia historica. Historia medieval, 24,

275-314.

- Chaunu, Pierre, Sánchez Mantero, Rafael eta Chaunu, Huguette (ed.) (1983), Sevilla y América, siglos XVI y XVII, Sevilla, Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

- Childs, Wendy (2003), “Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages”, Itsas Memoria, 4, 55-64.

- Epstein, Stephan R. (1998), “The late medieval crisis as an 'integration' crisis”, Economic History Working Papers 22392, London School of Economics and Political Science, Department of Economic History.

- Fernández Albaladejo, Pablo (1975), La crisis del Antiguo Régimen en Guipúzcoa 1766-1833: Cambio económico e historia, Madrid, Akal.

- Ferreira Priegue, Elisa María (1988a), Galicia en el comercio marítimo medieval, La Coruña, Fundación Pedro Berrie de la Maza.

- Ferreira Priegue, Elisa María (1988b), “Unos mareantes vascos en Barcelona en 1393”, II Congreso Mundial Vasco. Historia de Euskal Herria, 2. Alea, Donostia, Txertoa, 9-46.

- Ferrer, María Teresa (2003) “Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos”, Itsas Memoria, 4, 115-128.

- Flores Díaz, Manuel (2016), Castilla y le dominio del mar en la Edad Media (1248-1476), Madrid, Universidad Complutense [Tesis doctoral].

- Furió, Antoni (2006), “La corona de Aragón en la crisis del siglo XIV”, in Ernest Belenguier Cebrià, Felipe Vicente Garín Llombart (koord.), La Corona de Aragón: siglos XII-XVIII, Valencia, Generalitat Valenciana - Ministerio de Cultura, 79-100.

- García de Cortázar, José Ángel (2000), “Una villa mercantil: 1180-1516”, in Artola, Miguel (ed.), Historia de Donostia-San Sebastián, Donostia,

Nerea, 11-86.

- García Fernández, Ernesto (2009), “La Hacienda medieval en Álava, Guipúzcoa y Vizcaya” *Iura vasconiae*, 6, 265-328.
- García Fernández, Ernesto (2012), “Hombres y mujeres de negocios del País Vasco en la Edad Media”, in Juan Antonio Bonachia, eta David Carvajal (ed.), *Los negocios del hombre. Comercio y rentas en Castilla. Siglos XV y XVI*, Valladolid, Ediciones Castilla, 107-146.
- Heers, Jacques (1979), “Le commerce des basques en Méditerranée au XVe siècle après les Archives des Gênes”, *Société et économie à Gênes (XIVe-XVe siècles)*, London, Variorum Reprints.
- Igual Luis, David (2007), “¿Crisis? ¿Qué crisis? El comercio internacional en los reinos hispánicos de la Baja Edad Media”, *Edad Media: revista de historia*, 8, 203-223.
- Lema Pueyo, José Ángel (1999), “Los orígenes medievales de San Sebastián: la época anterior al fuero de Sancho el Sabio”, in *Geografía e Historia de Donostia-San Sebastián*, Donostia, Gipuzkoako Foru Aldundia, 56-60.
- Martínez Díez, Gonzalo, Martínez Llorente, Félix eta González Díez, Emiliano (1991), *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1200-1369)*, Donostia, Gipuzkoako Foru Aldundia
- Martínez Díez, Gonzalo, Martínez Llorente, Félix eta González Díez, Emiliano (1996), *Colección de documentos medievales de las villas guipuzcoanas (1370-1397)*, Donostia, Gipuzkoako Foru Aldundia
- Monteano Sorbet, Peio (1999), *Los navarros ante el hambre, la peste, la guerra y la fiscalidad: siglos XV y XVI*, Pamplona, Universidad Pública de Navarra.

- Monteano Sorbet, Peio (2001), “La Peste Negra en Navarra: La catástrofe demográfica de 1347-1349”, *Príncipe de Viana*, 62. urtea, 222, 87-120.
- Mugartegui Eguía, Isabel (1994), “Las actividades de intermediación: Transporte y Comercio del País Vasco marítimo a finales del siglo XV”, in José Luis Orella (ed.), *El Pueblo Vasco en el Renacimiento (1491-1521)*, Bilbao, Universidad de Deusto-Ediciones Mensajero, 107-133. Childs, 2018, 171-173)
- Orella Unzué, José Luis (2005), “Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna. IV: las relaciones vascas con Inglaterra, siglo XIV-XVI”, *Lurralde: Investigación y espacio*, 28, 85-152
- Orella Unzué, José Luis (2006), “Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna (IV): las relaciones mercantiles y marítimas de los vascos con el ducado de Bretaña durante los siglos XII-XV”, *Lurralde: Investigación y espacio*, 29, 215-297.
- Otazu y Llana, Alfonso de y Díaz de Durana, José Ramón (2008), *El espíritu emprendedor de los vascos*, Madrid, Sílex.
- Piquero Zarauz, Santiago (1998), “El siglo XVI, época dorada de los movimientos migratorios guipuzcoanos de media y larga distancia durante la Edad Moderna”, in José Ramón Díaz de Durana (koord.), *La lucha de bandos en el País Vasco: de los Parientes Mayores a la Hidalguía Universal: Guipúzcoa, de los bandos a la provincia (siglos XIV a XVI)*, UPV/EHU, 399-423.
- Ronquillo Rubio, Manuela (2004), *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV: fundamentos de su éxito y permanencia*, Bilbo, Bizkaiko Foru Aldundia.
- Sarasola Etxegoien, Nerea (2010), “El poblamiento medieval de Gipuzkoa. Revisión crítica del registro arqueológico”, *Munibe*, 61, 339-393.

- Soria Sesé, Lourdes (2006), “La hidalguía universal”, *Iura vasconiae*, 3, 283-316.

- Susperregi, Josué, Telleria, Ibon, Urteaga, Mertxe eta Jansma, Esther (2017), “The Basque farmhouses of Zelaa and Maiz Goena: new dendrochronology-based findings about the evolution of the built heritage in the northern Iberian Peninsula”, *Journal of Archaeological Science: Reports*, 11, 695–708.

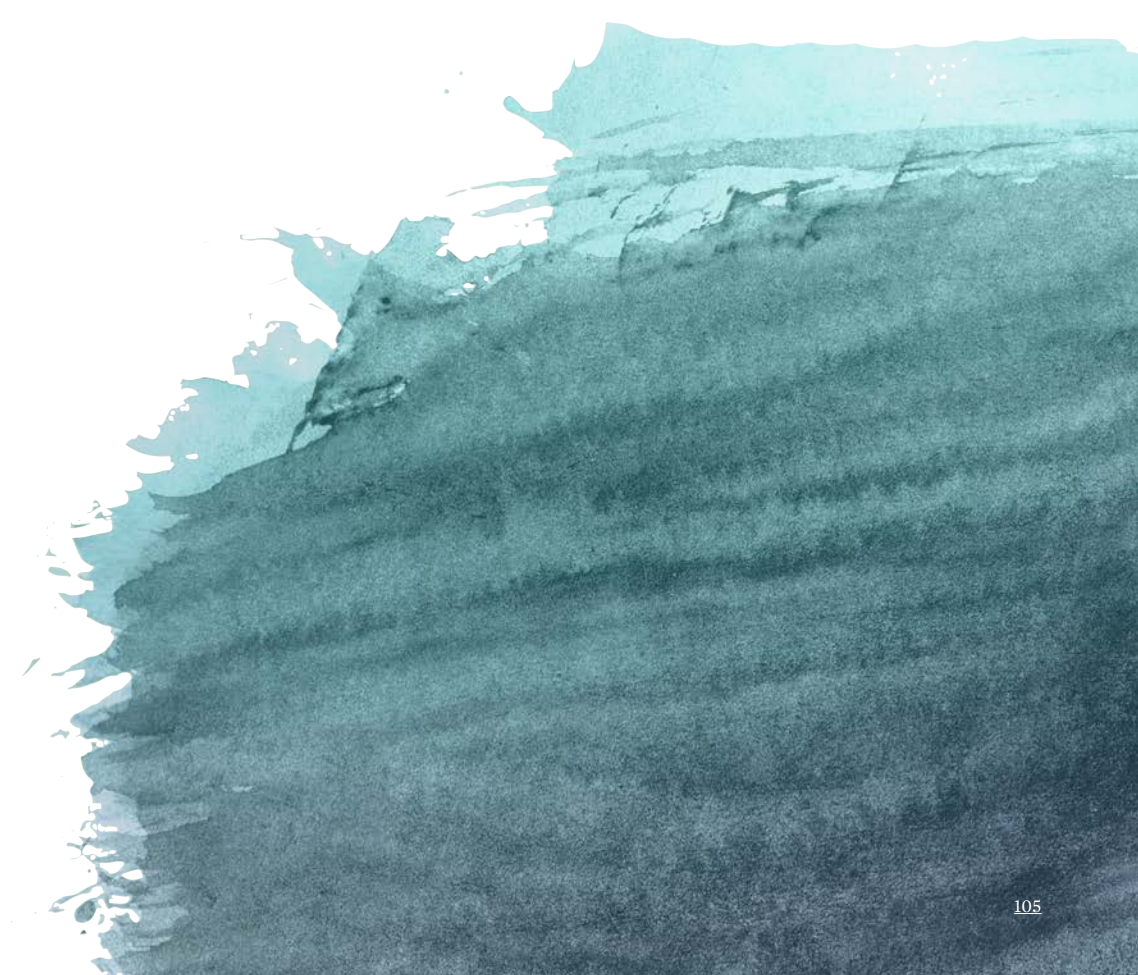
- Telletxea Idigorasen, José Ignacio (2009), *Vascos en los mares del mundo, siglo XIV-XVI. Historia Marítima*. Donostia, Etor.

- Thompson, Edward Palmer (1974), “La economía "moral" de la multitud en la Inglaterra del siglo XVIII”, *Revista de Occidente*, 133, 54-125.

- Tranchart, Mathias (1997) “Méditerranée et genèse du navire moderne: l'intervention basque (XIVe-XVIe siècles)”, in Christiane Villain-Gandossi, Louis Durteste, Salvino Busuttil (zuz.) *Méditerranée, mer ouverte, tome I : du XVIe au XVIIIe siècle*, Actes du Colloque de Marseille (21-23 septembre 1995), Malta, International Foundation, 239-253.

- Vázquez Larrea, Iñaki (2009), “La cultura política aranista: génesis y definición del nacionalismo vasco”, *Revista Internacional de Ciencias Sociales y Humanidades, SOCIOTAM*, XIX. alea, 1, 197-223.

MAHAI
INGURUKO
PONENTZIAK
PONENCIAS
DE LA MESA
REDONDA





Merkatariak, nabigatzaileak eta negozio gizonak lehen globalizazioan

-
Mercaderes, navegantes y
hombres de negocios en la
primera globalización

Amaia Rojo Sierra
EHU/UPV

Zein da Juan Sebastian Elkano?

Mundubiraren urteurren honetan, espedizioak ikaragarritzko garrantzia badu ere, hura gauzatu zuen pertsonaren inguruan ezer gutxi dakigu. Lan honetan pertsonaiaren izaera indibiduala gainditu nahian, Juan Sebastian Elkano bezalako merkatori, nabigatzaile eta negozio gizonen egoera modu zabalagoan aztertu nahi da, horretarako, testuinguru horretan elkar lotzen zituzten harreman sareak ikerketa gai bihurtuz.

Hau da, giza sareen ikuspegiari garrantzia emango da, hots, lehengo mundubiraren testuinguruan jarduten zuten norbanako horien erlazio sareak izango dira aztergai, zeinak, euskaldunen arrakastaren gakoetako bat bihurtuko diren. Horrela, giza sare horien eragin politiko, ekonomiko eta soziala ulertzeko.

Oro har, historiografiak espedizioaren baitan garatzen zena izan du aztergai, ikerketak hiru urtetako ibilbideari mugatuz, baina, hura gauzatzeko teknologia, finantziarioa, eskifaiaren jatorria, espedizioa aurrera eramatea

posible egin zuen merkatal egituraren elkar harremanak eta hauek nazio merkatori handiekin izandako loturak, oro har, gutxi tratatutako puntuak izan dira. Hori dela eta, jarraian, Elkanoren figurara gehiago hurbilduko gaituen merkatori, nabigatzaile eta maestreen sareak, jokatzeko modua eta jatorria aztertu nahiko dira, merkatori profil bat egitera ausartuz.

Hau da, kapital sozialaren teoriatik abiatutik, lehen mundubiran zegoen eragin euskalduna ulertzeko, hauek XV. mende bukaeratik XVI. mendearen lehen erdiraino Sevilla bezalako plaza garrantzitsu batean jokatzeko zuten papera aztertuz.

Harreman sareak, kontzeptu historiko gisa

Euskaldun merkatori, nabigatzaile eta merkatal gizonen arteko harreman sareak identifikatu, ulertu eta sailkatzeko, ezinbestean sare metaforaren inguruko hausnarketa bat egin beharra dugu. Hots, sare sozial kontzeptua, erreminta analitiko gisa erabiliko dugun heinean, honen historizitateak eta gaurkotasunetatik abiatuta sortzen ditugun narratiba historikoak guri zuzenki eragiten diguten marko kontzeptualetan identifikatzea ezinbesteko dugu. Horrenbestez, garaiko gizarteak sailkatzeko erabiltzen ditugun kategoria sozialak ondo zehaztu behar ditugu (Fernández Sebastián, 2015a: 20). Beraz, hauen arteko harremanak merkatal jarduerarako funtsezkoak baziren ere, hauek modu hertsia eta mugiezin bezala ikertzeak eta garaiko gizartearen berezko hartzeak bere mugak ditu, ikerketa historikoa abiapuntu anakroniko batean jartzen baitute. Hori dela eta, merkatal sare hauen baitan garatzen ziren harreman ekonomikoak modu isolatuan aurkeztu ohi den Mediterraneoaren eta merkataritza trasatlantikoaren analisiaren marko teoriko eta metodologikoa zabaltzea aldarrikatzen duten lanak gero eta ugariagoak genituzke (Herrero Sánchez, Kaps, 2017: 3). Are gehiago, mugen, periferien eta Europa kontinentalaren arteko merkataritza jarduerak, harremanak berrikusteko aldarriak testuinguru honetan sartu beharko genituzke.

Lan honek euskaldunen arteko harreman horien inguruko ikerketa bat izatea bilatzen duenez gero, normalean emanak zaizkigun marko kontzeptual horiek ezbaian jartzea, eta horretarako, garaiko jendea nola identifikatu, bereizi eta klasifikatzen ditugun hausnartzea beharrezkoa da. Hau da,

Merkatariak, nabigatzaileak eta negozio gizonak lehen globalizazioan.

hausnarketa jarduerak batek ezinbestean eramango gaitu gure hizkuntza eta aplikatuko ditugun kontzeptu historiko analitiko horiek dagozkien kontestu historikoan txertatzea. Betiere, gizarte hori ulertzeko eta historialari bezala, adierazteko erabiliko ditugun metafora eta kontzeptu guztien errealitate historizistaren kontzientzia harturik.

Baina, sare metafora historian zehar emandako eraldaketa sozio politikoen ondorio nagusia litzateke. Hau da, Iraultzen Garaia ondoz ematen den norbanakoen estatuen sorkuntzan, gizartearen saretzea prozesu baten adierazle bihurtzen da, gizarte komunitatetik edo korporazioetatik indibiduoetara igaro zenean (Fernández Sebastián, 2015b: 45), eta beraz, egituratzen ziren harreman berrien oinarria azaldu nahian. Hots, sare sozialak norbanakoen arteko erlazioen egituraketak direnez, sozialki berregituratzen zegoen gizarte berri baten portaerei erantzuteko metafora sortu zen. Hau da, gizarte, norbanako askoren multzoa zenez gero, eta hauek elkar uztarturik zeuden, hots, sare baten bidez. Egun, eta batez ere duela hogeita hamar urtetik emandako internetaren globalizazio azkartu honetan, pertsonen arteko interkonektioak eta elkar-eraginak normalizat ditugun heinean, historia globala iraganeko harreman horien ikuspegi saretuago bat eskaintzeko aurkeztu zaigun aukera bezala ere proposatu daiteke.

Dena dela, eta ulertzeko ezinbesteko duguna zera da, sare kontzeptuaren bilakaera metaforikoa historizista dela, eta horrenbestez, guk gaur erabiltzen dugu metaforaren funtzioa, historia ikertzeko erreminta analitiko gisa, XIX. mendeaz geroztik sortutako harreman sozialen egituratze baten, eta harreman hauek modu globalagoan ikertzeko borondatearen ondorio liratekela (Fernández Sebastián, 2015a: 23).

Aro Berriko historialariek erabilitako sare sozial eta merkatal sare kontzeptuek (social network analysis delakoa), norbanakoen arteko harreman eta kooperazio erlazioei egiten die erreferentzia, merkatarien eta merkatal nazioen arteko loturei, alegia (Vila Vilar, 2012: 183). Historia transnazionalari eusten dioten ikuspegi berriak aurkeztu dituztenak, norbanakoen erlazioak kontestu zabaletan txertatzen dituztenak, historia nazionalistatik (eta nazionalistetatik) ihes egiten dutenak. Esan daiteke, merkatarien arteko loturen ikerketak muga geografikoak gainditzen dituela, elkar loturen

fenomenoen ikerketak bestelako errealitate eta historiografia tradizioekin kontaktuan jartzen duen heinean.

Horrenbestez, sare sozialak garai bateko gizarteko loturak adierazteko erabili izan dira, baina horrek ere bere mugak ditu, izan ere, kasu askotan, gizarte horietako berezko fenomeno bezala aurkeztuak izanik, sarearen zentzu metaforikoa ahaztera eramaten gaitu, hots, beste modu batera esanda, antzemagarriak diren egitura sozial batzuk identifikatu eta adierazteko historialariek erabiltzen dituzten berezko instrumentu analitikoak lirateke sare sozialak, eta hala erabili beharko genituzke, ez gizarte horietan berezko existentziarik ez duten heinean, hots, artifizio hutsak dira. Merkataria aztertzeke eta hauek jokatzeko modu batzuen ikerketa burutzeko metodologia bati buruz ari gara beraz.

Harreman sareak hauek ekoizten dituzten abantailen inguruan hausnartuz ordea, Kapital Sozialaren teoriara jo beharko genuke, hau da, sare sozialen egituretatik abiatutako soziabilitateak ematen dituen onurak lirateke kapital soziala Xabier Lamikiz historialariak merkatal gremioek sortutako kapital sozialari buruz hausnartzen du, zeinentzako, kapital soziala talde baten partaidetzan estimatzen diren errekurso guztiek osatuko luketen (Lamikiz, 2016: 110).

Euskaldun merkatariek euren lurraldeetatik kanpo sortutako harreman sare horien produktibitatearen arabera adieraziko dugu kapital sozialari buruz hitz egiten gauden edo ez. Hau da, talde gisa jokatzeko duten eta konfiantzazko harreman egituratuak eraikitzen dituzten heinean, “mercaderes vizcaínos” gisa euren burua aurkeztean lortutako asoziazio ikuspegi horretatik, kapital sozialari buruz hitz egiten ariko ginateke. Hots, harreman sare egituratu batetik, talde gisa, indibiduoek profitatuko zituzketen onura edo abantailak talde baten parte izateagatik (Lamikiz, 2017a: 41).

Hori litzateke baina, lan honen funtsa, harreman sare egitura horietatik, komunitate gisa kapital harremanduak identifikatzea, eta historialarientzako instrumentu analitiko hutsetik, protagonista historikoek egitura horien parte ikusten direlako, honen izaera anakronikoa jaistea. Hemen James S. Coleman-en lanek berebiziko garrantzia izan dute, alde batetik, kapital

sozialaren sorkuntzan eragin handia duten egitura sozial garrantzitsuenak talde baten partaidetza kontzientzia litzateke, hots, harreman sare baten parte izatea edo ez nahiko ondo definitua dagoenean, eta sareak berak, oinarri ekonomikoetatik haratago kapital sozial gehiago eraikitzen duenean, harreman eta konexioak familia arteko, laguntasunezko eta lotura kultural edota politikoak elikatzen dituzten heinean (Coleman, 2000: 315).

Horrenbestez, guk euskaldunek talde moduan jokatzearen ondorioz lortutako abantaila edo onurengatik merkataria euskaldunen kapital sozialaz hitz egingo dugu. Hots, harreman sare batek sortu eta garatzen dituen probetxu kolektibo zein indibidualengatik. Dena dela, talde izaera kolektiboaz edota egitura sare kohesionatuei buruz kontu handiz hitz egingo dugu, ez baitira egitura higiezinak (Lamikiz, 2017a: 49). Beraz, euskaldun hitzari izaera politiko anakronikoa kenduz, ahal litzateke euskal kapital sozialari buruz hitz egitea, eta horrenbestez, talde hauen kapital soziala aztertzea.

Ekintzaile izateak bere arriskuak zituen, baina instituzio politikoen, familia edo antolaketa sozial eta erlazio sare ondo egituratuekin jarduteak, zeinak, informatzeko eta laguntzeko ahalmena zutenak, merkatal jardueraren arriskuak minimizatzen zituen (García Fernández, 2012: 118). Erlazio sareen oinarriak finkatzea ordea, ezinbesteko genuke, azken batean, hartu-eman sozial zein komertzialak konfiantzaren baitan sortu behar zirelako. Logikoa den bezala, konfiantza eta leialtasunak paper funtsezkoa jokatzen zuten merkatarien artean, ez bakarrik itsasoaz haraindiko merkataritza jardueretan, jarduera lokaletan negozioetan konfidentziasunak berebiziko garrantzia baitzuen (Lamikiz, 2016: 105). Dena dela, konfiantzaren oinarrietarako harreman pertsonalen edota instituzioek bultzatutako kontratuekin eratutako jokoaren arauen artean eta horrekin, soziabilizazioaren garrantziaren beherapena, egituratzen den eztabaida historiografiko bat badago ere, lan honetan konfiantzaren ikuspegiak ez du eztabaida horren eraginik. Hau da, konfiantza pertsonala negozioen oinarritzat hartuko da (zer gradutan gauzatzen den sakondu gabe). Hala ere, euskaldunen kasuan, itsasoaz haraindiko eta Mendebaldeko Europako merkataritza edo garraio fluxuan, itsas aseguru kontratuak nahiko berantiarak izan ziren, eta kasu askotan partzialki erabiliak, garraiatutako merkantziaren zati bat bakarrik kontratatzen zen heinean (García Fernández, 2012: 118).

Horrenbestez, eta batez ere, Ameriketako enpresan konfiantzazko erlazioen funtzioa nabarmena zen, munduaren bi aldeetako loturak egituratzeko orduan. Hots, berebizikoa zen interes, behar, eta nahi berdinak partekatzen zituzten talde harremanduak garatzea, haien arteko menpekotasunak kontinentearen bi aldeetako konexioak bermatzeko (Vila Vilar, 2012: 184).

Horretarako, jarduera kolonizatzaile, aurkitzaile edo negozioetan sartzeko, oinarri sozial eta ekonomiko sendoak izatea beharrezkoa zen heinean, eta jarduera horiek aurrera eramango zituzten konfiantzazko eta leialak ziren agenteen bidez gauzatu beharrak egituratzen du lan hau. Horregatik, konfiantzazko erlazio onuradun hauen oinarriak familia eta jatorri berdineko loturetatik¹ abiatzen ziren eta laguntasunak ere garrantzi handia izan zuen testuinguru bateko fenomeno soziala izango da jarraian aztertuko dena.

Azken batean, Elkano bezalako getariar batek lehen mundubira nola egin zuen aztertze, haren jatorria eta ibilbidea aztertuko ditugu, probintzietako testuinguru sozialarekin alderatuz, bai eta, Sevilla bezalako merkatal plaza garrantzitsu batean euskaldunek elkarren artean nola jokatzeko zuten ikusteko, erlazio sareek igoera sozialean zuten garrantzia, beraz. Izan ere, Elkano bezalako figura bat ezin dugu bere soziologiatik eta testuinguru ekonomikotik at ulertu, eta horregatik, hura bezala ibiltzen ziren gizonen gerturatze bat egingo dugu fenomeno baten oinarriak azaltze aldera.

Lan hau aurrera eramateko funtsezko litzateke, ez bakarrik erlazio sareen inguruko hausnarketa kritiko bat egitea, aztertuko ditugun subjektu historikoak ondo zehaztea ere beharrezkoa da. Hori dela eta, Elkano bezala aurkituko ditugun nabigatzaile eta merkataria zeintzuk diren azaltzen saiatuko gara, eta hauek identifikatzeko erabili ditugun irizpideak.

Merkataritzan merkataria baina gehiago

Europako merkatal plaza garrantzitsu guztietan ematen zen bezala, Sevillako kasuan ere, merkataritzara dedikatzen ziren edota merkatal

¹ Paisanaje eta parentesco deritzenak, alegia. Tradizio historiografiko zabala dutenak, eta Aro Berriko gizarte ulertzeko ezinbesteko bihurtu direnak.

munduari loturik zeuden pertsonen ordea talde heterogeneo handia osatzen zuten. Hau da, espezializazioarako tendentzia geldoa izan zen eta ez zen modu berdinean eman, horregatik, hiri guztietan aurkituko ditugun errealitateak oro har, gainjarriak dira. Hots, dendari txikia, garraiolaria, diru aldatzailea, nobleak, marinela eta bankariek merkataritzarekin lotutako jardueren edozein alorretan aurkituko ditugu, hortaz, merkatal interesak dituzten pertsonak dira, nahiz eta kasu askotan bere burua merkataria gisa ez identifikatu (Bello, 2012: 256).

XV. mendean, euskaldun armadore eta garraiolaria, genoatar merkataria potentzia handien menpeko gisa jardun bazuten ere, mendeak aurrera egin ahala, euskaldunak merkataria txikiak izan zitezkeen, edota euren barkuak alokatu eta garraiolari lanetan egon zitezkeen Genovako, Flandes edota Florentziako merkataria handientzako. Horrela, euskal merkataria merkatal itsasbide garrantzitsuetan txertatuak zeuden, merkataritza jokoen parte bihurtuz eta horrela, merkataria garraiolari arteko muga lausotuz joan zen (Inclán Gil, 2005: 28). Horren adibide dugu Anton de Gorostiaga, Sevillako dokumentazioan askotan maestre bezala azalduko bazaigu ere², eta Zestoako Domingo de Arronarekin, Bernabé Aimari, merkataria genoatarra eta Bernaldo de Grimaldo eta Pedro de Grimaldo merkataria genoatarrekin bi nao fletatu zituzten, bat Anton Gorostiagarena 250 tonelekoa eta bestea Domino de Arronarena 250 toneletakoa ere (Bello León, 1993: 68). Ernesto García Fernández historialaria jasotako Getariako 1500-1501ko patroietan ordea, Anton de Gorostiaga maestre eta merkataria gisa aurkeztuko da (García Fernández, 1999: 333).

Horregatik, merkataria maestre arteko muga hori zehazte aldera, merkataria handi profesionalak (dokumentazioan bere burua merkataria gisa dutenak) eta merkataritzarekin lotura dutenak eta noizbait merkataritzan ere jardun dutenen³ arteko muga edo zailtasun horiek gainditze aldera, euren burua merkataria gisa bezala identifikatzen direnak izan dira askotan ikerketa subjektu nagusiak (Navarro Spinach, 2006: 147-188; Ronquillo, 2015:

² Antón de Gorostiaga (gostiaga), de Guetaria, maestre de la nao Santa María de Gracia, Domingo de Arona, maestre también (de la Santísima Trinidad) de Cestona. Archivo de Protocolos de Sevilla (APS), Oficio XV, libro I, leg. 9100 1493 urtea.

³ Azken hauen kasuan, Manuela Ronquillo oso ondo identifikatzen ditu maestrearen figuraren errebisioa egiten duenean 2004, 209.

245-275; Bello León, 2012: 249-274). Are gehiago, euskaldunen harremana pirateria eta kortsoarekin handia izan zen, zeina, merkataritzarekin estuki lotuta zegoen, behin merkantziak harrapatuak zirenean hauek merkaturatu egiten zituztelako heinean, eta era berean, merkatori eta garraiolari asko kortsario zein pirata bihurtzeko erreinuen arteko lehiakortasun politikoak eta interes pertsonal ekonomikoek hala eskatzen zutenean (García Fernández, 2006: 64).

Horrebestez, talde heterogeneo baten aurrean geundeke, izan ere, euren burua merkatori gisa identifikatzen zuten pertsonen aurrean bagaude ere, merkatori izatea zer den zehaztea ere lan zaila da, “merkatori” terminoak, merkatori internazional, merkatori txiki, *estanteak*⁴, aberastutako maestre edo artisauak, kortsario eta pirata, korredoreak edota garraiolariak uztartu ditzakelako (Ronquillo, 2015: 248). Eta askotan, Sevillako dokumentazio notarialean euren burua traperero, sedero, especiero, tonelero edo garraiolari bezala identifikatzen dutenak, naoak fletatzen, merkatal asoziazioak sortzen, maileguak egiten edota nazioarteko merkatori esanguratsuekin bat agertzen direna (Bello León, 2012: 256).

Talde hauen jatorri anitza

Jatorri aldetik ere anitzak izaten ziren. Kasu gehientsuenetan, letra gizonak izaten ziren, idazten edo irakurtzen zekitenak, eskriba, bachiller edo epaile karguak zituztenak edo hauen familia kideak ziren, edo kasu batzuetan, behin Sevillan eta Ameriketara hasten zuten karrera (Ronquillo, 2004: 359). Elkanoren kasuan hau oso garbi ikus daiteke, izan ere, Elkanoren ama Catalina del Puerto, eskriba eta klero familia garrantzitsu baten kide zen, haren aita eta anaia Ochoa Martínez del Puerto eta Domingo Ochoa del Puerto hurrenez hurren, Getariako eskribauak ziren (Aguinagalde, 2017: 69). Elkanoren kasuan gainera, badakigu idazten bazekiela, eta haren testamentuan agertzen ziren zazpi lekukoek ere, idazten eta sinatzen zekitela baieztatzen da. Are gehiago, testamentuaren “idazketa materiala, ordena eta ondasunen inbentarioaren ordena” Andres de Urdaneta garai horretan Elkanoren paje zenari egozten zaio, honek, eskriba baten seme izanik, arte nagusien eta

⁴ Euskaratzeko dituen zailtasunengatik, euskaraz egoki esanda dagoen egoile terminoarekin itzuliko dugu, nahiz eta definizio hertsia irarriki, egoilek gelditu dagoen horri erreferentzia egin.

txikien ikasketak burutu baitzituen (Romero Tallafigo, 2017: 41). Gainera, Loaysaren espedizioan zendu ziren anaia guztien herentziaren erreklamazioan Catalina del Puertorekin batera burutu zuen, eta guztien oinordeko unibertsala izan zen Rodrigo Sanchez de Gainza y Elcano dugu, bachillerra zen, eta Getariako presbitero eta onuraduna (Aguinagalde, 2016: 34).

Beste kasu bat aipatzearren, 1547an Sevillan Kontsul euskaldun bat eskatzen zuten euskaldunen izenean, Aparicio de Ayardia dugu, Ondarroakoa jatorriz, zeinaren familiak, XVI. mendearen bukaerarako hiru eskribautza biltzera iritsi zen (Vitores Casado, 2015: 67).

Normalean, merkatori hauek udal kontzejuak menperatzen zituzten familietatik zetozen, merkatoriaren interesak defendatzen zituzten leinuen parte ziren, adibidez, Mutrikuko Kontzejuko kide gailenen artean, Jofre Ibáñez de Sasiola Bachillerraren, Errege Kontzejuaren kide izan zena eta Ingalaterran eta Flandesen Errege-Erregina Katolikoen enbaxadore bezala lurraldeen arteko harreman komertzialak hobetu zituen (García Fernández, 2006: 39). Eta koroari egindako zerbitzuengatik Jarreterako ordena ingeleseko zaldun bihurtu zena Sasiolaren aita eta anaia Mutrikuko pertsona nagusien artean aurki ditzakegu. Jofre Ibáñez de Sasiola, aita merkatori armadore handien familiako kide zen eta 1503an Mutrikuko alkate izan zena eta Miguel Ibáñez de Sasiola, hau ere Debako bizilaguna, ontziburu eta 1507an repartimientoaren biltzaile izan zen (Aragón Ruano, 2011: 94).

Ahaide nagusien ondorengoak ere izaten ziren, hauek merkatal interesak zituzten heinean, kontzejuetan ere parte hartzen baitzuten, edo familia kideekin ezkontzen ziren. Izan ere, Ernesto García Fernández-ek adierazi bezala, bandoen boterea mugatzera bideratutako Kontzejuko hautaketa sistemaren eraldaketak, oligarkia “berriaren” eraketarako funtsezko izan zen, zeinak, ofizial karguen parte nahiko adierazgarria merkataritzara dedikatutako eta interes ekonomikoak zituzten gizonek osatzen zuten (García Fernández, 2004: 265). Baina kasu askotan, bandoen oinordeko ziren edota bandoekin erlazio estuak zituzten, adibidez, eta Bilboko kasuan argi ikusi dezakegun bezala, bandoen instituzionalizazioa eman izanaren ondorio nagusia, bandoek gizartearen zuten eragin politikoa handia bihurtu zela, hala, eta hauen boterea mugatu nahi izan bazen ere, 1510an merkataritzan jarduten zuten Arbolancha

leinuak, Erregearen kontrako protesta baten buru izan zen, kontzejuko ofizioak bitan banatzeko eta bakoitza bando bakoitzeko ordezkariengatik aukeratua izateko (Leguizamón- Zurbarán eta Arbolancha- Basurto) aldarrikapenak egin zituzten heinean (García Fernández, 2004: 266).

Jatorri ekonomikoari begira, normalean, merkataria erdi mailakoak ziren, are gehiago, Sevillan aurkituko ditugun maestre euskaldunak ez dira aberatsenak izango, batzuetan nao baten jabe, orube baten edota lur batzuen jabe ziren baina ez ziren aberatsak. Hori dela eta, normalean karga txikien eta faktore edo ahaldun gabe bidaiatzen zuten (Ronquillo, 2004: 343). Adibidez, gerora, Sevillan merkataria aberats eta garrantzitsu bat izango zen Anton de Novia Bilbotarraren kasuan, jatorrizko maila sozio ekonomikoa erdi mailako merkataria kapareena bezala zen, merkataria txikien familietatik zetozenak, ekintzaile espiritu horretatik aberastasuna lortzen dutenak, baina harreman sareei erreparaturik, erdi mailako merkatariekin ahalduntzen jarraituko zuena, izan ere, honen alabaren tutorea Juan Ochoa de Uriondo erdi mailako merkataria izan zen (Fernández, Hidalgo de Cisneros, Lorente, Martínez Lahidalga, 1995: 59; Ronquillo, 2004: 340).

Dena dela, euskaldun garraiolari huts ikuspegia oso zabaldua badago ere, eta Elkanoren figuran pertsona umil, autodidakta eta prestakuntza maila aldetik eskasa zuen historiografia oso zabaldua badago ere, 1500ko udal derrametan Domingo de Elkano maestre gisa azaldua, zergak gehien ordaindu zituen Getariako hamahirugarrena izan zen, hots, hiribilduko pertsona aberatsenen artean kokatuko zela pentsatzekoa da (García Fernández, 1999: 334).

Beraz, Elkanoren jatorriari ere erreparaturik, ugariak izan ziren nolabait, kontutan hartzeko aberastasun maila bat zutenak, edo haien jarduerekin plaza nagusietan aberatsenen artean kokatuko ziren euskaldunak. Juan Manuel Bello León historialariak aztertzen dituen almojarifazgo handiaren *rentas menudas eta la cuenta de mercaderes*, deritzen horietan egindako kontribuzioetako garapenean, Simancaseko eta Real Chancillería de Valladolideko artxiboetako dokumentazio apartatik abiatutik, jada behin baina gehiagotan agertuko zaizkigun hainbat merkataria euskaldun oso ezagunak topa ditzakegu:

Merkataria, nabigatzaileak eta negozio gizonak lehen globalizazioan.

Izenak	Jatorria / Jarduera	1495	1496	1497	1502	1510
Nicolás de Durango	vizcaíno	3245		1652		
Juan de Mallea	mercader vizcaíno				41850	
Lope Fernández	mercader vizcaíno					3120
Juan Pérez de Larrazabal	mercader vasco	16419	8910 / 13328	34800	27471	
Pero (Pedro) Martínez de Zabala		26694	8120	36217		
Juan Marínez de Lyly	mercader vasco				22380	
Juan López de Recalde	mercader vasco	8000	3630	59814	43913	3375
Martín de Recalde	mercader vasco				10800	
Pero (Pedro) de Vergara	mercader vasco		6795	17364		9695
Miguel de Vergara	mercader vasco	25000	7898	23890	15858	
Martín Pérez de Vergara				1123		
Asensio de Oñate		32000		34000		
Juan García de Urribarre						5556
Juan Pérez de Villareal		7671				
Martín de Real	mercader vizcaíno					15955
Martín de Arriazola (Arçola?)			17094	75170		
Martín López de Aguinaga				5200		
Pero (Pedro) de Torrona	vizcaíno				1700	
Juan López de Gallasti	mercader vasco				1200	

Lehenengo taula: Sevillako almojarifazgo handira egindako kontribuzio handien artean euskaldunak.

Iturriak: Bello León, J. M. (2016). La cuenta de mercaderes y las rentas menudas del almorjafazgo mayor de Sevilla a finales del siglo XV, HID, 43, 31-70.

AGS, cámara de castilla, Diversos, leg.4, doc. nº 30 y doc. nº 31; Leg. 3, doc. nº 24; expedientes de Hacienda, leg. 10; escribanía mayor de rentas, leg. nº 90/1 y archv. pleitos civiles. Pérez Alonso (feneidos). cajas 102-5, 103-1 y 104-1.

Euskaldun merkatarik txikien ikuspegia oso errotua dago, baina askotan eta dibertsifikazio hori oinarritzat harturik, ikusi dugun bezala, merkatarien definizio zehatz bat egitea oso zaila da, adibidez, tonelero gisa hasi ziren horiek kapitala metatuz joan ziren heinean, aberastuna maila altua lortu zuten, eta beraz, boterera iristeko erraztasunak handitu zituzten (Ronquillo, 2004: 108), Nicolás de Durangoren kasua litzatekeena adibidez (ikusi lehengo taula).

Baina ondorio gisa, esan daiteke, probintziak berak markatutako testuinguru horrek bermatzen zuela itsasorako irteera hori, beraz, jatorriak jarduerara bultzatzen zuen, ez itsasora. Horregatik, merkatarien izadia anitza dela ikusiko dugu, eta beraz, merkatarik mota bati buruz hitz egitea ezinezkoa izango da. Hau da, dibertsifikazioa plano guztietan ematen zen, ez bakarrik merkataritzarekin lotura zutenak, jarduera politiko eta okupazionaletan ere presentzia izan zuten.

Izaera dibertsifikatua

Itsasoko bizitza arriskutsua, zaila eta gorabeheratsua zela nahiko ezagutzen badugu ere, Martín de Aranaren emazte zen Teresa Ramírezek egoeraren berri emandako testigantza apartekoa da, haren senarraren esperientziak lehenengo pertsonan ezagutzen baitzituen. Hala, Martín de Aranaren senarraren irabazpidezko ondasunen uko egite gutun batean, hala adierazten zuen:

“El dicho mi marido a ganado e a aumentado con mucho trabajo de su cuerpo e riesgo de su persona, que a puesto a peligro de perder muchas veces e cada dia la pone asy en la toma de la çibdad de Tripol de Berberia, donde se hallo, como por la mar, donde a andado e anda con su dicha nao navegando para muchos puertos e partidas donde de continuo ay muchos trabajos e peligros, asy de las aguas de la mar como de moros e turcos e corsarios de muchas calidades e

Merkatarik, nabigatzaileak eta negozio gizonak lehen globalizazioan.

condiciones que en ella andan robando e cautivando a los que por ella fallan...” (López Beltrán, 2000: 374).

Ikusi daitekeen bezala, mugikortasuna erabatekoa zen, eta koroaren zerbitzura lan egitea oso ohikoa, hots, maestre, armadore eta koroaren zerbitzupeko gizon izatea uztartu egiten zen, adibidez, dokumentazioan, Martín de Aranaren ondorengoei honek 1519an burututako eskifaiaren eta San Pedro naoarene horniketa eta mantenuaren soldata zor zitzaien, “por su servicio en la armada de los Gelves”⁵.

Adibide gehiago, Napolesen konkistatik Valentziara joan zen Fernando de Leizaola, Debako biztanle eta Marieta naoko maestreak, Venezian hainbat pertsona eta merkantzia jaso ondoren, Tunisiara abiatu zen. Behin Tunisiara iritsita, Veneziako karrakoi batek naoa erasotu zuen eta ondorioz, Fernando de Leizaolak, 1498ko martxoaren 27an, Errege Katolikoek aitortutako errepresalia gutun eta kortso patentea lortu zuen (López Beltrán, 2000: 381).

Ikusiko dugun bezala, koroaren zerbitzura dauden pertsona hauen artean, erlazio sareak oso ongi antzeman daitezke. Zentzu honetan, bereziki interesgarria da Lope López de Arriaranen kasua, zeinaren osaba Garcí López de Arriaran bezala, Erret armadako kapitaina izan zen. Erret armadako kapitain honek, gatazkak izan zituen genoar eta veneziar komunitateekin, 1511ean errepresalia karta baten jabe zen Genovako komunitatearen aurka 15.000 dukateko balioagatik, eta 1512an beste Koroaren errepresalia karta bat jaso zuen, kasu honetan, Oranen veneziar arropez jabetzeko. Bi kasuetan, bi euskaldun ahaldundu zituen, 1511n oso ezaguna den Juan Nicolás de Artieta kapitaina, armadaren eta Kontratazio etxearen hornitzaile zena, eta 1512an Ochoa de Laquerre Bilbotarra. Gainera, 1514ko azaroaren hasieran, Lope López de Arriaranen prokuradoreek Genovako merkatarien kontra zuen errepresalia gauzatu zuten, Kadizen genoatar batzuen merkantziak blokeatuz, kasu honetan, Martín de Unda izan zen ahaldundua eta errepresalia gutunaren balioaren araberako genoar horien merkantziak aldarrikatu zituen. Martín de Unda durangarra, 1547an Kontsul euskaldun bat eskatzen

5 DOKUKLIK Cédula de mandamiento de pago a los herederos de Martín de Arana, maestre de nao, de lo que se le debía del salario de la nao San Pedro, su tripulación y mantenimiento por su servicio en la armada de los Gelves en 1519. Data 1523/1531, Archivo General de Simancas, Contaduría Mayor de Hacienda, XVII, Contaduría del Sueldo, 397.2, L 23.

zutenen sinatzaileetako bat izan zen, Juan de Lezama merkatari eta Bilboko errejidorearen ahaldua ere izan zen⁶.

Erregeen mesedea jasotzen zutenen artean ere, kortsoan jardun zuten horien ahalduntzea oso ohikoa zen, adibidez, Juan Perez de Fagaza bilbotarra, Koroak emandako errepresalia karta baten jabe zen Genovako komunitatearen aurka 9.550 dukateko balioagatik, eta honek, Juan Ortiz de Axinaga eta Ochoa Núñez bermeotarrak ahaldundu zituen, Genovako jaurreiriari jakinarazteko eta haren dirua berreskuratzeko (López Beltrán, 2000: 382).

Izan ere, euskaldunen izaera dibertsifikatu honetatik ikusiko dugu nola, euskaldunek garaiko merkataritza esparru gehienetan presentzia handia zuten, bai instituzio nagusietan, hala nola, atzerriko kontsulatuetan (García Fernández, 2018: 22), Kontratazio Etxean, are gehiago, Pilotu Bizkaitarren Eskolak Mediterraneotik Ipar Atlantikoko itsas merkataritzako bidaietan euskal itsas pilotuei monopolio osoa ematen zien (Txueka Isasti, 2016: 592). Askotan, instituzioak kontrolatzen zituzten merkatari hauek gortearantzako jarduten zuten, Ochoa de Isasagaren eta Juan Lopez de Rekalderen kasuetan adibidez, Koroarentzako lana edota besteen ondasunen administratzaile jarduteaz gainera, merkataritza jarduerekin uztartzen zituzten. Gainera, Sevillara iristen zen zilarraren aldaketan ere parte hartze handia zuten (cambiadores de oro y plata), eta Sevillako hamaseigarren mendeko bankaren historian euskaldunen presentzia oso handia izan zen, Domingo de Lizarrazas, Pedro de Morga, besteak beste, garaiko Sevillako merkatal fluxuen testuinguru ekonomikoan paper garrantzitsua jokatu zuten.

Esklabu afrikarren merkaturan ere, euskaldunen ekimena nahiko handia izan zen, historiografia zabalik ez badu ere, eta garaiko instituzioek berak ere ezkutatu nahi izan bazuten ere (López Rodríguez, 2013: 223), hauen presentzia nahiko handia izan zela badakigu (García Fuentes, 2003: 43). Are gehiago, euskal lurraldeak Frantziatik Gaztelara eta Andaluziara zetozen esklabu garraioaren igarobide bezala funtzionatu zuten (Azpiazu Elorza, 1997:

⁶ Toda de Lezama, Juan de Lezamaren alaba eta Martín de Luvandoren alarguna zenak auzitara eraman zuen 1589ko epai betearazlean ikusten den bezala, Martín de Unda, Juan de Lezamaren ahaldundu bezala Sevillan eta Granadan kobratze bat egin ondoren, honen diruaz jabetu eta Sevillan gastatu zuelako Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCHV), Registro de Ejecutorias, Caja 1640, 44.

63). Inbertsio eta arrisku handiak eskatzen zituen negozioa bazen ere, irabazi handiak ematen zituen eta euskaldunak XVI. mendetik merkatu horretan partehartze aktiboa izan zuten, Tomas Lazkano, Ortiz de Urrutia, Diego de Zarate, Martín de Zabala, Lope de Idiakez eta Miguel Martínez de Jauregi bezalako gizonen ekimenetatik abiatuta (García Fuentes, 1982: 12).

Baina, maila apalago batean, euskaldunak merkatari, garraiolari, mailegu emaille eta batzuetan kortsario izan zitezkeen eta merkataritza internazionallean mugikortasun handiz ibiltzen ziren itsas gizonak ziren, Italian, Flandesen, Ingalaterran, Oranen eta gerora, Ameriketara aurkituko ditugunak, batzuetan koroaren zerbitzura, bestetan beste merkatari batentzako garraiolari gisa eta azkenik, merkatari bezala.

Elkanotarren adibidea euskaldun garraiolari merkatari kasu paradigmaticoa litzateke, izan ere, Elkanoren anai zaharra zen Sebastian Elkano Andaluziako portuetan ibiltzen zen, 1507an Napolesen aurkitzen dugu haren ontziarekin eta 1517an Mesinan. Elkano bera ere, gaztetan arrantza ontzietan ibilitakoa, Andaluziako eta Mediterraneoko merkataritza zirkuitoetan jarduten zuen (F. Txueka, 2013). 1509. urtean, Cisneros kardinalak Aljerrarako antolatu zuen espedizioan parte hartu zuen eta Orango konkista burutu zuten. Halaber, Napolesen ere ibili zen, Gonzalo Fernández de Córdoba kapitain handiak Italian zuzendu zituen kanpainetan ere parte hartu baitzuen, 200 tonako nao bat hornituz (Pardo San Gil, 1995: 200). Horretarako, merkatari saboiar batzuen mailegua eskatu zuen, itsasontzia abal bezala erabiliz, harik eta erregeak guda horietan parte hartu izanagatik ordain-sariak eman ez, eta hau merkatari italiarrei entregatzera behartua ikusi zuen bere burua, atzeritarrei nao bat saltzeagatik legalitatearen ikuspegitik Elkano egoera problematikoa batean jartzen zuena (Rodríguez González, 2018: 51).

Horrenbestez, euskaldun hauen izaera anitza ez zen bakarrik talde gisa jarduera askotan parte hartzen zutelako, norbanako bakoitzak itsasoarekin eta merkataritzarekin lotutako jarduera asko bere baitan uztartzen zituelako ere. Esan daiteke beraz, euskaldunen izaera dibertsifikatu honen baitan baino ezin direla ulertu erlazio sareek jokatutako paper funtsezkoa, hots, koroaren zerbitzura jardutearen onurak talde bezala profitatzea. Izan ere, euskaldunek koroarekiko garatu zituzten loturak plano guztietan zabaldu ziren, itsasora

begiratzeko zuen herrialde bateko norbanako horiek, globalizazioan eraikitzen ari zen monarkia baten ezinbesteko papera jokatzeko zuten heinean.

Euskaldunen eragina

Espedizioa gauzatu zen testuinguruan euskaldun eragina itsas zirkuituetan nabarmen handia zen, adibidez, espedizioaren antolaketa aurrera eramanez zuten merkatal azpiegiturretan, zeinak, monarkiaren baliabide eta errekurto nahikorik ez zuen garai horietan, funtsezko bihurtzen ziren, are gehiago, espedizioaren planteamendua, prestaketa, finantzazioa eta armamentua merkataria, itsas gizon batzuen gain gelditzen zen, koroari estuki lotuak zeudenak, interes pertsonalak uztartzen zituztenak eta euren artean ere, harreman sare sendoak zituztenak.

Hala, eta testuinguruan jarritz, historia instituzional ofizialetik begiratu, garai honetan lehen maila horretan bakarrik aurkituko ditugun euskaldun presentzia oso adierazgarria da. Adibidez, Kontratazio Etxearen lehen urteetan ematen zen euskal merkatarien presentzia handia. Kontratazio Etxea, Koroak zuen Amerikako merkataritzaren monopolioa egituratzen zuen erakundearen gorpuzte prozesu horretan, aurkituko ditugun ofizialen artean euskal eta burgostar interes ekonomiko politikoak ordezkatzeko zituzten pertsonak osatu zuten. Instituzio honen lehen urteetan, horrenbestez, Sancho de Matienzo, Juan López de Recalde, Ochoa de Iasaga eta Domingo de Ochandiano bezalako merkatariek euren interes ekonomikoak ere uztartzen zituzten instituzio honen antolaketaren lehen oinarriak jarri zituzten. Kontratazio Etxea antolatzerako garaian izandako ikuspegi oligarkikoa da, batez ere, gailentzen den ikuspegia (Duro Garrido, 2015: 77-95).

Sancho de Matienzo, Villasana de Menan (Burgosen) jaio zen 1451ean influentzia politiko handiko adiskide sareak eraikitzeko gaitasun handia zuen pertsonaia izan zen, igoera sozial handia izateko erraztasuna eman ziotenak, Burgoseko Juan Rodríguez de Fonseca gotzainarekin adibidez, Lope de Chonchillos, Aragoiko Fernando II. arek idazkari zenaren oso gertu zegoen. Koroarekin garatutako erlazioek ikaragarritzko igoera soziala eman zioten, hartatik, Sevillako katedraleko kanonigoa bihurtu eta Isabel I.ak Kontratazio Etxeko Diruzain izateko gomendatu eta 1521ean karguan

lortu zuen (Duro Garrido, 2015: 82). Burgostarria bazen ere, Mena bailara Bizkaiko probintziaren mugan egonik, Logroñoko forua jaso zuen Bizkaiko Jaunaren eskutik, XVI. mende hasierara arte jaurreko parte izanik. Horregatik, erreferentzia bibliografiko batzuetan *vizcaíno* bezala deskribatua izan da (Gracia Fernández, 2012: 135; Ronquillo, 2004: 359). Mena bailara Karrantzako bailarekin estuki lotuta zegoen eta beraz, euskal merkataria elitearekin oso harreman zegoen. Adibidez, haren iloba Juan Sebastián Elkanoren ilobarekin ezkondua zegoen.

Juan López de Recalde, azkoitiarra 1507an Kontratazio Etxeko Kontularia probetxuko erlazio sareak ere garatzeko abilezia ona erakutsi zuen, Sancho de Matienzo- rekin erlazio estuki harreman zegoen egoteaz gainera, Fernando II. arek erregeari leial zen *Partido Aragonés*-aren ordezkari bezala eta influentzia sare estuak garatu zituen, Chonchillos, Juan Rodríguez de Fonseca eta Matienzo berak osatua besteak beste (Alberdi Lonbide, 2018: 10). Erlazio hauen oinarria batez ere, interes ekonomikoek bultzatua izan zen, izan ere, Juan López de Recalderen bereizgarri handiena haren izaera komertziala zen, kontadore izanagatik ere, ez baitzuen merkataritza jarduerarekin eten, eta are gehiago, Sevilla bezalako plaza garrantzitsu bateko lehen mailako merkataria izaten jarraitu zuen, hiriko merkataria boteretsuenetakoa bihurtuz, etxearen eta jabetza pertsonala handituz. Izan ere, Sevillatik gertu zegoen Lebrija bezalako herririka batean 1515 eta 1521 bitartean gutxi gora behera 280.602 maraia balioa zuten mota guztietako berrogeita hamazazpi jabetza erosi zituen, etxeak, partelak, eta bestelako ondasun higiezinak (Duro Garrido, 2015: 87; Franco Silva, 2005: 120).

Dena dela, funtzionario gisa lortutako aberastasuna da agian Recaldegatik deigarriena izan dena, zeina Aranda faktorearengatik salatua izanik, 1523an Recalde instituzio honetatik baztertua izan zen, Domingo de Ochandiano, euskalduna hau ere, ordezkaturik. Azken hau, hain ezaguna ez bada ere, bereziki garrantzitsua izan zen instituzioaren lehen urteetan eta batez ere, Sancho de Matienzorekin zituen harreman estuengatik, azken honen ilobarekin ezkondu izanagatik indartu zirenak, hain zuzen (Duro Garrido, 2015: 88). Horrela, esan dezakegu Kontratazio Etxearen kontularitza 1507tik 1532ra bitartean euskaldunek kontrolatua egon zela, 1528an Domingo de Ochandianoaren heriotzarekin Recalde postua berriro lortu zuen eta Kontularia bezala hil zen.

Arestian adibide batzuen bitartez ikusi dugun bezala, ezkontzek loturak indartzeko erabilitako baliabide oso ohikoak ziren, familia-arteko harremanak estutzeko edota interes ekonomikoetatik abiatutako sareei oinarri sendoago bat emateko. Gainera, Sevillako kasuan, euskaldunak, burgostarrek ez bezala, ez ziren bertako noblezia edo elitearekin batu, eta normalean, joera endogamikoak garatu zituzten⁷, eta jatorrizko botere instituzioetako elitearen artean batzen jarraitzen zuten.

Dena dela, kontuz ibili behar gara euskaldunek izandako ezkontzen irakurketarekin. Ezkontza igoera soziala bermatzeko oinarrizko kontratua zen heinean, hiribilduko oligarkiarekin ezkontzeko joera arrunta izango zen, lurraldekotasuna kontzientzia ezinbestean gainditzeko zuena. Gainera, eta bereziki, fenomeno endogamiko honen aurrean, nahiko izaera kritikoa izan behar dugu, izan ere, normalena Sevillara ezkonduak iristea zen, nahiz eta Sevillan bizitokia finkatu eta bizilagun bihurtu, jatorrizko probintzian gazte ezkonduak zeuden eta horrenbestez, euskaldunekin ezkonduak zeudela agertzen zaigu. Horregatik, azterketa gaia ez litzateke ea euskaldunak euskaldunekin modu boluntario eta kontziente bidez ezkontzen ziren baizik eta norekin ezkontzen ziren, hau da, ikuspegi sozio-ekonomiko batetik, batasunak nortzuen artean egiten ziren. Izan ere, arestian adierazitako adibideetan ikusten den bezala, askotan, bertako leinu boteretsuekin eta udal kontzejuak kontrolatzen zituzten familien artean batzen ziren, horrela, merkataria eta hiribilduen boteren arteko loturak agerian gelditzen dira.

Ezkontzek zuten garrantziaren inguruan adibide esanguratsuenetakoa dugu Juan López de Recalderen kasua. Izan ere, Kontratazio Etxearen Kontularia Lorenza de Idiakez y Plazarekin ezkondu zen (batzuetan dokumentazio eta lan akademikoetan Lurencia Idiazaiz, Idiazaiz eta Idiaquez bezala ere aurkitu dezakegu). Azkoitiako leinu garrantzitsu baten parte zen, Juana de Plaza eta Miguel Pérez de Idiakezen alaba, azken hau, Gipuzkoako probintziako Diruzain Nagusiaren karguan izan zena, alegia (Del Valle, 1915: 246). Batasun honetatik zortzi seme-alaba jaio ziren, horietatik sei emakumezkoak eta bi gizon. Maiorazkoaren premua Lope Ibáñez de Recalde

7 Badaude salbuespenak, Diego de Porras, Kontratazio Etxeko notario buru izan zenaren alaba Juan López de Archuleta, maestre eta merkatariaekin euskaldunarekin ezkondu zen (Pike, 1974: 100) edo modu xumeago batean, Juan de Malla, Sevillako merkataria egoilea, bertako bizilagun batekin ezkondu zen (Ronquillo, 2004: 348).

bigarrenak lortu zuen, etxearen buru bihurtuz. Recalde ere, sasiko seme bat izan zuen, Lope López de Recalde⁸. Argi ikusi daitekeen bezala, kutsu endogamikoa zuten ezkontzek boterea bermatzeko baliabide oinarritzkoenak ziren, hala, batze honetatik atera ziren zortzi semeetako María, Juan Baldarekin ezkondu zen, Balda leinuko orubearen oinordeko zena (Franco Silva, 2005: 150). Beraz, ikus daiteke, familia honen loturek merkatal testuinguru horretatik at, jatorrizko bizitokiaren botere instituzioei estuki loturak zeudela eta botere hori mantentzeko ezkontzak funtsezko bitartekariak ziren⁹.

Eta hirugarren alaba zen María Juanes de Recalde, Diego Zárate kontularia eta Santiago Ordeneko ordezkariarekin ezkondu zen. Era berean, hauen alaba Juana de Zárate, Lope de Mendieta merkatariaekin ezkondu zen. Ez zuten seme-alabarik izan, hori dela eta, Juanak bere guraso ziren María de Recalde eta Diego de Zárate mesedetan xedatu zuen bere herentzia; eta bere anaia, Juan Ortíz de Zárate, Perun egoile, ondorengo unibertsal bezala agertuko zaigu¹⁰.

Familia honen merkatal loturak mendean zehar mantendu ziren, izan ere, Sevillan aurkituko dugun Nicolás Sánchez de Aramburu, merkataria azkoitiarraren eta María de Arrazubia y Ateagaren alaba, Catalina de Aramburu, 1541an Idiakez etxearen ugazaba izan zen Francisco Idiakezekin ezkondu zen (azken honen bigarren ezkontza). Gerrara dedikatu zen batez ere, eta Gipuzkoako probintziaren eta Frantsesen mugaren arteko gatazka horietan entzute handia lortu zuen, koroari oso lotuta zegoelarik (Del Valle, 1915:

8 Santo Domingon aurkituko duguna, Jácomo Grimaldo, mercader genovés, otorga poder a Sancho de Aranda (?) y a Lope López de Recalde, vecinos del puerto de Santo Domingo, en la isla Española, APS, Oficio XV, Libro I, leg. 9112, 1512 urtea.

9 Izan ere, urteak atzera joanda, honen birramona zenak, Sancha de Olano, Azkoitiako Kontzejuaren Baldararren tiraniaren kontra gogor jardun zuten Juan Martínez eta Juan Martínez el viejo, Bachillerren ondorengoa zen (Del Valle, 1915: 245).

10 Juana de Zárate, Lope de Mendieta alargun, Sevillako Santa María kollazioko bizilaguna, bere guraso diren María de Recalde eta Diego de Zárate, Santiago ordeneko zaldun eta Kontratazio Etxeko kontularien mesedetan bere jaraunspenari (herentzia) uko egiten dio APS, Oficio XV, libro I, Leg. 9174, 1179 f., 1555 urtea. Eta urte berdineko ekainaren 19an, Juana de Zárate, Lope de Mendieta alargun, Sevillako Santa María kollazioko bizilagun, bere anaia eta oinordeko unibertsal zen Juan Ortíz de Zárate eta Diego de Zárate, Santiago ordeneko zaldun eta Kontratazio Etxeko kontularia zenari emandako obligazio eskrituraren xedapena APS, Oficio XV, Libro I, Leg. 9174, 1183 f., 1555 urtea.

Horrenbestez, ikusi dugun bezala ezkontzen eta familia erlazioek harreman sare trinkoak osatzen zituzten, etxe, familia edota merkatarien interesak defendatzeko beharrezkoak eta merkatarientzako, askotan igoera sozialaren oinarri. Hori dela eta, merkataria hauek normalean euren senideekin lotura sendoak izango dituzte eta askotan agertu zaizkigu, konfiantzazko pertsonak ziren heinean.

Horren adibide dugu, Ochoa de Isasaga komendadorearen eredu, izan ere, merkataria hauek, kasu askotan, Koroarentzako lana edota besteen ondasunen administratzaile jarduteaz gainera, euren interesak, familiarenak eta “taldearenak” defendatzen zituen. 1509an Francisco Pineloren heriotza ondoren, Ochoa de Isasaga ordiziarrak Kontratazio Etxeko faktore kargua lortu zuen. Baina koroaren zerbitzura egindako karreraren goia Portugaleko María Erreginarenean, Manuel I.aren emazte zenaren idazkari eta diruzain bihurtu zenean lortu zuen, honen testamentua idaztera eraman zuena besteak beste¹¹, eta Erret Katolikoen eta Portugaleko gortearen arteko bitartekaritza lanean paper funtsezkoa izan zuen (García Fernández, 2012: 138).

Horrenbestez, egoera horretaz profitaturik, Ochoa de Isasaga komendadore, Kontratazio Etxeko epaile eta faktore zenak, honen aita zen Martín de Isasaga eta bere anai ziren Juan eta Sebastián de Isasagari betiko 40.000 marai hartzeko boterea xedatu zien, Erreginak emandako sari gisa, Allende del Ebro zerga-sistemari aplikatuak¹². Eta ez hori bakarrik, 1515ean Pedro de Isasaga, Ochoa de Isasagaren senide zenak, Sevillako Kontratazio Etxeko ordezkari militarra izango zen (García Fernández, 2012: 138).

Koroaren zerbitzura egindako karrera horietan familia kideak topatzea ez da zaila, izan ere, behin postu horiek lortuak, erraza zen hauetan familia

11 Pertsonalki idatzitako XVI. mende hasierako Erregina Maríaren ondarearen kontuak eta bere kontu pertsonalak Zarautzeko San Frantzisko konbentuko artxiboan daude egun.

12 El comendador Ochoa de Isasaga, juez y factor de la Casa de Contratación de las Indias, otorga poder a su padre Martín Álvarez de Isasaga y a sus hermanos Juan y Sebastián de Isasaga, para que tomen 40.000 mrvs de por vida que la reina le hizo merced, situados en ciertos lugares de la merindad de Allende El Ebro colindantes con la Provincia de Guipúzcoa, (ez da dokumentua mantendu), Catálogo de Fondos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla, colección de Documentos inéditos, Tomo XI, siglo XVI, 1998, 33.

gisa iraunaraztea, adibidez, Sevillan nahiko finkatuak zeuden Zumeta familia kideak, koroarekin harreman oso estuak izanik, Martín Fernández de Zumeta, biziarteko epaile izendatua izan zen, 1502rako erregidorea zen, eta 1515rako bere iloba Juan Sánchez de Zumeta erregidore zen ere (Ronquillo, 2004: 358).

Mundubirarekin zuzenean zerikusia duten familia egiturak ere oso ikertuak izan dira, Artietarren kasua litzatekeena, alegia. Eta historiaren azterketa zabalago bat egin nahi horretan, Elkanoren lehen mundubira gauzatzeko oinarri sozio ekonomiko horiek sortzen zuten merkataritza entramatuek jokaturako funtsezko papera argitzea beharrezkoa da, zeinetan, euskaldunen presentzia eta hauen harreman sareen eragina ere handia izan zen.

Nicolás de Artieta Armadaren eta Kontratazio etxearen hornitzaile zen, eta koroaren itsas zabaltze beharrak asetzen zituen. Izan ere, Lekeitioko Artieta familia Erret Katolikoen zerbitzura zeuden familia nagusienetakoa zen, bai armadaren hornitzaile gisa, Nicolás de Artietaren kasua, nola Armada Espainiarraren oinarritzat hartzen zen Bizkaia Eskuadraren sortzaile bezala, Íñigo de Artieta (Alberdi Lonbide, 2018: 9), espedizio ugari egin zituen¹³. Nicolás de Artietaren anaia zen, hau merkataritza, garraio, ontzigintza eta kortsoan ibiltzen zen.

Domingo de Apalluak, espedizioan ere eragin nabarmena izan zuenak, 1519an bere seme Pedro de Arizmendi ahaldu bihurtu zuen, Kontratazio Etxean berea zen Santa María naoaren salmenta kobratzeko (Alberdi Lonbide, 2018: 10). Azken batean, konfiantzan oinarritutako eta merkatal interesak uztartzen zituzten harreman sareak izatea beharrezkoa zen, batez ere, merkatarientzako, hala, itsasoaz haraindiko lurretan edota beste merkatal plaza garrantzitsuetan norberaren interesak defendatuko zituen eta leial jokaturiko zuen sare bat oinarri izatea onuragarri zen. Normalean, senide harreman hauek eta lurraldekotasun harremanek bat egiten zuten, adibidez, Martín de Lizarralde eta Francisco de Churrua, Sevillan egoile ziren Gipuzkoako merkataria, Sancho López de Agurto, gipuzkoarra, era berean Sevillan egoile, Francisco de Churrucaren anaia zen Domingo de Zubizarreta,

13 “llevaba una gran carraca tasada en 1000 toneles y una nao para defender y descubrir” (Ronquillo, 2004: 89).

eta Juan de Lexalde, Espainia Berrian egoile zenari egiten dieten botere xedapena adibidetzat har daitezke¹⁴.

Erlazio sozio-profesionalan ere, euskaldunetan nolabaiteko harremanak eta loturak aurki ditzakegu, hainbat irizpidetan banatua, nukleo hiritar berdinean egindako finkapena; prokurazio eta botere xedaketak; elkarren arteko kontratazio eta negozioak eta, azkenik, maileguak.

Merkatari eta maestreen arteko muga hori nahiko lausoa dela adierazi badugu ere, Sevillako hirian egoile bezala agertuko diren eta garatzen duten integrazio maila desberdina izango da (Ronquillo, 2004: 338). Hau kontutan izateko gauza bat genuke, auzi horretan gehiegi erreparatu gabe, negozio txikiak dituzten merkatarik gisa aritzen direnak erlazioak estutuko dituzte hiriarekin eta bertako botere nagusiekin, baina maestreak joan etorrikoak izanik, Sevillako protokolo notarialetan askotan behin bakarrik eta negozio zehatz batzuei binkulaturik azalduko zaizkigu. Hori dela eta, azken hauek Sevillan finkatuak zeuden horiekin sortzen eta garatzen dituzten erlazioak nahiko esanguratsuak lirateke.

Laurogeiko hamarkadatik aurrera, merkatarik euskaldunen presentzia Sevillan, handitzen, egonkortzen eta modu erregularrean ematen den heinean, hauek batez ere, Santa María Collazioko Barrio de La Mar-eko Castro kalean ezartzen hasiko dira (Ronquillo, 2004: 280 eta 348), hiribilduko merkatal zentru neuralgiko garrantzitsuena zen. Jarraian, San Vicente, La Magdalena, Triana eta San Lorenzo eta San Salvador kollazioetan ere aurkituko ditugu, hurrenez hurren¹⁵. Horrenbestez, Puerta del Aceite (Olio Atearen) eta Katedraleko merkataritza jardueraren inguruan biltzen ziren. Dokumentazioari begira, bereziki eskuragarria da euren bizitokiari buruzko informazioa, protokolo notarialetan ematen den informazio pertsonal funtsezkoaren parte baita¹⁶, hala, euskaldunak aztertzerakoan, Santa María

14 APS, Oficio V, Libro II, Leg. 3260, 316 f., 1525 urtea.

15 San Salvador, kollazioa ere merkatal eta truke zentru neuralgiko garrantzitsua izan zen eta euskaldun asko ere bertan biltzen ziren. Adibidez, San Salvadorreko bizilaguna izan zen Andrés de Andueza merkataritza artekariak, Pedro de Mallea merkatarik gipuzkoar handiarekin batera agertzen den itsas aseguru ordainketa baten obligazioan ikusten dugun bezala APS, Oficio, XV, libro II, Leg 9173, 919v f.

16 Dokumentazioan adibide ugari aurki ditzakegu, izan ere, oro har, hasieran ematen duten informazio pertsonalaren artean, nun auzotuak dauden agertuko zaigu, adibide pare bat

kollazioa izango da, eta euskaldunen finkatze zona nagusia, etxeak, propioak edo alokatuak ziren, eta normalean batera ezartzeko joera nagusi izaten zen (García Fuentes, 2003: 33).

Izan ere, Aro Berriko gizartean, eta batez ere euskal tradizioan, jatorri bereko merkatarien multzokatzeak oso ohikoak baziren ere, adibidez Brujaseko *Casa de los vizcaínos* eta 1344rako existitzen zen Bilbo kalea. Sevillako kasuan ere, azpimarragarria litzateke, eta horrek, toki berean bizitokia kokatzeak funtsezko egiten du, etxe horiek harrera etxe modukoak bihurtzea, zeinetan, etxe horietan euskaldunen bizitokiak finkatuak egonik, euskaldunak ziren merkatarientzako notifikazio asko (hainbanatzeak edo derramak, ez ordaintze errekerimenduak, Valladolidetik bidaltzen zen kaparetasun frogetarako nobletasun agirientzako dokumentazioa) bertara heltzen ziren. Horren adibide dugu, Asencio Ibañez, Martín de Arrazola, Juan López de Lizarralde eta Pedro de Vergara bezalako merkatariek, Sevillan urteak eman izanaren eta Castro kalean etxeak alokatzearen ondorioz, eta beraz, Sevillako epaileek derrametan petxero gisa hartzen hasi izanaren dokumentazio jakinarazpena “euskaldunak zeudela bazekiten etxeetara iristea” (Ronquillo, 2004: 348). Horregatik, ulertzekoa da, Juan Pérez de Villarreal merkatarik Pedro de Vergararen etxea zenera iritsi ziren notifikazioak jaso izana, edo 1500ean Pedro de Marquinak Juan López de Lizarralderen etxean Martín de Arrazola eta Anton de Novia bilbotar merkatarientzako erregeen idatzi batzuek utzi izana¹⁷.

Horrexegatik, etxe horietan euskaldunak zeudela identifikatzen zen heinean, hauen identifikazio identitarioa, jatorriaren arabera ez ezik, erraz antzeman zitekeen gune fisiko batean ematen zen Sevilla bezalako hiribildu dinamiko eta anitz batean.

Merkatarien ezaugarri nagusi zen mugikortasuna aski ezaguna da.

ematearren, Beatriz Atienza, Pedro Durangoren alargun, Juan Martín de Durangoren ama, Sevillako Santa María kollazioko bizilagun APS, Oficio I, Libro I, Leg 27, 173v f., 1518 urtea. Juan de Renteria, Sevillako eskriba publikoa eta bere arreba Isabel de Renteria, Sevillako Santa María kollazioko bizilagun, La Española egoile dauden Sancho Ortiz de Urrutia eta Juan de Urrutiari egindako botere xedapena APS, Oficio IX, Libro II, Leg 17450, 1183 f., 1524 urtea etab.

17 APS, oficio IV, SIG 2158, 75 f., 1500 urtea.

Sevillan, adibidez, egun batzuetan presente zeuden eta beste batzuetan ez (ordainketa aplazatueta ikus daitekeen bezala), eta nazioartekoak ziren merkatarien artean, normalean euren negozioak merkatal plaza nagusietan zehar sakabanatuak izanik, prokurazioen erabilera oso ohikoa izaten zen haien artean. Dena dela, konfiantza pertsonal eta instituzionalean oinarritutako kontratu hauek ez dira dokumentazioan oso ugariak¹⁸ eta horregatik, dauzkagun adibideak gutxi badira ere, hauen arteko sareak uste baina indartsuagoak izan beharko zirela defendatuko dugu. Gainera, botere xedapenak ere merkatarik hauen arteko harreman sareak identifikatzeko ikerketa irizpide bezala ere hartuko ditugu.

Gainera, kasu honetan ere, hizkuntzaren faktoreak garrantzi handia izango zuela uste da, eta horregatik, askotan, hitzarekin bakarrik hauen arteko negozioak gauzatuko zirela, leialtasun eta sekretuzko izaera zutenak, hizkuntzak berak ahalbideratua. Hainbat autoreek defendatzen duten bezala, pentsa daiteke, euskara elementu ez-material bateratzailea izatea:

“Creemos que el euskera fue el soporte y el nexo inmaterial de interlocución, garantizando a las comunidades vascas en la lejanía de su tierra y ubicadas en diferentes países, que se hayan relacionado, vinculado y organizado desde la Edad Media hasta hace pocas décadas. El otro elemento nuclear sería el factor religioso” (Txueka Isasti, 2006: 630).

Merkatariek, normalean familia erlazioak erabiltzen dituzte euren influentzia sareak garatzeko, eta arestian ikusi dugun bezala, senideak ekartzen dituzte (seme, iloba) merkataritza edo bestelako jardueretan lehen hastapenak emateko¹⁹ eta gero euren konfiantza gizonak bihurtzeko. Batzuetan, euskaldunen arteko solidaritate zantzuak ikus daitezkeela esan daiteke, izan ere, Juan López de Lizarralde, Sevillan zendutako Juan de Vergara jostunaren seme zen Rodrigo de Vergara Juan de Alzola jostunaren ikastun gisa jartzen du²⁰.

18 Manuela Ronquillok adierazi bezala, salerosketetan ez da normalean adierazten zein uzten den ahaldu (2004: 349).

19 Pedro Martínez de Zabala, Gazteak, bere iloba Martín Vizcaíno ikastun bezala jarri APS, Oficio V, Leg. 3217, 5.28, 80 f., 1498 urtea.

20 APS, Oficio IV, Leg. 2164, 48 f., 1503 urtea.

Baina harreman sare hauek jaioterriaren arabera ere ematen ziren, eta euskaldunen artean batasun mota hauek aurkitzeak euren arteko konfiantza sare batzuen inguruan hitz egitera garamatza. Hala, 1501ean, Juan Pérez Irazabal, gazteak, Gernikako merkatarik, Sevillan egoile den Geronimo de Vergara izendatzen du bere pertsonari gisa, bere zeregin edo afera guztientzako²¹. Eta taldekoak direnak, Juan Sánchez de Idiazaiz, merkatarik gipuzkoarrak, Juan Ibáñez de Hernani, Juan Sánchez de Aramburu eta Miguel Martínez de Jauregi merkatarik gipuzkoarrei, lehenengoa Sevillako bizilagun eta beste biak egoile, xedatutako boterea bere zeregin edo afera guztientzako eta batez ere, Idiazaizen jabetzakoak ziren Trinidad eta Santa María naoak Indietarako fletatzeko eta hortik esleitzen zitzaionaz ardura hartzeko²². Eta era berean, Nicolás Sánchez de Aramburu beste euskaldun bati, kasu honetan, Juan Aral de Chuleta gipuzkoarrari Sevillako almojarifik kobratzeko xedatutako boterea²³. Gainera, eta dokumentazioa urria bada ere euskaldunak euren senideen eta aberkideen arteko lekuko²⁴, arbitro eta maestrearen fidatzaile²⁵ gisa maiz jokatu lukeela pentsa daiteke (Ronquillo, 2004: 349).

Ikusi dezakegun bezala, eta azken batean garrantzitsuena egiten duena hori da, pertsona hauen jatorria eta merkataritzarekin dituzten loturak adieraztea, zeinetan, dokumentazioan agertzen zaizkigun pertsonaiekin eta euren arteko loturekin, Oñati bezalako hiribildu baten dinamika komertzial handiak ikusteko gai garen eta Sevillan aurkituko ditugun merkatarien interes eta jokabideak aztertzei aukera ematen diguten. Izan ere, antzeko gauza gertatzen da Santa María kollazioko kide zen Juan de Oñate (Juan Doñate bezala ere agertua dokumentazioan)²⁶ zilargile Oñatiarrarekin, bere fidatzaile gisa oso ezagunak diren bi merkatarik azalduko dira Juan Pérez de Leazarraga (Lazarraga) eta Juan Ibáñez de Hernani²⁷. Azken honek burdinaren eta

21 APS Oficio IV, Leg 2160, 216v f. 1501 urtea.

22 APS Oficio V, Libro I, Leg 3254, 296 f. 1523 urtea.

23 APS Oficio V, Libro I, Leg 3234, 242 f. 1514 urtea.

24 Juan de Malla Sevillako Barrio de La Mar-ko Santa María Collazioko biztanle zela defendatzeko testigoak Nicolás Martínez de Durango, Martín de Arrazola, Juan Pérez Darza eta Juan de Aguiña APS, Oficio, V, Leg 3214, 10 f. 1493 urtea.

25 Pedro de Recabti, Santa Clara naoaren jabe, Martín de Urizar eta Bartolomé de Vizkarro, Juan de Undona Santa Clara naoaren maestrearen fidatzaile bezala APS, Oficio X, libro III, Leg. 5886, 1550 urtea.

26 Berezko izena Iohan Yvñez de Campicelay, (Ronquillo, 2004, 182).

27 Juan Doñate, zilargilea, Sevillako Santa María kollazioko bizilagun eta bere fidatzaile

irinaren inportazio esportazioan jarduten zuen, eta Manuela Ronquilloren hitzetan, Juan López de Lizarralderekin batera, Sevillara zetozen eta bertan zeuden gainontzeko euskaldunen bitartekari gisa jarduten zuten (Ronquillo, 2004: 267). Juan Pérez de Lazarragaren kontulariaren kasua ere aipatzekoa litzateke, Oñatiko leinu garrantzitsuenetako baten kide, Juan López de Lazarraga, Erret Katolikoen kontulari eta Juana I. goaren idazle, uste da berak eraman zuela Sevillako katedralaren lehen plano Bidaurreta monasteriora²⁸, eta Pedro López de Eleazarraga merkataria senide zen, zeinaren obligazio eta titulu erregistro liburua arkitu den eta Juan Pérez de Lazarraga, euskaraz egindako literatura lanengatik ere ezaguna dena (Alonso eta Jiménez, 2009: 63-74; Irijoa Cortes, 2018). Familia honek erlazio estuak izan zituen Gebara familiakoekin, eta horrenbestez, Trastamara dinastiarekin (hori dela eta, Juan Pérez de Lazarraga, Errege Katolikoen kontularia). Pedro López de Eleazarragaren obligazio eta titulu erregistro liburua, mota horretako zaharrena eta ia bakarra izango litzateke, soilik beste dokumentu bat egongo litzateke berdina, baina hau hogeita hamar urte beranduagokoa, Juan de Oñatiren fidatzaile bezala agertu zaigun Juan Ibañez de Hernanirena alegia²⁹.

Hau guztia ikusita, elkarren arteko negozioak eta diru maileguak ere nahiko arruntak zirela pentsa daiteke, hots, euren arteko kontratazioa nahiko malgua izango zen eta beraz, albala bidezko negozioak oso ohikoak, soilik dokumentuak izaera exekutibo bat izatea nahi zutenean baino ez zuten dokumentu notarialetara jo (Ronquillo, 2004: 349).

Konfiantzan sortutako erlazioak izanagatik, agian, ez zen maileguen eta zorren inguruko dokumentazio hain zabala sortu. Baina, kasuak baditugu, adibidez, Juan de Ayalak Pedro de Arbolancha eta bere emazte den Juana de Astorgarekin zordundua dagoela aitortu³⁰, zorra 2.067 maraitakoa zen, Santa María de La Rábida bidalitako ardoarengatik, zeinetan maestra Esteban de

Guecho zen³¹. Diru maileguaren inguruan ere, Domingo de Ochandiano bizkaitarraren jardutea aipatu beharko litzateke, zeinak, Domingo de Urtegari, hau ere merkataria bizkaitarra, urrezko ehun dukat maileguan eman zizkion³². Eta hemen ere, merkataria eta maestreen arteko maileguak oso ohikoak izango ziren batez ere naoak hornitzeko utziko zituztenak, hala, 1509an Pedro Grande, Santiago naoaren maestra Nicolás Sánchez de Aramburu, Lope Dolano eta Andrés de Arostegui Santo Domingo portura egin beharreko bidaierako naoa hornitzeagatik utzitako 50 dukat itzultziko dituela hitz ematen du³³.

Bereizgarria da ere, pertsona hauen arteko erlazioak nola garatzen joan diren, izan ere, XVI. mendearen hasieran Ochoa de Isasagari dirua utzi ziotenen artean, lanean zehar aurkitu ditugun edota aurkituko ditugun pertsonaia ezagun asko daude, besteak beste, Juan de Arbolancha (6 dukat)³⁴, Juan de Isasaga (55 dukat) eta honen seme Martín de Isasaga³⁵, Juan Pérez de Lazarraga (100 dukat), Juan López de Recalde, Kontratazio Etxeko Kontulari (152 dukat eta 8 erreal) Martín de Larrinaga Bergarakoa merkataria (50 dukat), Juan Ibañez de Hernani, Oñatiko merkataria (6.000 marai) eta Juan de Oñate (9.580,5 marai) (García Fernández, 2012: 138).

Erlazio sare sendoak zituzten pertsonaiak ziren, garaiko merkatal elitearekin batzen zirenak, adibidez, Isasaga garaiko bankari eta finantzari handiekin erlazionatzen zen, genoar, portugaldar eta gaztelauekin. Gainera, euskaldunekin ere erlazionatzen zen, bai eta bere familia kideekin, mailegutza jarduerari begiratz, 1510-1511 urteen bitartean, haren osaba Pedro de Isasagari (22 dukat), Antón de Basagaraya bergaratarrari (14 dukat), Pedro de Sarasuari, San Juanen agertzen zaigun eta Sarisua bezala ere ageri dena dokumentazioan (6. 664 marai), Sevillan egoile zen Lope Fernández de Eibar (Ibar) (76.500 marai), mailegutuan eman zizkien besteak beste (García

Juan Pérez de Leazarraga, Santiago Ordenaren maestrazgoko Kontulari eta Juan Ibañez de Ernani, merkataria bizkaitarrak, Oñati hiribilduko bizilagunak, leialtasunez, Indietatik datorren erreginarentzako urrea Kontratazio Etxearengatik emaileari entregatua izango zaion kapitulazioa beteko dutela agintzen dute, Juan de Oñatek dagokion baloreagatik itzuliko duela eta bere fidatzaileek hala bermatuta APS, Oficio I, libro I, 37 Leg. 8, 906 f, 1512 urtea.

28 Alonso Ruiz, Jiménez Martín, 2009: 63-74.

29 Honi buruz, Iago Irijoa ere dauka idatzia (2012: 147-173).

30 APS, Oficio V, leg. 3221, 385v f., 1503 urtea.

31 APS, Oficio V, leg. 3221, 392 f., 1503 urtea.

32 APS, Oficio III, libro I leg. 1511, 536 f., 1514 urtea.

33 APS, Oficio, XV, libro I, leg. 9108, 1509 urtea.

34 Pedro de Arbolancharen senide.

35 Era beran, Martín de Isasaga Ordiziarra Indietan aurkitzen dugu, Juan López de Recalde Juan Bonorengatik zuen botere xedapena Indietan egoile dauden Cristobal Sotomayor, Pedro Sarasua, Martín de Isasaga eta Gerónimo Burselasengatik ordezkatzeko duenean APS, Oficio I, libro I, kuaderno 9 leg. 6, 709 f, 1510 urtea.

Fernández, 2012: 139).

Euskaldunen talde izaera

“Me a hecho relación que en ella ay muchos mercaderes vascongados e de gran trato que de a su magestad e a estos reynos redundava mucho provecho e utilidad”

1547ko martxoaren 22an Madrilén. Merkatarik euskaldunek urtero euren nazioko kontsul bat egotea eskatzen dute Sevillan. (Vitores Casado, Goicolea, 2015: 638)³⁶.

Lan honetan gehien interesatzen zaiguna, talde ikuspegia da, eta “mercaderes vizcaínos” edo “vascongados” bezala duten auto identifikazioa litzateke batez ere, aztertu nahi duguna. Hori dela eta, lan osoan zehar azaldu zaizkigun jokabide bereiztu edo desberdinduak izango dira aztergai, hots, nolabait, kapital sozialaren teoriari jarraiki, onura emango dien portaera batzuen identifikazioa. Baina, zeintzuk lirateke ezaugarri horiek? Harreman sare kolektiboaz hitz egiteko, beharrezkoa da hau sorraraziko duten hainbat jokabide definitzea, eta hauek, Sevillako testuinguruan txertatuko ditugu ezinbestean.

Dena dela, talde kontzientzia bati buruz hitz egiteko adierazgarriena talde gisa lan egiten zutenean ematen da. Adibidez kapararetasun unibertsalaren frogak, petxero gisa kontsideratuak ez izateko (nahiz eta gainontzeko zergak ordaindu zituztela badakigu, batez ere gerrari binkulatuak zeudenak) (Manuela Ronquillo 2004, 370). Hau da, pribilegioak lortzerako orduan, asoziazio ikuspegi batetik, eginikoa, elementu sozio- *arrazaren* defentsa bezala.

Euskaldunek euren solidaritatea eta harremanak indartuko zituen talde kohesionatu eta antolatuak sortzen zituzten, jatorrizko lurraldeko zein finkatuta zeuden merkatal plaza horrek aitortutako pribilegioak defendatuko zituen instituzio juridikoa propioa zuten egiturak ziren kofradiak (Inclán Gil, 2005: 27). 1540tik dokumentaturik dagoen eta Sevillako lehen asoziazio bezala aitortua dagoen, Barrio de La Mar-en ondoan antzinako San Frantziskoko Casa Grande konbentuan sortu zen Nuestra Señora de la Piedad

Merkatarik, nabigatzaileak eta negozio gizonak lehen globalizazioan.

kongregazioa (Ronquillo, 2004: 373), hasiera batean jatorrizko lurraldetik urrun zeuden batze eta elkar laguntza leku kohesionatu bat bezala sortu bazen ere, pixkanaka- pixkanaka, merkatal interesak zituzten partaideen gehiengoa babesten zuen instituzio erlijioso bilakatzen hasi zen, zeinak, haren izaera erlijiosoaz gainera, nortasun juridiko propioa garatzen joan zen. Horrela, bere funtzioen artean, haren partaideak epaiketa zibil zein eklesiastikoetan defendatu zituzten, maiordomoen egitekoa bihurtu zen beraz, Gipuzkoako eta Bizkaiko jatorrizko horien pribilegiozko izaera babestea (Gutiérrez Núñez eta Gámez Martín, 2011: 279).

Identitateari buruz hitz egin nahi dugun honetan, kontutan izan beharreko faktore garrantzitsua da San Frantziskoko kongregazioan, nafarrak eta arabarrak baztertuak izan zirela (Heredia, 1996: 15; Lamikiz, 2017b: 14). Hots, Gipuzkoarren eta Bizkaitarren interesak defendatzen zituzten bakarrik, merkatarik euskaldun kontsideratzen ditugun horienak. Hori dela eta, euskaldun kontzeptua erabiltzen ari bagara ere, Gipuzkoa eta Bizkaiko probintzietako merkatarik eta nabigatzaileei buruz ari gara hizketan, hau da, Sevillan ordezkari nagusia izango dutenak, eta kasu honetan, kofradia bat sortuko zutenak alegia.

Euskaldunak euren interesak defendatzeko eta merkataritza garapen ekonomiko jarraitua izateko batzen ziren batez ere, alde batetik Sevillako hiriak emandako seguruen errespetua lortzeko (Ronquillo, 2004: 351) eta bestetik, beharpen fiskalen aitorpen kolektiboa mantentzeko zeina, ikusiko dugun bezala, dokumentazioan modu bateratu batean agertzera eramango dituenak, eta beraz, talde kontzientzia bati buruz hitz egiteko irizpidetzat hartuko duguna³⁷. Arestian agertu den 1547an urtero Kontsul euskaldun bat egotea eskatzen zuten dokumentuan argi ikusten da ideia hori, “*e de los otros mercaderes de la dicha naçion que residen en esa dicha çidad*” (Vitores *et al.*, 2015: 638), izan ere, talde kontzientzia kolektibo baten inguruan hitz egiteko aukera ematen du, hots, merkatarik euskaldunen izenean egiten zen heinean, onura batzuk lortzeko bideratuta zegoen eta beraz, taldeari modu kolektiboan eragingo dion eskakizuna zen.

³⁷ Zerga salbuespena lortzeko beste modu bat, epai-mahaitza bat lortzea zen, adibidez, Juan de Oñate eta honen anai Martín de Oñatek lortu zutena (Ronquillo, 2004: 370).

³⁶ Archivo General de Indias, Indiferente, Leg. 1964. 178 r-178 v f.

Hori dela eta, kaparetasun frogaren eskakizuna modu kolektiboan egiten zuten, adibidez, “*carta de enplazamiento de los viscaínos sobre su hidalguía*” eskatu zutenean, Martín de Rezola, Juan Perez de Arrazabal (Arrazabal), Miguel de Vergara, Asensio Ibañez, Juan Martinez de Aguina, Juan Perez de Villarreal, Juan Perez de Recalde eta berriro ere, “*de los otros vizcaínos e guipuzcanos estantes en dicha çibdad*”³⁸. Gainera, lekukoak ere berdinak izan ziren denentzat, beraz, nahiko ondo planeatuta zegoen jarduera bat izan zen, eta era berean, nahiko eraginkorra, nahiz eta horrek ez zuen gerora molestatuak izango ez zirenik ziurtatzen, baina beste euskaldunek jarraituko zuten bide berriak ireki zituen.

Horrela, modu kolektibo edo unibertsal baten oinarria duen kondizio batek ezinbestean beharko luke talde defentsa, izaera kolektiboan baino ezin baita kaparetasunak emandako onura fiskalez profitatu. Beraz, kaparetasunaren izadi unibertsala onuradunak ziren horien jokabide kolektiboaren erantzule ere bada, era berean, solidaritate euskaldunaren oinarriak ezartzen dituen.

Batasun joerak, dena dela, ez dira euskaldunen bereizgarriak, hau da, behin baino gehiagotan esan dugun Europa mendebaldeko merkatarik gizarte hauetan ematen ziren asoziazioak ohikoenak ziren, funts, ekonomiko batetik begiratu daitezkeenak. Merkatarien identitate batez hitz egitea, ordea posible genuke, identitatearen ulerpena zentzu zabalean eginik, hots, solidaritate handi baten existentziarekin eta autoidentifikazio kontzientziarekin (Espinach Navarro, 2006: 149). Zentzu horren barruan sartuko genituzke merkatarien nazioak, eta hauen identitate ikuspegia, talde berdineko kontzientzia baten ikuspuntutik abiatuta. Esan dezakegu beraz, merkatal izaera, Behe Erdi Arotik definitzen eta garatzen joango den identitate bat litzatekela. Eta ikuspegi hori, merkatarien bidaiei kroniketan ikusi daiteke, zeinetan nazioarteko merkatarien merkatal identitate kontzientzia hatzeman daiteke adibidez (Casado Alonso, 2001: 349).

38 Ronquillo, 2015: 274 Oin oharra (95). Archivo Municipal de Sevilla, S. 1ª, Tombo, V. alea, 6-7v f.. Carta de emplazamiento de los vizcaínos sobre su hidalguía: Martín de Arrazola (Durango), Juan Pérez de Arrazabal, Miguel de Vergara, Asensio Ibañez de Hernani (Oñate), Juan Martínez de Aguina (Vergara), Juan Pérez de Villarreal, Juan Pérez de Recalde, Juan de Mallea y “de los otros vizcaínos e guipuzcanos estantes en dicha çibdad”.

Hortaz, identitatea merkatarik izaeratik ere gainditzen den lurraldekotasuna gainjartzen zaio, zeinetan, euskal merkatarien identitatea, alde batetik, merkatarik izaeratik eta bestetik, pribilegio batzuen defentsan oinarritzeagatik egituratzen den. Eta talde bezala jokatzearen onurez kontziente ziren heinean, solidaritate identitarioa kapital sozialaren jatorri bezala ulertzen da.

Ondorioak

Sevillan eta Monarkia Hispanikoaren merkatal plaza garrantzitsuenetan aurkituko ditugun probintzietako pertsona hauek ez zuten talde homogeneousorik osatu, baina esan dezakegu beraiei arteko elkar-laguntzak eta asoziazio mailak hautemangarriak direla. Historiografian nahiko onartua genuke euskaldunen izaera kolektibo hau, hots, talde bezala jokatu izana. Lan honetan, premisa horiek onartutzat harturik, asoziazio horiek zeintzuk eta nola ematen diren ikusi nahi izan da batez ere, eta horietatik abiatuz, gaia sakontzen lagunduko duten adibideekin hipotesia oinarritu. Horrela, komunitatearen identitate bateratu baten kontzientziari buruz hitz egin dezakegun edo ez ikusiz.

Euskal sare komertzialak atlantikoko eta mediterraneoko merkatu sareetan txertatzen ziren, modu honetara baino ez dugu ulertuko euskaldunen merkataritza egitura handien sarbidea. Hau da, euskaldunek sare egituratu hauek gorpuzten zituzten oinarri eta sostengu instituzional eta juridikoez baliatzeko gaitasuna izan zuten, bai eta eskala handiko birbanatze zentroetako denboraldi baterako finkapenak, merkatal harreman espezifikoek aukera bermatu zuten, bertan ondo kokatutakoen, eta euren itsasontziak, lan indarra, eta zerbitzuak eskatu eta eskaintzen zutenen artean, adiskidantza, klientelismo, lurraldekotasun, familia eta auzotasunezko erlazioetan oinarrituak (García Fernández, 2006: 30).

Ikusi dugun bezala, itsasora begira bizi zen gizarte batek, itsas ogibideen espezializazioa ekarri zuen. Izan ere, itsas merkataritza europarrak euskal portuak sarrera irteera gune garrantzitsu zituen, euskal ontziak eta teknologia Atlantikoan eta Mediterraneoan zehar ibili eta saltzen ziren eta euskal itsas gizonak, hala nola, marinel, mestre eta nabigatzaileak merkatarik internazional

garrantzitsuenengatik erreklamatuak ziren. Potentzialtasun itsastar horrek Monarkia Hispanikoaren katolikotasunaren izaera zabaltzailearekin loturik, euskal itsas gizonen eskakizuna nabarmen areagotu zuen, Granadako musulmanen kanporatze ekimenak, atlantikorako zabalkunde egitasmoak eta Mediterraneoko turkiarren aurka egiteko besteak beste. Horrek, laguntzak eta pribilegioak eman zizkien gipuzkoar eta bizkaitar merkatariei eta garraiolariei, zeinak, euren harreman sareez baliatuz, talde gisa jokatzearen onurez profitatu ziren, Monarkia Hispanikoaren egituren baitan.

Garai hauetako nazioarteko merkataritzaren hazkundeak sorrazitako nabigatzaile, garraiolari eta merkatarien irabazien igoerak hauek merkatal jardueretan, bitartekaritzan, burdinolen eraikuntza eta erosketan eta mailegutzan berrinbertitzea eragin zuen. Maileguen kasuan, erret zein udal instituzioei eta partikularrei bideratua, merkatu finantzarioan parte handia izan zuten seinale.

Bukatzeko, kultura loturak aski ezagunak diren merkataritza sare “nazional” edo etnikoen sorreraren oinarriak izan dira. Baina, merkatarien identitateak ikuspegi nazionalen jatorritik abiatuak, hauen identitatea lausoa, aldagarria eta ez-zehatza zela gainetik pasatzera garamatza. Hots, identitatea komunitate sentimendu baten gainetik eta ardatz nagusi bezala jartzera, euren bizi interesak, nahiak eta onura pertsonalak, identitate baten arabera bakarrik bailiran, historialariek garatutako kontzeptu historiko bezala erabili behar dugula ahaztuz. Izan ere, balio kultural berberak zituzten gizabanakoek, jatorri geografikoa, hizkuntza eta gurtza erlijiosoak konpartitzen zituzten, baina kooperazio bidezko komunitateak sortzera eramaten zituen, kapera, hermandade, kofradia, itsas-kontsulatu edota ospitaleak bezalako instituzioen bitartez sendotzen zirenak, “nazio” terminoaren baitan biltzen zituenak (Herrero Sánchez, Kaps, 2017: 10). Euskaldunen kasuan, kaparetasun unibertsalaren frogaketarekin ere ikus daitekeena.

Bibliografia

- Aguinagalde, B. (2016). ¿Qué sabemos realmente sobre Juan Sebastián

Merkataria, nabigatzaileak eta negozio gizonak lehen globalizazioan.

de Elcano?, *In Medio Orbe Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo: Actas del I Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo*, 8-35.

- Aguinagalde, B. (2017). El Archivo personal de Juan Sebastián Elcano (1487- 1526). Marino de Guetaria, *Actas del II Congreso internacional sobre la I Vuelta al Mundo, Sanlúcar de Barrameda*, Sevilla, 65-93.

- Alberdi Lonbide, X. (2018). Financieros, proveedores, armadores y comerciantes: el entramado empresarial que hizo posible la primera vuelta al mundo, *Recalada Revista de Divulgación Marítima*, 170, Bilbao.

- Alberdi Lonbide, X. (2018). Magallanes-Elcano. Fonancieros, proveedores, armadores y comerciantes: el entramado empresarial que hizo posible la primera vuelta al mundo, *Recalada, Revista de Divulgación Marítima*, 170, 8-13 <http://www.avccmm.org/innovaeditor/assets/Rcalada/RECA170.pdf>

- Alonso Ruiz, B. eta Jiménez Martín, A. (2009). La traza guipuzcoana de la catedral de Sevilla, *Actas del Sexto Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Valencia. 63-74.

- Aragón Ruano, A. (2011). Administración financiera local en Guipúzcoa entre 1450 y 1520, *Boletín de estudios históricos sobre San Sebastián*, 44, 77-155.

- Azpiazu Elorza, J. A. (1997). *Esclavos y traficantes. Historias ocultas del País Vasco*, Donostia, Tartalo.

- Bello León, J.M. (2012). ¿Quiénes eran los mercaderes de Sevilla a finales de la Edad Media? In J. A. Solórzano Telechea, M. Bochaca eta A. Aguiar Andrate (koord.) *Gentes de mar en la ciudad Atlántica Medieval*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos de La Laguna, 249-274.

- Bello León, J. M. (1993). Mercaderes extranjeros en Sevilla en tiempos de los Reyes Católicos, *Historia. Instituciones. Documentos*, 20, 47-84.

- Bello León, J. M. (2016). La cuenta de mercaderes y las rentas menudas del almojarifazgo mayor de Sevilla a finales del siglo XV, *HID*, 43, 31-70.

- Casado Alonso, H. (2001) El comercio Burgalés y la estructuración del espacio económico español a fines de la Edad Media, en *Itinerarios medievales e identidad hispánica: XXVII Semana de Estudios Medievales*, Lizarra, 329-356.

- *Colección de Documentos inéditos, Catálogo de los fonos americanos del Archivo de Protocolos de Sevilla, Tomo XI, siglo XVI*, (1998). Publicaciones del Instituto Hispano-Cubano de Historia de América (Sevilla), Madrid, Compañía Ibero- Americana de Publicaciones.

- Coleman, J. S. (2000). *Foundations of social theory*. Cambridge, Belknap Press of Harvard University Press.

- Del Valle, F. (1915). Apuntes para un nobiliario de Guipúzcoa. Tratado Primero. Casa solar y Palacio de Idiáquez (Idiacaiz). *Revista Vascongada*, 243-314.

- Duro Garrido, R. (2015), Los primeros años de la Casa de Contratación: la oligarquía de Sancho de Matienzo, Juan López de Recalde y Domingo de Ochandiano, en *América, cruce de miradas*, Teresa Cañedo Argüelles Fábrega (koord.), 1, 77-95orr.

- Espinach Navarro, G. (2006). Los protagonistas del comercio: oficios e identidades sociales en la España bajomedieval, en *El Comercio En La Edad Media, XVI semana de estudios medievales*, José Ignacio De La Iglesia Duarte (Koord.), InstitutO de Estudios Riojanos. 147- 187.

- Fernández García, E. (2006). Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la baja edad media, in *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el Mar*, Actas de las IV. Jornadas de Estudios Históricos, Portugalete, 27-74.

- Fernández Sebastián, J. (2015a). ¿Cómo clasificamos a la gente del

pasado? Categorías sociales, clases e identidades anacrónicas. *Historia y Grafía*, (45), 13- 55.

- Fernández Sebastián, J. (2015b). Metáforas para la historia y una historia para las metáforas, in François Godicheau eta Pablo Sánchez León (ed), *Palabras que atan. Metáforas y conceptos de vínculo social en la historia moderna y contemporánea*, Madril, Fondo de Cultural Económica, 33-63.

- Fernández, E., Hidalgo de Cisneros, J., Lorente, C., Martínez Lahidalga, A. (1995). *Libro de Acuerdos y decretos municipales de la villa de Bilbao*, Donostia, Eusko Ikaskuntza.

- Franco Silva, A. (2005). Las Inversiones en Lebrija de Juan López de Recalde, Contador Mayor de la Casa de la Contratación, *Cuadernos de Historia de España*, 79, 115-166.

- García Fernández, E. (2012), Los negocios del hombre Comercio y rentas en Castilla siglos XV y XVI, in J. Bonachía Hernando eta D. Carvajal de la Vega (ed.) *Hombres y Mujeres de negocios del País Vasco en la Baja Edad media*, Valladolid, Castilla Ediciones 107-145.

- García Fernández, E. (1999). La población de la villa guipuzcoana de Guetaria afines de la Edad Media, *En la España Medieval*, 22, 317-353.

- García Fernández, E. (2004). *Gobernar la ciudad en la Edad Media: oligarquías y élites urbanas en el País Vasco*, Servicio editorial Diputación Foral de Álava, Vitoria.

- García Fernández, E. (2018). Mercaderes, financieros y transportistas vascos a fines de la Edad Media, en Iago Irijoa Cortés, F. Javier Goicolea Julián, Ernesto García Fernández (ed) *Mercaderes y financieros vascos y riojanos en Castilla y en Europa en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*. Castilla Ediciones, Valladolid, 19-80.

- García Fuentes, L. (1982). Licencias para la introducción de esclavos en Indias y envíos desde Sevilla en el siglo XVI, *Anuario de Historia de America*

Latina, 19(1), 1-46.

- García Fuentes, L. (2003). Los vascos en la carrera de indias en la Edad Moderna: una minoría dominante, *Temas Americanistas*, 16, 29-49.

- Gutiérrez Núñez, F. J. eta Gámez Martín, J. (2011). La Capilla de Ntra. Sra. de la Piedad del Convento de San Francisco, Sevilla: Noticias artísticas y devocionales de su Congregación (siglos XVII-XVIII), *II Congreso Andaluz sobre Patrimonio Histórico. La Virgen de las Angustias, escultura e iconografía*, Ayuntamiento de Estepa, Estepa (Sevilla), 2011, pp. 277-287.

- Heredia Herrera, A. (1996). Los vascos en el Consulado de Sevilla, en R. Escobedo Mansilla, A. Zaballa de Beascoechea eta O. Álvares Gila (ed.), *Comerciantes, mineros y nautas*, Gastezi, Euskal Herriko Unibertsitatea, 13-41.

- Herrero Sánchez, M. eta Kaps, K. (2017). Connectors, networks and commercial systems: approaches to the study of early modern maritime commercial history, in: *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and the Mediterranean, 1550- 18000. Connectors of commercial maritime systems* 1-37.

- Inclán Gil, E. (2005). El dinero de la mar: el comercio de la costa vasca con Europa durante los siglos XIV al XVI, *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en el medievo y la modernidad*, Bilbo, Universidad del País Vasco, 17-78.

- Irijoa Cortés, I. (2012). Fuentes inéditas para el estudio de mercaderes guipuzcoanos a fines de la Edad Media: una aproximación al libro de registros de Juan Ibáñez de Hernani (1495-1503), *Los negocios del hombre: comercio y rentas en Castilla. Siglos XV y XVI*, 147-173.

- Irijoa Cortés, I. (2012). Fuentes inéditas para el estudio de mercaderes guipuzcoanos a fines de la Edad Media: una aproximación al libro de registros de Juan Ibáñez de Hernani (1495-1503), *Los negocios del hombre: comercio y rentas en Castilla. Siglos XV y XVI*, Valladolid, Castilla Ediciones, 147-173.

- Irijoa Cortés, I. (2018). Los negocios de la élite de Oñati en la segunda

mitad del siglo XV: el caso de Pedro López de Eleazarra, vasallo del rey (1466-1494), en Iago Irijoa Cortés, F. Javier Goicolea Julián, Ernesto García Fernández (ed) *Mercaderes y financieros vascos y riojanos en Castilla y en Europa en el tránsito de la Edad Media a la Moderna*. Valladolid, Castilla Ediciones, 81-126.

- Lamikiz, X. (2016). ¿Qué tipo de capital social generaron los gremios de comerciantes? Reflexiones a partir del ejemplo del Consulado de Bilbao, 1511- 1829, en Alberto Angulo Morales, eta Álvaro Aragón Ruano (koord.), *Recuperando el Norte: empresas, capitales y proyectos atlánticos en la economía imperial hispánica*, Bilbo Euskal Herriko Unibertsitatea, 103-128.

- Lamikiz, X. (2017a). Social Capital, Networks and Trust in Early Modern Long Distance Trade: A Critical Appraisal, en Manuel Herrero Sánchez eta Klemens Kap (ed.) *Merchants and Trade Networks in the Atlantic and Mediterranean, 1550-1800: Connectors of Commercial Maritime Systems*, London, Routledge, 39-61.

- Lamikiz, X. (2017b). Basques in the Atlantic World, 1450–1824, in *Oxford Research Encyclopedia of Latin American History*, Oxford University Press, 1- 25.

- López Beltrán, M. T. (2000). Corso y piratería en el comercio exterior del reino de Granada en época de los Reyes Católicos, *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 22, 373-389.

- López Rodríguez, J. (2013). Trata de esclavos y País Vasco: ¿Participó la sociedad vasca en el comercio trasatlántico de esclavos?, *JADO Aldizkaria*. Bilbo. XII. Urtea, 24, 217-233.

- Navarro Espinach, G. (2006) “Los protagonistas del comercio: oficios e identidades sociales en la España bajomedieval”, *El comercio en la Edad Media*. García de Cortázar, J. A. et alii (coord.), Instituto de Estudios Riojanos, Nájera, 147-188.

- Otte, E. (1990). La navegación europea del puerto de Sevilla a fines de

la Edd Media, Tai del V *Convengo Internazionale di Studi Colombiani*, Gênes.

- Pardo San Gil, J. (1995). Euskal Herriko itsastarren hiztegi laburra, *Itsas aurrean. El País Vasco y el mar a través de la historia*, Donostia, Untzi Museoa.

- Pike, R. (1974). *Aristócratas y comerciantes. La sociedad sevillana en el siglo XVI*, Barcelona, Ariel

- Priotti, J. F. (2001). Guerre et expansion commerciale: le rôle des Basques dans l'empire espagnol au XVI^e siècle, *Revue d'Histoire Moderne et Contemporaine*, 48, 2/3, 51-71.

- Rodríguez González, A. (2018). *La primera vuelta al mundo, 1519-1522*. Madril, EDAF.

- Romero Tallafigo, M. (2017). La persona de Juan Sebastián de Elcano: su testamento, *In Medio Orbe Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo: Actas del I Congreso Internacional sobre la I Vuelta al Mundo*, 39-53.

- Ronquillo, M. (2004). *Los vascos en Sevilla y su tierra durante los siglos XIII, XIV y XV: fundamentos de su éxito y permanencia*, Bizkaiko Foru Aldundia.

- Ronquillo, M. (2015). Mercaderes vascos en la Sevilla bajomedieval, in J. A. Solórzano Telechea, B. Arízaga, eta L. Sicking (ed.), *Diplomacia y comercio en la Europa Atlántica Medieval*, Logroño, Instituto Riojano, 245-276.

- Txueka Isasti, F. (2006). El Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz. La otra historia marítima de los vascos: del Mare Nostrum al Pacífico, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 8, Donostia-San Sebastián, Untzi Museoa- Museo Naval, 591-645.

- Txueka Isasti, F. (2016). El Colegio de Pilotos Vizcaínos de Cádiz. La otra historia marítima de los vascos: del Mare Nostrum al Pacífico, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 8, Untzi Museoa-Museo

Naval, Donostia-San Sebastián, 591-645.

- Vila Vilar, E. (2012). Redes Mercantiles y Sociales entre Sevilla Y Lima, Real Academia Sevillana de Buenas Letras, *Mirando las dos orillas: intercambios mercantiles, sociales y culturales entre Andalucía y América*, Fundación Buenas Letras, 183-209.

- Vitores Casado, I. (2015). Poder, hacienda y mercados en la Cornisa Cantábrica a fines de la Edad Media, balances y perspectivas para una visión de conjunto, en *Hacienda, fiscalidad y agentes económicos en la Cornisa Cantábrica y su entorno (1450-1550)*, 31-56.

- Vitores, I., Goicolea, F. J., Angulo, A. eta Aragón, A. (2015). *Hacienda Fiscalidad y Agentes económicos en la Cornisa Cantábrica y su entorno (1450-1550). Nuevos Textos para su estudio*, Bilbo Euskal Herriko Unibertsitatea,



De Elcano a las Torres Gemelas. Mundialización vs. Globalización

Elkanotik Dorre Bikietara. Mundializazioa vs. Globalizazioa

Jose Mari Larramendi
Elcano 500 Fundazioa. Consejo Asesor

Si yo pudiera enumerar cuánto debo a mis grandes antecesores y contemporáneos, no me quedaría mucho en propiedad (Johann Wolfgang Goethe).

Deseo agradecer a la UPV/EHU y a los organizadores de la Fundación Elcano/Elcano Fundazioa su invitación. Ha sido un auténtico reto, y un placer, preparar esta pequeña ponencia. Deseo compartir con ustedes el resultado de varias lecturas que versan tanto sobre asuntos remotos como de nuestro presente más frenético, porque que hablamos de mundo, de comunidad y de identidad.

Ez da horixe, atzo goizekoa. Ez. No es nada nuevo.

Utilizaré de modo indistinto las dos grafías de Elcano/Elcano, porque ambas pueden tener justificación documental e histórica.

Hemos titulado “*Mundialización vs Globalización. De Elcano a las Torres Gemelas*”. Intentamos conocer el cambio revolucionario que supuso la circunnavegación y los efectos que produjo en la concepción del mundo.

También trataremos de indagar la pertinencia de proyectar algunos de los conceptos del Nuevo Mundo y averiguar si pueden contribuir a una mejor comprensión del mundo contemporáneo. Para terminar, compartiremos algunas preguntas y reflexiones que perfilan la visión del Mundo Nuevo desde Elcano Fundazioa.

Introducción

El atentado de las Torres Gemelas el 11 de septiembre 2001, martes, a las 8,45 14 horas, mediante la colisión de tres de los cuatro aviones comerciales secuestrados en Estados Unidos, provocó la muerte de 3000 personas y más de 6000 heridos.

A partir de ese momento, ya nada volverá a ser igual.

El binomio *libertad seguridad* comenzó a modificarse hasta priorizar esta en detrimento de las libertades que referenciaban la sociedad que habíamos vivido hasta entonces. Además de los daños directos, hubo muchos otros: los índices bursátiles presentaron pérdidas del 7 al 14%, sector aéreo se desplomó, Estados Unidos apostó por la desregulación de los mercados (lo que produciría más tarde la burbuja inmobiliaria, las hipotecas *subprime*, Lehman Brothers...), se encontró una justificación a las guerras de Afganistán e Irak y, sobre todo, se inició la llamada “guerra contra el terrorismo” y la proliferación de leyes anti terroristas, la apertura de Guantánamo, además de un sin fin de consecuencias que transformaron el mundo que conocíamos.

Los cambios más importantes se extendieron, se extienden, a todos los órdenes de la sociedad:

- George Bush inició una estrategia para que el pueblo americano recuperase la sensación de seguridad.
- Se crearon nuevos oponentes. Desde el atentado, el enemigo a batir lo constituyen grupos religiosos y/o extremistas
- Se enarboló, de nuevo, el riesgo de un holocausto nuclear.
- Junto a los ejércitos convencionales, emergió la prioridad de los servicios de inteligencia y la guerra de guerrillas y la privatización de los servicios de

seguridad norteamericanos.

- Se desató el miedo y el pánico colectivos.
- Se comenzaron a restringir los derechos civiles en aras de la seguridad. La privacidad ya es una utopía.
- La economía descubrió su vulnerabilidad.
- Las de Leyes antiterroristas fueron aprobadas o endurecidas en muchos países como parte de una guerra contra un enemigo interior.

Los efectos de esta cruzada global antiterrorista se dejan sentir en el ya erosionado campo de los Derechos Humanos y afectan a nuestras libertades más básicas.

Parece, pues, bastante comprensible clasificar este hecho en la categoría de acontecimientos que hacen historia.

Paradójicamente, resulta más inhabitual la identificación de la circunnavegación de Elcano en la misma categoría, a pesar de su relevancia y trascendencia histórica, ya que provocó una revolución en la cosmogonía de la Europa del siglo XV, y cuyas repercusiones se extendieron a la economía, la política, las ciencias, la concepción del universo, los modos de vida, las creencias y las relaciones entre los ciudadanos y las culturas.

Vamos a detenernos en lo que supuso la primera circunnavegación de la Expedición de Magallanes, culminada por Juan Sebastián Elcano a bordo de la nao Victoria que había partido el 20 de septiembre de 1519 desde Sanlúcar de Barrameda y que consiguió llegar a puerto el 6 de septiembre de 1521. Sus efectos produjeron un auténtico nuevo paradigma: un conjunto de teorías que construyen un novedoso modelo para explicar los hechos y acontecimientos conocidos. Aportó una visión del globo y un concepto diferente de civilización.

EXPEDICIÓN MAGALLANES-ELKANO

Llegar al Oriente por Occidente

Gracias a la vía seguida por los españoles, “*ir al levante por el poniente*” se puso en marcha una nueva organización geográfica, política, económica y administrativa. Les movía un objetivo comercial claro: llegar a la *Especiería*, el archipiélago Maluku de Indonesia, islas donde se producían las más preciadas especias: la nuez moscada y el clavo de olor, además de la canela y jengibre.

Juan Sebastián Elcano, con sus 17 compañeros, regresó con la Nao Victoria, convirtiendo en hecho empírico lo que hasta entonces no era más que un concepto matemático y cosmográfico: la esfericidad de la tierra.

El objetivo fundamental de la expedición se alcanzará de modo notable. Lo podemos resumir con los siguientes datos:

- Partieron cinco naos: Trinidad, San Antonio, Concepción, Victoria y Santiago.
- 265 tripulantes salieron en ellas y regresaron 18 en la Victoria.
- Recorrieron 85.700 km (46.270 millas náuticas).
- Duración del viaje para la nao Victoria: 1.084 días.

Cambio de cosmovisión

Gracias a esta expedición, partes de la Tierra antes incomunicadas se empezaron a relacionar a través del comercio, la evangelización y, también, la guerra, lo que involucra a todo el género humano.

Nace una cosmogonía radicalmente nueva y diferente. Cambian los conceptos de lo regional y global, porque se modifica la visión y se transforma totalmente la representación de la tierra.

En reconocimiento a su contribución, Elcano recibió de manos del rey Carlos I de España el reconocimiento de *Primus circumdediste me* y una renta

anual de 500 ducados de oro.

Ya el matemático y geógrafo griego Eratóstenes de Cirene, en el siglo III a de C, había calculado los 40.075 km de la circunferencia de la Tierra, su inclinación de la tierra y, probablemente, la distancia hasta el Sol.

Pero Elcano, además, descubrió la continuidad de las aguas oceánicas. Ellos completaron su circunnavegación sin solución de continuidad. Habían llegado a Oriente por Occidente. Es decir, la Tierra pasó a ser una bola habitable, rodeada de mar y que giraba sobre su eje. El descubrimiento de Elcano continúa vigente hasta nuestros días, es nuestra ecúmene actual. La Tierra habitada es el mundo y desaparece la creencia de que la parte ocupada por los bárbaros no formara parte de ella.

El Nuevo Mundo

Frente a la idea teológica de la providencia, el circun giro de Elcano permite el nuevo concepto de progreso que las sucesivas concepciones de la historia y el pensamiento irán desarrollando.

Ya quedarán obsoletas las especulaciones sobre las aguas turbulentas, tenebrosas y caóticas de las antípodas.

Todo viaje anterior queda reducido, de este modo, a la categoría de regional frente a este que es, por primera vez, realmente es global.

En los treinta años que van de 1492 a 1522, el mundo se ensancha. Es un logro debido no solo al esfuerzo de los navegantes, sino también a las técnicas de navegación trazadas con la referencia del cielo. Pedro Medina, en su libro de “*Grandezas y cosas memorables de España*” escribía en 1549: “*Así lo habemos visto en nuestros tiempos que por la navegación de los españoles ha sido dada la vuelta a todo el universo, en tal manera que saliendo de España y guiando contra Poniente, rodeando en derredor todo el mundo han vuelto a ella por Levante. Cosa es tan grande que después que Dios creó el mundo, nunca tal se hizo, ni pensó, ni aún creyó ser posible*”.

El Capitán de fragata José de Vargas, en su libro *“Importancia de la Marina Española”* (Madrid 1807) afirmaba que el viaje había producido “... *un trastorno sin ejemplar mudó la faz del Universo, varió la constitución del orbe, alteró las leyes, los usos y las opiniones, el comercio, el poder, las virtudes y los vicios de los hombres y de las naciones. Ella ocasionó la mudanza más notable que jamás ha habido en las costumbres, en la industria, en el gobierno de los pueblos*”. Se puede observar que Vargas califica las consecuencias del viaje más allá de magnitudes o factores, elevándolo a una categoría de cambio de paradigma.

La circunnavegación da fin a la visión teológica medieval en la que la Tierra es obra de la creación divina. La teología pierde el estatus de ciencia superior. A las técnicas y las artes del medioevo se añade con gran impulso la cosmografía que los sabios deben de conocerla.

La dualidad Oriente Occidente, que establece las diferencias entre barbarie y civilización que nos han llevado hasta el “*choque de civilizaciones*” de Samuel Huntington, pierde su razón de ser. La dualidad Oriente Occidente desaparece, ya que llegaron a Oriente por el Occidente. Cuando Elcano desembarca en Sanlúcar de Barrameda, en el planeta solo hay una civilización. Claro que seguirán las diferencias entre barbarie y civilización, pero están en el llamado Occidente.

Aquí nace la era de la modernidad.

Comercio, oportunidades

El éxito de la circunnavegación de Elcano da lugar a la fundación de la Casa de la Especiería concedida por el emperador Carlos I a La Coruña en 1520 para centralizar todo el comercio de especias, argumentando que era un puerto seguro y no tenían fueros y libertades que limitaran el poder de la corona.

La expedición de Magallanes completada por Elcano permitió, al fin, que los cartógrafos elaboraran mapamundis, cartas universales y también globos terráqueos lo que permitió un desarrollo cartográfico considerable al poder establecer rutas marítimas y *cartas de marear*. Llevará, asimismo, al trazado

de las rutas náuticas con una información sólida y cada vez más ajustada a la realidad.

Además del inmenso negocio de las especias, estaba en juego la disputa entre portugueses y españoles por controlar el enorme y todavía desconocido mercado de China.

Eurocentrismo y sinocentrismo

Cincuenta años más tarde, en 1570, Legazpi descubre desde Manila la importancia y la gran influencia del mercado chino. Les atrae la “humanidad” pero se topan inmediatamente con el hermetismo de la cultura china. Se posicionan deliberadamente incomunicados al exterior.

El sobrino de Ignacio de Loyola, Martín Ignacio de Loyola, escribe en 1585 sobre los chinos, en su *Itinerario del Nuevo Mundo*: “*porque huyen con mucho cuidado que las demás naciones no sepan sus cosas secretas y manera de gobierno y de vivir*”. Resulta interesante y pedagógico acercarnos al “sinocentrismo” atávico para comprender el etnocentrismo dominante de la cultura eurocéntrica en la que vivían y vivimos inmersos.

Es indudable que el sinocentrismo se encuentra presente desde los preludios de la civilización china y que forma parte de su cosmovisión. Siempre se sitúa en una posición de centralidad y superioridad respecto a las culturas bárbaras y periféricas. Su dimensión espacial y ética se concreta en la diferenciación entre los instalados en el centro del orden cósmico y los de fuera del imperio, absolutamente incivilizados y en su cultura ancestral el imperio abarca todo lo que hay bajo el cielo. Es la única civilización existente.

Frente al imperialismo expansivo de Europa, el imperialismo chino es aislacionista y defensivo. No persigue aumentar su área de influencia sino preservar la distinción de superioridad hacia dentro y hacia el exterior. Con la dinastía Ming la cultura china acentúa su etnocentrismo e impermeabilidad frente a cualquier otra, que siempre será considerada inferior. Para ellos los españoles son de otra nación y, por tanto, conquistadores. Desconocen la geografía y los relacionan con Malaca, país de elefantes y rinocerontes.

La sociedad china vive incomunicada y sometida bajo un régimen carcelario que impide a los españoles entrar en comunicación con ellos y su vulneración siempre es motivo de guerra.

Resulta bastante comprensible cómo opera todo etnocentrismo cultural: del viejo eurocentrismo al sinocentrismo de la cultura china o, permítanme, al trumpcentrismo expansionista de nuestros días.

MUNDIALIZACIÓN VS. GLOBALIZACIÓN

La globalización tiene un alcance superior al que señala su reiterada definición: un proceso económico, tecnológico, social y cultural a escala planetaria que consiste en la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo, uniendo sus mercados, sociedades y culturas a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global.

Pero, decimos, *estar en el mundo, tener los pies en tierra...* No estar en el globo o ser de este globo. Más allá de la guerra de palabras, pensamos que esta diferencia de léxico tiene un gran significado filosófico. Heidegger hablaba de *Entweltlichung*, desmundialización, la desmundanización de la vida. Se puede distinguir la referencia política del *mundo*, frente a la dimensión económica que prima en *globo*.

Hoy, la globalización en el plano cultural y político se ha convertido en el principal obstáculo para la pertenencia al mundo, para la construcción de un mundo humano al tiempo que mundialización adquiere una dimensión distinta ya que la idea de mundo va más allá del globo: no podemos construir un mundo humano y común a partir de la noción de globo, único y esférico.

Frente a la acosmía de la globalización, la mundialización introduce una perspectiva de mundo común lejos de la dominación globalizadora. Mundo señala pluralidad y diversidad.

¿Cómo podríamos tener un mundo común y plural, cuando la totalidad de territorios y poblaciones se somete a la única ley del mercado?, ¿qué

ocurriría en un mundo cuya pluralidad de personas, pueblos, culturas o estados desapareciera en un proceso económico de homogeneización? En palabras de Arendt: “*deseamos un mundo un poco menos unificado*”.

La distinción *mundus/globus*, que proviene de Kant, plantea la diferenciación entre el eje temporal de una filosofía de la historia del *mundo* y el eje espacial de la cartografía del *globo*. Nuestro “ser en el mundo” se despliega, se realiza, en tres planos: el económico, es cierto, pero también y, sobre todo, el sociocultural y el político.

El mundo humano es ante todo, un mundo de cultura, de culturas creadas por las diferentes comunidades que lo habitan y conviven. El mundo no es un globo acabado que deba ser gobernado para distribuir recursos, espacios y beneficios, sino que es el resultado de cambios, migraciones, conflictos, divisiones y distribuciones que concurren de modo permanente.

REFLEXIONES DESDE ELKANO FUNDAZIOA

Creemos en la mirada que arranca desde la persona y que recorre el barrio, el pueblo y que se extiende hasta completar el planeta. Algunas de las características de esta mirada son la humildad, la apertura al aprendizaje y el diálogo, la orientación hacia lo concreto y a la acción, la participación y la corresponsabilidad, el protagonismo de las personas, la sostenibilidad, la pertenencia (*nongotasuna*): Ethos de la responsabilidad vs. Ethos de los derechos, vivir bien vs buena vida, la celebración.

Pensamos que la civilización actual, su organización y modos de vida no van a tener una larga estabilidad. Asistimos a fenómenos que nos alertan de acerca de su presencia e intensidad. La desestabilización progresiva y el colapso del crecimiento económico actual, basado sustancialmente en el consumo intensivo de materias primas, parece inevitable.

Es como si las variables principales sólo pudieran evolucionar de modo negativo. Convivimos con los desequilibrios del modelo de desarrollo, los marginados de nuestra sociedad, los crecientes movimientos migratorios (económicos, políticos y ecológicas) la crisis energética, el cambio climático,

la erosión de la biodiversidad... Creemos necesario tener una mirada a largo plazo y tratar de comprender desde el hipocentro estas manifestaciones, el origen profundo de los movimientos sísmicos entre los que nos movemos.

Permítanme señalar sumariamente las posibles alternativas:

- La continuidad más o menos adecuada del actual modelo.
- El capitalismo verde, convencidos de que el mercado es el mejor medio para responder a las “crisis medioambientales”.
- Recurrir al proteccionismo ultraliberal.
- Buscar un nuevo equilibrio resultante de la desglobalización.

Reconozco que planteamos debates que rebasan y trascienden el ámbito de nuestra intervención, pero entendemos que es preciso alimentar y activar nuestro imaginario ya que, si no lo hacemos, otros lo harán por nosotros.

Desafíos de la Diversidad cultural

La expedición Magallanes-Elcano marca un antes y un después ya que con la esfericidad se disuelve la distinción Oriente/Occidente y desaparece la razón de ser de la imagen del centro de la tierra, el “ombigo” y también el “*finis terrae*”, ya obsoletos y sin sentido. Gracias a ello se supera la cosmogonía del océano periférico y la concepción continental tripartita, Europa, África y Asia, basada en la razón teológica de la Trinidad. Aparecen nuevos horizontes políticos y económicos que nada tienen que ver con el canon teológico medieval.

La expedición Magallanes, en busca de la Especiería y, sobre todo, la vuelta de Elcano, transforma por completo toda la cartografía con los tres océanos. Ya nada volverá a ser igual.

Es un mundo en el que por primera vez todo está en su sitio, un mundo al que Hegel, tres siglos más tarde, llamaría el “bello día de la universalidad”. No nos resistimos a la cita de Hegel en su *Lecciones de la Historia Universal*:

“...el espíritu caballeroso de los heroicos nautas portugueses y españoles encontró un nuevo camino hacia las Indias Orientales y descubrió América. El hombre averiguó que la Tierra era redonda... y la navegación se encontró facilitada por el medio técnico de la guja imantada, recién descubierta, con la cual aquella dejó de ser mera navegación costera. Estos tres hechos, la llamada restauración de las ciencias, el florecimiento de las bellas artes y el descubrimiento de América y del camino de las Indias Orientales, son comparables a la aurora que tras largas tormentas anuncia de nuevo por primera vez un bello día. Este día es el día de la universalidad, que irrumpe al fin, después de la luenga y pavorosa noche de la Edad Media, fecunda empero en consecuencias”

Elcano nos plantea el desafío de acabar con el etnocentrismo y vivir la diversidad cultural. Consideramos de interés acudir en este punto a la Declaración Universal de la UNESCO sobre la Diversidad Cultural aprobada el 2 de noviembre de 2001. La parte dispositiva se encabeza de un modo inequívoco: identidad, diversidad y pluralismo y le precede un Considerando en el que afirma “*que el proceso de mundialización, facilitado por la rápida evolución de las nuevas tecnologías de la información y la comunicación, pese a constituir un reto para la diversidad cultural, crea las condiciones de un diálogo renovado entre las culturas y las civilizaciones*”.

En su artículo, primero afirma que “*...la cultura adquiere formas diversas a través del tiempo y del espacio. Esta diversidad se manifiesta en la originalidad y la pluralidad de las identidades que caracterizan a los grupos y las sociedades que componen la humanidad*”.

Y en su artículo segundo, afirma que “*...en nuestras sociedades cada vez más diversificadas, resulta indispensable garantizar una interacción armoniosa y una voluntad de convivir de personas y grupos con identidades culturales a un tiempo plurales, variadas y dinámicas. Las políticas que favorecen la integración y la participación de todos los ciudadanos garantizan la cohesión social, la vitalidad de la sociedad civil y la paz*”.

Para terminar, proclamando solemnemente: “*que esta es la razón por la cual el patrimonio, en todas sus formas, debe ser preservado, realzado y transmitido a las generaciones futuras como testimonio de la experiencia y de*

las aspiraciones humanas, a fin de nutrir la creatividad en toda su diversidad e inspirar un verdadero diálogo entre las culturas”.

El Mundo Nuevo

Hoy tenemos que construir el Mundo Nuevo aceptando la diversidad cultural y superar el etnocentrismo, ya sea eurocéntrico, sinocéntrico o trumpcéntrico, lo que nos plantea el desafío de una concepción universal y plural en la que ya no tienen cabida las fronteras políticas y permite plantearnos una sociedad plural sin culturas excluyentes, porque una cultura no necesita reivindicar un espacio en el planisferio limitado y limitante.

Consideramos que seguimos siendo víctimas de nuestro planisferio, hemos saltado de la cosmogonía proto-oceánica a un planisferio celeste, en el cual confundimos el círculo que visualiza la parte del cielo ajustada a nuestros paralelos, con la totalidad de la bóveda celeste, al tiempo que somos víctimas de la imagen del planisferio geométrico, en el que todo el espacio posible se divide en casillas de estados. Todo el espacio está ocupado, como si las culturas fueran excluyentes unas de otras, como si no fuera posible la diversidad cultural. Y, si me apuran, como si las culturas no se enriquecieran y dialogaran unas con otras.

Somos muy conscientes por estos lares de lo que significa la imposición de una lengua dominante, como si el polilingüismo no enriqueciera la visión del mundo y la relación entre las personas. Pero, desgraciadamente, todavía nos da miedo la diversidad y nos aferramos a un modelo monocultural, un modelo de culturas excluyentes unas de otras como modo de preservar la nuestra.

Acudo a unas palabras de Dominique Moïsi en Geopolítica de la Emociones: *“Dado que el mundo en que vivimos solo puede volverse más complejo, las culturas y las naciones, tanto como los individuos, se obsesionan cada vez más con sus propias identidades... El Otro será cada vez más importante como parte de nuestras sociedades multiculturales... La comprensión cultural e histórica de las diferencias y semejanzas del Otro es la base esencial de un mundo más tolerante”*

Algunas reflexiones finales

Estamos convencidos de que la propuesta de la mundialización integradora que nos aporta Juan Sebastián Elcano es una extraordinaria oportunidad para revisar la globalización “acósmica” pero políticamente correcta de nuestros días, en la que estamos inmersos.

Eamonn Kelly escribía en Década decisiva. *“Hay solo un “nosotros” emergente que todavía no conocemos o comprendemos y en quien mucho menos confiamos... El tiempo presente exige de nosotros apertura mental y de corazón”.*

Todavía con mayor rotundidad Kapuscinski nos dijo en el Encuentro con el Otro: *“Por primera vez el Otro se convierte en una cuestión interna de la cultura europea, en un problema ético que atañe a cada uno de nosotros”.*

Nuestro futuro depende de nuestros valores. Es necesario que convirtamos en virtud la diversidad y la multiplicidad que vertebran nuestro mundo, desde valores que señalamos anteriormente: protagonismo de las personas, innovación social, consenso, colaboración, ethos de la responsabilidad vs ethos de los derechos.

Recalcamos que, además de las ideologías, de los programas y de las instituciones jurídicas que las encarnan, es muy importante el conjunto de valores, actitudes y comportamientos de los ciudadanos en sus relaciones sociales de convivencia.

Pensamos en la concepción comunitaria inclusiva de lo público-privado que subyace en el concepto de *gemeinschaft*, la comunidad de Weber y la referencia a la subjetividad comunal, auto responsable, de nuestro *auzlagun*. Es el resto de la construcción de nuestra nueva sociedad, para lo que algo podemos aprender de Juan Sebastián Elcano y sus marineros, sin olvidar que *“siempre podemos cambiar de hojas, pero nunca las raíces”* (Nepal).

Eskerrik asko

Bibliografía

- Declaración Universal de la Unesco sobre la Diversidad Cultural. Unesco. Paris, noviembre 2001.
- Ricœur Paul. L'idéologie et l'utopie: deux expressions de l'imaginaire social. In: Autres Temps. Les cahiers du christianisme social. N°2, 1984. pp. 53-64.
- Efectos y consecuencias del 11-S. Una perspectiva tico Política. Alejandro Vélez Salas. Tesis Doctoral. Instituto Universitari Cultura. Pompeu Fabra. 2011.
- Ghorra-Gobin Cynthia (dir.), 2006, Dictionnaire des mondialisations, Armand Colin.
- Badie Bertrand, 2014, La fin des territoires, CNRS
- Lussault Michel, 2017, Hyper-lieux. Les nouvelles géographies de la mondialisation, Seuil
- Gustavo Bueno, Mundialización y globalización. Revista Catoblepas
- Etienne Tassin, Mondialisation contre la Globalisation: un poin de vue cosmopolite. Revue Sociologie et Sociétés. Volume 44, Numéro 1, 2012
- Wolton, D., L'Autre Mondialisation, Paris, Flammarion, 2003.
- Nowicki, J., L'Homme des confins. Pour une anthropologie interculturelle, Paris, CNRS Éditions, 2008.
- Dominique Moïssi. La Geopolítica de las emociones. Editorial Norma. Colombia. 2009
- Armand Mattelart. Diversité culturelle et mondialisation. La Découverte. Paris 2007
- Aymard, M., Scarantino, L. M. (dir.), Diogène, n° 219, Moments de la diversité culturelle, Paris, 2007.
- Ryszard Kapuscinski. Encuentro con el otro. Anagrama. Barcelona. 2007
- Eamonn Kelly. La década decisiva. Granica. Barcelona. 2007
- Byung-Chul Han. La expulsión de lo distinto. Herder. Barcelona. 2017
- Georg Wilhem Friedrich Hegel, Lecciones de sobre la filosofía de la historia universal, Madrid, Alianza, 1980 y Dialéctica de la naturaleza, Ciudad de México, Grijalbo 1961
- Antonio Pigafetta, La primera vuelta al mundo, Madrid, Miraguano Polifemo. 2012
- Pedro Insua, 1492. España contra sus fantasmas. Barcelona. Ariel, 2018. Y El orbe a sus pies. Barcelona. Ariel 2019
- José de Vargas Ponce, Importancia de la historia de la marina española, Imprenta Real, Madrid, 1807
- González de Mendoza, Historia de las cosas más notables, ritos y costumbres del gran Reino de la China, Madrid. Miraguano Polifemo. 1990
- Martín Fernández de Navarrete, Colección de los viajes los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XV. Biblioteca Autores Españoles. Atlas, Madrid 1955



Un novelista ante la primera vuelta al mundo

Nobelagile bat lehen mundubiraren aurrean

Enrique Santamaría
Historiador y novelista

En el momento en que decidí escribir sobre Elkano iba a publicarse mi segunda novela, por lo que no me consideraba ya un escritor novel. Me había centrado en el mundo clásico, en Roma, época con abundantes fuentes originales y en la que se dispone de numerosa historiografía internacional, de mejor o peor calidad, pero siempre fundamentada, sometida a debate, a crítica y, en resumen, a un proceso de mejora y evolución permanente.

La necesidad de oxigenarme y cambiar un poco de época, el interés que siempre he tenido por el pasado de Euskadi, mi tierra, y por los personajes históricos minusvalorados, así como la cercanía del 500 aniversario de la primera vuelta al mundo me llevaron, casi inevitablemente, a pensar en Elkano. Es una figura que me atrajo desde niño, ya que mis padres acumulaban en casa casi cualquier libro que se publicaba sobre historia de Euskadi, en particular sobre sus grandes navegantes. Y, recuerdo que, ya entonces, me extrañaba lo poco que había publicado sobre él: el primer hombre en dar la vuelta al mundo.

Pese a ello estaba preocupado ante el reto, porque así como en la Roma de la transición de la República al Imperio me encontraba seguro, dotado de un bagaje de conocimientos suficiente, aquí sentía que me faltaba base para escribir una novela, al menos como me gusta hacerlo a mí: con afán divulgador y, por eso mismo, con un rigorismo histórico tan amplio como sea capaz. Empecé a releer viejos libros y a buscar otros nuevos, consultando por internet, buscando fuentes y estudios históricos... y empecé asustarme de verdad. No había, prácticamente, ningún trabajo internacional salvo pequeñas referencias basadas en fuentes historiográficas españolas, y estas eran escasas y repetitivas, copiadas, en ocasiones casi palabra a palabra, unas de otras. Tanto que, el contenido de casi todas se puede encontrar resumido en la vergonzosa página que sobre Elcano contiene la Wikipedia en castellano, la cual, aprovecho para comentarlo, no aporta, prácticamente, ni un solo dato correcto. Justo lo contrario del Mundo Clásico al que estaba acostumbrado. Y, para colmo, eran, en general, muy desfavorables a la figura de Elcano, minusvalorándola, empequeñeciéndola frente a los verdaderos “héroes del Imperio”. Nada remotamente similar a un análisis serio de las fuentes, a un mínimo debate, solo repeticiones hasta el infinito. En resumen, y siento decirlo, historiografía española en estado puro.

Mientras dudaba cómo seguir adelante, se me ocurrió ver los episodios sobre Elcano de la serie *Conquistadores Adventum* (si alguien se inventa un idioma para el nombre, tampoco hay por qué extrañarse por el contenido) de la empresa española Movistar. Un libelo sin un solo dato que no fuera manipulado de la forma más burda cuando no inventados sin el menor rubor. Y eso me decidió. Si ese era el nivel, poco tenía que costar hacerlo mejor.

Siguiendo mi línea habitual, recopilé información general y elaboré en, en mi cabeza, un guion para la novela y seleccioné los episodios históricos que quería mostrar. Luego, al llegar a cada fase de la historia, mi idea era profundizar en las fuentes y estudios. Fue un error. Cuando más los contrastaba, más me daba cuenta de que la mayoría de los datos que había reunido eran algo peor que inútiles: eran falsos.

Por ejemplo: yo ya sabía que había dos fechas, bastante distantes, para el nacimiento de Elcano, algo problemático cuando se trata de elaborar una

biografía novelada. La más común era, y por desgracia sigue siendo, 1476, aunque otros estudios la trasladan a 1487-86. Decidí usar la primera porque me brindaba un espacio temporal antes de la vuelta al mundo en el que podía incluir toda una serie de referencias a la pujanza naval del País Vasco en esa época, que dejaban claro que el que alguien de aquí fuera el primero en circunnavegar el globo, lejos de ser una casualidad, era la culminación de todo un proceso. Creí que así como la fecha de 1487 estaba basada en fuentes claras, también habría algo que apoyara la de 1476. Miré, rebusqué, comprobé, pregunté... No había nada. Solo “trabajos”, copiados unos de otros, elaborados por personas con puestos y títulos rimbombantes pero sin la menor base. “Estudios” que citan fuentes que no afirman lo que estos sostienen, cuando no los contradicen directamente. No me lo podía creer y aún me cuesta creérmelo. Nunca me había encontrado algo así.

¿De dónde había salido esa fecha? De la falsedad de convertir a Elcano en una gloria imperial. En una España autodefinida como “católica”, incapaz superar su propia imagen de “potencia imperial” que realizó “la gran gesta evangelizadora”, la figura de Elcano, que jamás intentó conquistar ni evangelizar a nadie, que llegó a acuerdos comerciales mutuamente beneficiosos con los reyes musulmanes, “moros”, del Moluco, e incluso completó la vuelta al mundo con un tercio de la tripulación musulmana, contratada, libre, pagada, y a la que en todo momento trató como a los demás, (la famosa polémica sobre si en Cavo Verde quedaron doce o trece hombres se genera porque Elcano incluye en su carta al rey al indígena moluqueño “Manuel”, al que luego se elimina de la lista “oficial”), nunca terminó de encajar. El desprecio por el plebeyo “comerciante” se nota desde Anglería hasta muchas obras actuales. Eustaquio Fdez. de Navarrete, que realiza la primera biografía algo fundamentada sobre Elcano, intenta romper esta “barrera” que impide incluirlo entre las grandes “glorias nacionales” y en un momento afirma: «*La expedición del Cardenal Cisneros a África y las del Gran Capitán a Italia habían puesto en movimiento a nuestros marinos [...] Elcano, aún joven, había acudido con una nave de doscientas toneladas con la que prestó servicios importantes, pero mal remunerados, al gobierno...*». Es decir, deja entrever que pudo tener alguna relación con esos hechos, pero sin llegar a afirmarlo, dado que sabe que no es cierto. Estos escrúpulos desaparecen con la dictadura de Franco. Decidido a transformar a Elcano en “gloria imperial”, ordena a unos historiadores

convertidos ya definitivamente en meros propagandistas del régimen que redacten una biografía acorde con ese propósito. En 1940, solo un año después del fin de la Guerra Civil, Amando Melón Ruiz de Gordejuela en su obra “Elcano-Magallanes o la primera vuelta al mundo” dentro de la colección “La España Imperial”, afirma sin rubor que Elcano participó en la toma de Orán y colaboró con el Gran Capitán, pese a saber que es mentira. Y digo que se sabe que es falso porque, primero, para afirmar algo es preciso disponer de pruebas, y no hay ninguna. Con eso debería bastar para que cualquier verdadero historiador descartara ese invento. Alguien puede opinar que, si bien se carece de pruebas, la lógica puede llevarnos a pensar... Pues tampoco. Orán fue una gran victoria que aportó un botín inmenso, tan grande que llegó a enfrentar al rey Fernando con su siempre leal cardenal Cisneros a cuenta de su reparto. En aquél entonces los barcos eran contratados y cobraban un dinero a la corona por sus servicios, que solía pagar tarde y mal, pero, sobre todo, se repartían el botín obtenido, descontado el “quinto real”. Los navíos que participaron en Orán obtuvieron enormes beneficios, mientras que Elcano no vio un maravedí y terminó arruinado. Así que no, la lógica también niega categóricamente que participara en esa conquista. Y no solo se carece de pruebas que respalden esa afirmación y la lógica la rechaza, es que, para colmo, está fehacientemente demostrado que no estuvo en Orán. En el Instituto de Historia y Cultura Naval de Madrid, dependiente de la Armada Española, se conserva el listado de naves que participaron en esa conquista, con los nombres de sus respectivos armadores y maestros, y en ningún punto se menciona a Elcano. Y sabemos por la carta de perdón del rey que Elcano era maestro y propietario de su nave. ¿Cuesta creer que pese a todo “historiadores” con rimbombantes títulos publiquen ahora mismo libros y artículos que lo afirman y que incluso lo mantengan en la Real Academia y hasta en la Wiki? Pues aún queda por hablar de su fecha de nacimiento. Seguro que todos ustedes han leído una y otra vez: “Se desconoce la fecha de nacimiento de Elcano, pero se considera que lo hizo en torno a 1476”. Pues bien, ambas afirmaciones son falsas. En primer lugar, sí se conoce su fecha de nacimiento. En la probanza que mandó hacer Magallanes el 10 de agosto de 1519 para avalar las medidas que había adoptado para organizar la expedición, Elcano es uno de los llamados a testificar a su favor. (Sí, a su favor). Antes de tomarle testimonio, el escribano le pregunta su nombre, edad y filiación, y declara tener “32 años, poco más o menos” (este “poco más o

menos” lo incluye el escribano junto a la edad de todos los entrevistados). Es decir, tuvo que nacer en 1486-87. ¿Por qué, una vez más, se ignora este dato probado y se incluye otro inventado y sin el menor respaldo? Para poder incluir en su nueva biografía “imperial” que Elcano colaboró con el Gran Capitán. La parte fundamental de su famosa campaña en Italia, al menos aquella que implicaba algún tipo de actividad naval, se desarrolló entre 1495 y 1504. Es decir, mientras Elcano tenía entre 8 y 17 años, edad a todas luces insuficiente para ser maestro de un navío de guerra. Los historiadores del nuevo régimen franquista solucionaron este problema inventándose que se desconocía la fecha de nacimiento pero que calculaban que fue diez años antes. Así los números encajaban. Su activa propaganda extendió esta idea por el mundo y los historiadores españoles y sus sucesores la siguen repitiendo hasta hoy. No hay más, cueste creerlo o no.

Esta primera y descarada falsedad tiene, sin embargo, una ventaja para quienes estén interesados en conocer, de verdad, la historia de Elcano. Cada vez que vean en un libro sobre él que se menciona al Gran Capitán o a Orán, y no digo ya una novela sino también libros de historia “seria”, devuélvanlo al estante de la librería. Por cierto, la Real Academia de la historia acaba de cambiar la lamentable biografía que mantiene sobre él e incluye, ya era hora, su verdadera fecha de nacimiento. Pero que nadie se haga muchas ilusiones, luego añade que su nave: «... la puso al servicio de varias campañas militares, como las que hizo el cardenal Cisneros para conquistar Orán, Bujía y Trípoli (1509). Luego ingresó con ella en la armada que auxilió al Gran Capitán durante las guerras de Italia». Y puestos a inventar supongo que en nada incluirán también Lepanto. El cardenal Cisneros organizó y financió la conquista de Orán, pero no estuvo en Bujía ni en Trípoli. Las tres victorias fueron obra de Pedro Bareterra, o Pedro Navarro, natural de ese reino y que después se pasaría a los franceses, por lo que sería borrado de la historia “nacional”. En cuanto al Gran Capitán, había sido destituido de su mando en 1507, con lo que mal pudo estar a su servicio en Italia en 1509. Los “historiadores” franquistas se percataron de ambos problemas, por eso solo hablan de la conquista de Orán, atribuyéndosela a Cisneros, y no de la de Bujía y Trípoli, en las que este no participó, y por eso decidieron modificar la fecha de nacimiento de Elcano con el fin de poder ponerlo al servicio de el Gran Capitán antes de su destitución y, sobre todo, antes de la caída de la

Gaeta. Pero sus sucesores actuales ni siquiera se han dado cuenta de eso, lo que demuestra que su falta de conocimientos va mucho más allá de la propia figura de Elcano.

Elcano tampoco procedía de una familia pobre. Según el censo impositivo de Guetaria, su padre era el decimotercer hombre más rico de la villa. Y no era un simple marinero, ni mucho menos analfabeto. Era, como ya he dicho, un jovencísimo maestre de nao. Fue contratado en enero de 1519 como contra maestre de la nao Victoria, en febrero pasó a la Concepción con el mismo rango, y en marzo era ya maestre de esa nave, el más joven de la flota. Con ese cargo se ocuparía de todos los preparativos hasta la partida de la expedición seis meses después, en agosto. Los maestros (de magister, maestro en latín) eran la máxima autoridad de un barco en aquella época, y no había nadie por encima de ellos en una navegación normal. Los capitanes eran los representantes del rey en una expedición real, un cargo básicamente militar. Ginés de Mafra afirma textualmente en su “Relación” de los hechos: *«...dio ocasión a aquellos capitanes de poca causa, y como no entendiesen de cosas de mar, dijese entre sí...»*¹. Solían ser nobles, como en este caso, y al carecer de conocimientos navales suficientes se les asignaba un piloto real para asesorarlos, que además se ocupaba de registrar los aspectos navales del viaje para la corona. Su categoría siempre era inferior a la de maestre. Ya sé que a muchos, después de oír desde siempre que era un “simple maestre” (o incluso contra maestre) les costará creerlo, pero no tienen más que leer la relación de sueldos y salarios de la tripulación. Los maestros, incluido Elcano, tenían un sueldo de 36.000 maravedís al año; los contra maestros de 24.000. Los pilotos reales al principio cobran 20.000, menos que los contra maestros, aunque luego a algunos se les equipara. Tras diversas protestas, porque varios eran marinos e incluso científicos muy preparados, sus salarios oscilaron entre los 20 y los 30.000, siempre menores a los de los maestros de nao. Aganduru, por ejemplo, en su crónica recoge los nombres de los capitanes, maestros y contra maestros, sin mencionar siquiera a los pilotos.

Una de las razones del desconocimiento de Elcano a nivel no solo mundial, sino también nacional, es su enfrentamiento, sacado de contexto, con la figura de un también inventado y mitificado Magallanes. La Iglesia

Católica, cuya importancia en la enseñanza y en la cultura a nivel mundial ha sido durante siglos, y aún es, inmensa, decidió convertir a Magallanes en un mártir de la evangelización, construyéndole una biografía a medida, similar en muchos sentidos a las de otros santos y mártires. Se trataba no solo de salvaguardar la figura del primer evangelizador de Asia (aún se adora en Filipinas al “Santo Niño de Cebú”, la supuesta figura que Magallanes regaló a la reina de esa isla, y a la “Cruz de Magallanes”, milagrosamente salvada de la destrucción que narran con todo detalle los cronistas de la expedición), sino contraponerla a la de los controvertidos “conquistadores españoles”. El objetivo es demostrar que si estos cometieron excesos la iglesia no tuvo ninguna responsabilidad, como prueba que otros, véase los portugueses, evangelizaron sin apenas derramamiento de sangre. ¿Qué esto es falso?, por supuesto, pero es lo que la Iglesia ha enseñado a lo largo del mundo (salvo en la propia España, claro) durante siglos.

Así, Magallanes se convierte en un “visionario” y se elimina del génesis de la expedición al burgalés Cristóbal de Haro, su verdadero impulsor. Por eso se falsea lo sucedido en San Julián, afirmando que lo que pretendían los rebeldes era regresar a casa, destruyendo así el “sueño” de Magallanes, y como Elcano obedeció las ordenes de estos contra el evangelizador, se opta por hacerlo desaparecer y convertir a Magallanes en el protagonista de la vuelta al mundo.

Veamos qué fue, realmente, lo que sucedió.

Magallanes no tuvo que enfrentarse a especiales problemas para conseguir el apoyo de la monarquía española. Al contrario. Entró en la corte de la mano de personajes de la mayor relevancia y solo pasaron cinco meses desde que llegó a Sevilla hasta que firmó sus capitulaciones (muy favorables para él) con la corona. Los conflictos surgieron respecto a la dirección de la expedición, de la que fueron descabalgados sus socios originales, Ruy Faleiro y Cristóbal de Haro, siendo sustituidos por Juan de Cartagena, hijo del poderosísimo obispo Rodríguez Fonseca, presidente del Consejo de Indias, el mismo que hizo encadenar a Colón. (Aunque según Las Casas ya no estaba en su mejor momento). *«De ahí a diez o doce días, mandé llamar al capitán y al maestre, y examinándolos por separado, les pregunté quien había armado esta flota, y lo que les sucedió después que partieron de Castilla, y en qué parajes estuvieron, como*

¹ Mafra. III, 1

Vuestra Alteza verá más abajo; y me dijeron que los armadores eran el Obispo de Burgos y Cristóbal de Aram [sic], y esto me lo descubrieron amedrentados, porque siempre habían estado diciendo que el armador había sido el Rey de Castilla, y esto quise saber de ellos para informar a Vuestra Alteza de la verdad de lo que pasa»².

En los círculos de la corte reinaba el convencimiento de que la expedición lograría su objetivo y llenaría de gloria, y de dinero, a quien la dirigiera, dado lo rentabilísimo del comercio de especias. Según la versión tradicional, Magallanes afirmaba tener un mapa de Martín de Bohemia que indicaba la situación del paso. Hoy sabemos que no era verdad. Entonces, ¿de dónde procedía esa confianza en el éxito?

En 1514 partieron de Lisboa dos carabelas fletadas por Cristóbal de Haro, con el objetivo de encontrar el extremo sur del continente americano y una vía que comunicase el Atlántico con el nuevo mar recientemente descubierto (1513) por Vasco Núñez de Balboa. Llegaron hasta el actual estuario del Río de la Plata y al regresar a Lisboa corrió la voz de que habían dado con ella. Así lo anunció la poderosa casa comercial y financiera alemana Fugger, con la que estaba asociado de Haro. Este extremo fue inmediatamente desmentido, aunque muchos creyeron que el gobierno portugués trataba de ocultar el hallazgo para impedir la apertura de una ruta comercial entre Europa y Asia a través de aguas españolas. Por ese motivo Fernando el Católico organizó en 1516 otra expedición dirigida por Juan Díaz de Solís, que recorrería la misma zona hasta la muerte de su comandante y también regresaría convencida de que el “mar dulce” del estuario del Río de la Plata era la antesala de un canal interoceánico. Todos creían que ahí estaba el paso y que lo hallarían sin dificultad. Cristóbal de Haro disponía, sin duda, del derrotero del viaje de Estevão Fróis y João de Lisboa, y a través de él llegó hasta Magallanes. Martín de Ayamonte, en su confesión a los portugueses afirma: «...de cómo el Rey de Castilla mandaba que descubriesen el río dulce y vieses si podían pasar a la otra banda». El cronista Antonio de Herrera nos cuenta: «Fino tres cerros que parecían ifías, los cuales dixo el piloto Caruallo que eran el cabo de Santa María, y que lo fabia por relacion de Ioan de Lisboa, piloto Portugues, que auia eñado

Un novelista ante la primera vuelta al mundo.

en el»³. Y, según nos narra Pigafetta: «Antes se creía que no era río (el Río de la Plata) sino canal por el que se pasaba al mar del sur; pero pronto supimos que no era más que un río que tiene diecisiete leguas de ancho en su desembocadura»⁴. «Tristán de Menezes, capitán de un navío portugués llegado de Europa, le dijo a Lorosa que la noticia más importante en aquél entonces era que una escuadra de cinco navíos al mando de Hernando de Magallanes había partido de Sevilla para ir a descubrir el Moluco en nombre del rey de España; y que el rey de Portugal, tanto más disgustado por la expedición como porque uno de sus súbditos buscara perjudicarlo, envió navíos al cabo de Buena Esperanza y al cabo de Santa María [a la entrada del río De la Plata] en el país de los caníbales, para que los interceptaran e impidieran su paso al mar de las Indias; pero no lo habían encontrado»⁵.

La unanimidad de las fuentes a este respecto es, pues, total. Y solo la voluntad de tergiversar la historia para convertir esta aventura en una “noble misión evangelizadora”, o la ignorancia, hacen que, tanto antes como ahora, se insista en hablar de Magallanes como de “un visionario” que “imaginó” que existía un paso entre los océanos y al que nadie creía. Una absoluta fábula.

La verdadera baza que disponía Magallanes, y la razón de su “fichaje” primero por Cristóbal de Haro y luego por Carlos I, era su conocimiento de la posición de las islas Molucas. Uno de los secretos mejor guardados por la corona portuguesa, que para protegerlo incluso había hecho correr todo tipo de falsos rumores sobre la naturaleza y situación de la “Especiería”. «*Impostura de los portugueses. -Los portugueses han propalado que las islas del Moluco se encuentran en medio de un mar innavegable por culpa de los arrecifes que se encuentran por todas partes, y de las densas nieblas que las cubren permanentemente; sin embargo, es todo lo contrario»⁶. Él, personalmente, jamás estuvo allí, pero su primo Francisco Serrão (no confundir con Juan Serrano, el capitán-piloto que lo acompañó en la expedición) se desplazó hasta las islas y le informó por carta de su localización. El hecho de que esto se produjera antes y al margen de su posterior postergación por la corona portuguesa*

3 A. de Herrera. Hª. Gral. de los Castellanos en las Islas i Tierra Firme de la Mar Océano. Década III. Libro IX. Cap. X, Hft. De la Indias Occid. 1520

4 Pigafetta. Libro I. 27 de diciembre de 1519.

5 Pigafetta, Libro III. 13-11-1521

6 Pigafetta. Libro III. 7 de noviembre de 1521.

2 Carta del capitán Antonio de Brito a Juan III de Portugal tras capturar la nao Trinidad.

podría interpretarse como que existía una decisión previa de usar esta información en su beneficio. De hecho, y consciente de su valor, solo informó someramente a la corte de Castilla de esa posición, lo justo para poder reivindicar que estaban en la parte del mundo que le correspondía según el tratado de Tordesillas.

Cada uno de los tres hombres que acudieron a la corte imperial aseguraba poseer una información esencial para el éxito. De Haro, el impulsor del proyecto, la posición del paso interoceánico. Magallanes, la de las islas Molucas. Faleiro aportaba sus conocimientos como cosmógrafo, afirmando que el diámetro de la tierra era un tercio menor que el real, por lo que el viaje entre América y Asia sería corto y sencillo. Además, sostenía que la especiería se encontraba en la zona asignada a Castilla por el Tratado de Tordesillas, lo que dotaba a la expedición de una base “legal” y “moral”.

Respecto a las razones de la baja de Rui Faleiro, la mejor fuente para conocerlas es Bartolomé de las Casas, el único de los cronistas que tomó parte activa en las negociaciones entre la Corona y los tráfugos, tratando personalmente con ambos antes de la partida: *«Y creo que al Ruy Falero se hizo merced de 100.000 maravedís por su vida en la Casa de Contratación de Sevilla, porque no quiso ir al viaje con Magallanes por algunos respetos que tuvo; y dijese que de miedo del Magallanes, o porque riñeron, o porque lo conocía, que la compañía de Magallanes, donde mandase, no le convenía [...] Finalmente, después de partido Magallanes, o quizás antes, perdió el seso, tornándose loco, el Ruy Falero»*⁷.

Es decir, aceptó una compensación económica y la promesa de que dirigiría una segunda escuadra hacia el Moluco —Las Casas no lo menciona, pero figura en las instrucciones reales—, a cambio de dejar solo a Magallanes, con quien consideraba muy peligroso compartir el mando. Dado cómo le fue a Cartagena, su sucesor, y al resto de los capitanes, no se puede negar que Faleiro quizás estuviera loco, pero tonto no era. Las Casas concluyó su crónica en 1520, por lo que lo sucedido durante el viaje no pudo influir en su relato.

Cuando, por fin, la expedición zarpó, Magallanes llevaba a Cartagena

como representante real y “su conjunta persona” en sustitución de Rui Faleiro, con instrucciones reales de *«Que todo lo que hoviesdes de facer que toque a nuestro servicio, lo hagáis tomando el parecer de las dichas personas [los capitanes], e con su acuerdo e seyendo todos juntos e conformes para ello...»* Se le ordenaba, específicamente, compartir con ellos la derrota. Esto no era un problema menor: al tratarse de naves de muy diferentes características, navegabilidad y velocidad, sometidas a las inclemencias de la naturaleza, era fácil que cualquiera perdiera de vista a las demás y quedase descolgada de la expedición. Si no conocía el rumbo del resto de la armada, sus posibilidades de volver a reunirse eran mínimas. Magallanes, sin embargo, se negó desde el primer momento, dado que ser el único que conocía la ruta de la expedición le permitía dirigirla en solitario. Eso iba contra las instrucciones reales, pero estas mismas instrucciones ponían en sus manos un arma valiosísima: la capacidad para administrar justicia, lo que incluía condenas a muerte. Y decidió emplearla. Inició una campaña de provocación contra sus capitanes, todos de la alta nobleza, obligándolos a venir a saludarlo cada mañana con un: *«Dios os salve, señor capitán y maestre y buena compañía»* (por cierto, y para aquellos que sigan sin querer entenderlo, “capitán y maestre”).

En las Canarias se vio obligado a facilitarles un derrotero, probablemente falso, pero luego no lo cumplió. Ante las quejas de estos, durante un momento de calma chicha frente a la costa africana, los convocó a su nave para discutir la ruta. Al reunirse descubrieron que Magallanes estaba acompañado por varios de sus hombres de confianza, entre ellos Cristóbal Rabelo, según algunos su hijo bastardo. Cuando Cartagena le exigió que cumpliera las órdenes reales, Magallanes cambió de tema. El maestre de la nao Victoria había sido sorprendido manteniendo relaciones sexuales con un joven marinero. No está claro si el grumete había accedido de forma voluntaria o fue forzado. El relato de los que regresaron en la San Antonio dice que “acometió” al grumete, de lo que parece inferirse el empleo de la fuerza, con lo que estaríamos ante una violación. El hecho de que este no fuera castigado da más credibilidad a esa hipótesis. Además, en los barcos de la época la sodomía no solía perseguirse con demasiado rigor. De hecho, nadie más fue castigado por ese delito en los tres años que duró el viaje y, es menos que poco creíble que no se produjeran otras relaciones del mismo tipo. En cualquier caso, Magallanes lo condenó a muerte. Cartagena, al parecer, no

⁷ Las Casas. Libro III, Capítulo CLIV. Volumen III.

estaba de acuerdo con un castigo tan riguroso y la discusión subió de tono. En ese momento los acompañantes de Magallanes se le echaron encima, mientras el propio almirante lo sujetaba por el pecho gritándole que estaba preso por rebelión. Es decir, Magallanes, muy astutamente, evitó el asunto de la no entrega de la derrota y buscó un enfrentamiento sobre las relaciones homosexuales, procediendo a detener y destituir a su “conjunta persona” no porque le exigiese cumplir las órdenes del rey, sino por “consentir la sodomía”. Y de paso, al condenar a muerte nada menos que a un maestre, transmitía a toda la tripulación un claro mensaje de dureza e implacabilidad.

Antón Salamon fue ahorcado en Brasil, siendo el primer muerto de los muchos que iba a registrar la armada. Su joven amante, o su víctima, Antonio Genovés, se suicidó arrojándose al mar en la bahía de San Julián.

Carvallo afirmaba conocer bien las aguas americanas, e incluso haber estado varios años en Brasil como naufrago, en la bahía de Santa Lucía, actual Río de Janeiro, y mantener por ello muy buenas relaciones con los nativos. Ricardo A. Laguarda Trías en su excelente trabajo: *Pilotos portugueses en el Río de la Plata durante el siglo XVI*, explica que, en realidad, en 1511 era piloto de la nave Bretoa que partió de Lisboa para cargar Palo de Brasil, y por robar herramientas sus compañeros lo abandonaron en la factoría de Río de Janeiro. Un castigo habitual recogido en “El Libro del Consulado del Mar”, un compendio de leyes y tradiciones navales realizado en Valencia en el siglo XIV, y que sirvió durante siglos como código internacional de derecho marítimo. Fue recogido en 1516 por la expedición de Solís al regresar a España. Esa experiencia le valió que Magallanes le confiara el farol, es decir, la guía de la flota, algo que molestó profundamente al piloto mayor Estêvão Gomes, que declararía al regresar a España: «Y llegados a la costa del Brasil [...] é dió cargo á Juan López Caraballo, dándole el farol en la nao Concepción para que tirase el camino la costa adelante, el cual diz que se allegó tanto á tierra una y dos veces, que si no fuera por Esteban Gómez, que iba con él dicho Magallanes, hobieran dado al través en la costa». Laguarda Trías entiende que Carvallo fue nombrado piloto de la Trinidad, lo que no es cierto. En realidad, la Concepción se convirtió en barco guía.

Desde Brasil la flota continuó hacia el sur hasta alcanzar el estuario del

Río de la Plata. Estuvieron semanas explorándolo, lo que constituye la mejor prueba de que Magallanes no tenía ningún mapa secreto. Una vez convencido de que allí no estaba el paso, su única opción era continuar costearo hacia el sur, con la esperanza de que existiera y hallarlo por tanteo. Pero el tiempo perdido hizo que el invierno austral se les echara encima. El mar se llenó de bloques de hielo y enormes tormentas azotaron la flota. Tuvieron que refugiarse en una bahía protegida que llamaron de San Julián. Estaban a más de 49° de latitud sur, mucho más al sur que el cabo de Buena Esperanza (34°), mucho más al sur de lo que jamás había navegado nadie. Magallanes decidió que lo mejor era pasar el invierno allí y continuar en primavera.

Esta invernada no estaba prevista. Escaseaban las provisiones y no disponían de elementos de abrigo. Fue necesario establecer un duro racionamiento y el malestar entre los expedicionarios se extendió. Algunos tripulantes quieren volver atrás y pasar el invierno en Brasil, donde el clima es más benigno. Otros regresar a casa. En estas circunstancias, los descontentos, dirigidos por Quesada y Cartagena, el representante real, creyeron encontrar su oportunidad. El 1 de abril de 1520, al mando de un grupo de hombres armados, Quesada aborda la nao San Antonio, la más poderosa de la expedición, y apresa a Álvaro de Mezquita, el capitán nombrado por Magallanes. Mendoza, al mando de la Victoria, se inclina entonces por la causa de los rebeldes. Quesada y Cartagena hacen llegar a Magallanes una nota exigiéndole que les haga partícipes del derrotero y los planes de la expedición, de acuerdo con las órdenes reales. Más en concreto, y según quienes regresaron en la San Antonio: «...los dichos capitanes y oficiales, visto que iban la dicha costa adelante, sin tomar la derrota en busca del cabo de Buena Esperanza y la isla de San Lorenzo (Madagascar), donde el dicho Magallanes les dijo que habían de ir, y se les pasaba el tiempo, gastando los mantenimientos, navegando por costa inútil, dejando de navegar para el dicho cabo de Buena Esperanza e isla de San Lorenzo, acordaron de hacer un requerimiento al dicho Magallanes, para que conforme a lo que [por] Su Maj. les era mandado y por las provisiones e instrucciones que llevaban parecía, siguiesen su viaje para donde habían de ir, con acuerdo del consejo y parecer de los capitanes, oficiales y pilotos que en la armada iban». Elkano, por su parte, declaró: «...é que no tomase puerto donde invernasen é comiesen los bastimentos, é que caminasen hasta donde pudiesen sufrir el frío para que si hobiese lugar pasasen adelante».

Bustamante es más concreto: «...é él queriendo envernar allí, los capitanes le decían é requerían que no envernase allí, sino que fuesen hasta 55 ó 60 grados, é si hallasen cabo ó estrecho que fuesen su viage luego, ó donde no le hallasen que se volviesen». Querían saber hasta que latitud sur estaba dispuesto a llegar antes de renunciar a buscar el paso, un objetivo en realidad secundario de la expedición, y tomar rumbo este para llegar a las Molucas por el cabo de Buena Esperanza y la Isla de San Lorenzo (Madagascar). Porque alcanzar las Molucas y demostrar que, según el tratado de Tordesillas, estaban en territorio del reino de Castilla, era el objetivo principal de la “Armada del Moluco”.

Fray Bartolomé de las Casas, que asistió personalmente a la reunión en la que se decidió apoyar la expedición de Magallanes, nos cuenta: «Y hablando yo con el Magallanes, diciéndole (qué camino pensaba llevar) respondiome que había de tomar el cabo de Santa María, que nombramos el Río de la Plata, y de allí seguir por la costa arriba y así pensaba tomar el estrecho. Díjele más: «Y si no hallais estrecho por donde habéis de pasar a la otra mar». Respondiome que cuando no lo hallase, irse ía por el camino que los portugueses llevaban»⁸. Y recordemos las palabras de Ayamonte: «...de cómo el Rey de Castilla mandaba que descubriesen el río dulce y vieses si podían pasar a la otra banda, y siendo todos los capitanes en este acuerdo a hacer el mandado de su Rey, Fernando de Magallanes no quiso obedecer, y ellos, queriendo ver si lo podían haber a la mano, decían que de allí en adelante, si obedeciese a los mandados del Rey, que donde le hablaban por “merced” hasta entonces, que a partir de allí para adelante le hablarían de “señoría”». Herrera, en sus Décadas, afirma exactamente lo mismo: que el plan aprobado incluía dirigirse a las Molucas por el Cabo de Buena Esperanza si no encontraban el paso entre los océanos.

Un dato curioso es que, en contra de lo que se afirma de forma reiterada y sin ningún sustento documental, si la rebelión hubiese triunfado el estrecho, probablemente, se habría descubierto igual. San Julián, según Albo, está a «49º y dos tercios» de latitud sur, y la entrada al estrecho a «52º limpios» de latitud sur. Mucho antes de los 55 o 60 que según Bustamante pensaban alcanzar. Si en lugar de invernar hubieran continuado hacia el sur habrían encontrado el estrecho en apenas cinco días de navegación, e incluso el Cabo de Hornos, que hallaría en la siguiente expedición Francisco de Hoces,

situado a 56º. Pero eso nadie podía saberlo entonces. Sin datos reales, en una tierra desconocida y en una situación muy complicada, cada uno defendió aquello que creía correcto... y sus propios intereses. Y, desde luego, en lo que nadie pensaba es en dar la vuelta al mundo.

Cumplir con el plan del viaje era la única petición de los rebeldes, como se puede ver en los propios testimonios recogidos por Magallanes tras recuperar el control. Aunque todo parece indicar que en este, como en muchos casos similares, las intenciones de los diversos partícipes en la sublevación no fueron las mismas. Gerónimo Guerra, escribano de la San Antonio, declara que Elorriaga, maestre de esa nave que se opuso a la destitución de Mezquita y fue apuñalado por Quesada, había sido avisado por Elkano. Y Juan Rodríguez de Mafra (No confundir con Ginés, el cronista), el piloto de la San Antonio, asegura que Cartagena y Coca comentaron con Elkano que: «Bien sabía Elorriaga de este negocio y bien merece lo que tiene» (por no atenerse a lo hablado). Elkano, de hecho, no participó en la toma de la San Antonio, fue llamado después, al negarse tanto Elorriaga como el contramaestre a secundar la destitución de Mezquita. Una vez allí, siguiendo las órdenes de su capitán, tomó el control de la nao e hizo sacar la artillería. Uno de los hechos más significativos de este episodio es que los mismos hombres que se habían negado terminantemente a obedecer a los capitanes Quesada, Coca y Cartagena, y en las mismas circunstancias, se apresuraron a acatar idénticas órdenes cuando se las dio Elkano, lo que demuestra el ascendiente que tenía ya en la escuadra en ese momento.

Otro aspecto llamativo es que, a partir de aquí desaparece de la escena y nadie vuelve a mencionarlo. Parece por ello muy posible que tras la conversación sobre lo sucedido con Elorriaga se negase a seguir secundando a los alzados. Es más, todos los testigos afirman que Quesada y Coca andaban dando órdenes, «levando, anclas y echando anclas», sin que nadie vuelva a mencionar a Juan Sebastián, y es imposible que, en la desastrosa maniobra que llevó a la San Antonio a colisionar con la Trinidad, Quesada contara con el asesoramiento de ningún marino profesional. (Gaspar Correa afirma que un espía al servicio de Magallanes cortó el ancla. Lo mismo dice Martín de Ayamonte, testigo directo, en la confesión que hizo tras ser capturado por los portugueses). Elorriaga, por su parte, es el único que en su declaración no

⁸ Las Casas. Libro III. Capítulo CI. Volumen III. p. 175

Menciona la participación de Elcano en la rebelión. Todo parece indicar que la amistad entre los dos se mantuvo hasta el final.

Magallanes recoge estos testimonios como si fuera un juez imparcial que actúa a instancias de Mezquita. Es de destacar que los mismos hombres que aquí alaban a Mezquita se sublevarían más tarde contra él y lo llevarían preso a España, donde contarían justo lo contrario.

Según Ortiz de Gopegui, despensero de Bilbao: *«Oyó decir al dicho maestre Juan de Loriaga después que estaba ferido, que el domingo en la mañana le había hablado Juan Sebastián al dicho Loriaga cómo todos los capitanes é oficiales é maestres é pilotos de la Armada querían hacer un requerimiento al dicho capitán general para que les diera la derrota que habían de llevar, y por donde habían de ir, más no le dijeron que se habían de alzar con la nao»*. El propio Elcano declara ya de regreso que: *«Requirieron a este testigo como maestre Juan de Cartagena y Gaspar de Quesada que obedeciese a los mandamientos del rey, como en sus instrucciones le mandaba, y este testigo dijo que obedecía [...] y que dichos capitanes dijeron a este testigo que con aquel batel quería ir a la nao San Antonio para prender al dicho Álvarez de Mezquita para que no se revolviese la armada; e que con aquel requerimiento requerirían sin revuelta ninguna al dicho Magallanes»*.

Estaríamos, a raíz de los testimonios, ante dos conjuras distintas: la de quienes simplemente exigen al almirante que cumpla con la legalidad y las normas básicas de navegación, facilitando a los capitanes, maestres y pilotos la ruta, como serían Elorriaga y, quizás, Elcano (lo que explicaría el trato, bastante benévolo en realidad, que le dispensó Magallanes); y la de Cartagena, Coca, Mendoza y Quesada, que quieren destituir a Magallanes y hacerse con el mando de la expedición. Lo que los rebeldes no se proponen, pese a los muchos sitios en los que se afirma, no solo sin prueba alguna sino en contra de lo que dicen las fuentes, es regresar a casa. El premio que les esperaba en las Molucas era demasiado sustancioso y todos querían apropiárselo. (Bustamante es el único que afirma que le pidieron a Magallanes continuar hasta ver si descubrían el estrecho, y solo si no era así volver a Castilla).

Tampoco es cierto que se tratase de un conflicto de castellanos contra

portugueses. Al menos no de forma exclusiva, ni siquiera principal. Entre los hombres que apoyan a Magallanes están vascos como Elorriaga o Gopegui, andaluces como Diego o Antonio Hernández, castellanos como Espinosa y sus alguaciles, o el extremeño capitán Juan Serrano. Mientras que Estêvão Gomes era portugués. En cuanto a los portugueses que apoyaron a Magallanes eran, de hecho, familiares suyos. Pigafetta y los hagiógrafos posteriores de Magallanes sostienen ese conflicto entre nacionalidades en aquel momento inexistentes para ocultar la desobediencia de su mártir civilizador a las órdenes del rey, al que tan fielmente afirman que obedecía. Y los cronistas cortesanos de Carlos I se apresuran a tomar esta idea del italiano para evitar que la culpa pudiera recaer en el nombramiento de los mandos y en el confuso reparto de poderes entre ellos, ambos responsabilidad del monarca y sus consejeros. Y digo que son nacionalidades inexistentes porque en aquel momento los hombres eran súbditos de diferentes reyes, no ciudadanos de una nación, concepto que no surge en su acepción actual hasta el siglo XIX.

Quizás, para entender el fondo de la cuestión habría que olvidarse de nacionalidades y pensar en intereses económicos. Porque la mayoría de los historiadores tienden a ignorar que el motivo de este viaje era económico y no otra cosa. Así las capitulaciones reales incluían un monopolio de la nueva ruta comercial durante 10 años: *«Habiendo considerado que a vosotros toméis el trabajo de la empresa, es mi merced y voluntad y prometo que por el término de diez años primeros siguientes no daremos licencia a persona alguna que vaya a descubrir por el mismo camino y derrota que vosotros fuereis»*.

Se trataba de un negocio más que multimillonario, solo comparable ahora a la explotación de inmensos yacimientos de petróleo. Por eso, ignorar el componente económico es estar ciego. Desde la gestación del proyecto se produjo una lucha por su control entre varios grupos de interés, que, como sigue siendo habitual, camuflaron sus pretensiones detrás de banderas y patriotismos. Por un lado, la corona portuguesa y sus grandes nobles y comerciantes que se beneficiaban del control en exclusiva del comercio con Oriente, por lo que buscaban impedir el viaje. Por otro, y respaldando a Magallanes, De Haro, los Fugger y los Welser, (poderosas familias de financieros alemanes, que apoyaban al rey Carlos en su pretensión de hacerse nombrar emperador). Y por último la aristocracia y los grupos financieros

castellanos, que hasta entonces habían controlado el comercio con las Indias y que esperaban seguir haciéndolo. Estos últimos estarían representados por Fonseca, Cartagena y los otros capitanes. En cuanto a la marinería, fuera cual fuera su origen, prefirió mantenerse al margen. Es en la deserción de Gomes, que tras hacerse con la San Antonio regresó a España, donde encuentran algunos la justificación para sostener, pese a los testimonios de los participantes y demás pruebas, que la intención de los rebeldes era abortar la expedición. Estêvão no tenía otra opción, dado que no era posible seguir navegando hacia las Molucas al margen del resto de la armada y sin suministros. Fue gracias a eso que logró el apoyo de la tripulación, al contrario de lo sucedido en San Julián. Esa es la mejor prueba de la diferencia entre los dos motines: los mismos hombres que se negaron a secundar a Cartagena, apoyaron a Gomes cuando propuso volver a casa.

Una vez recuperado el control, Magallanes fue implacable con los cabecillas. A Mendoza, que fue asesinado durante la sublevación por la delegación de paz enviada a parlamentar con él, lo hizo descuartizar (El cronista portugués Gaspar Correa afirma que Mendoza al principio desconfió y no los quiso recibir, pero que aceptó cuando Espinosa le recriminó su actitud, ofensiva entre caballeros y hombres de honor. Ningún cronista castellano lo menciona). Quesada sufrió igual suerte tras ser ejecutado y a Cartagena lo abandonaron junto con un sacerdote al partir la flota, para que se ocupasen de él los patagones, furiosos por la captura de varios de los suyos. Andrés de San Martín fue lanzado desde una verga con una cuerda atada a los tobillos para descoyuntarlo, aunque sobrevivió. Peor suerte corrió Hernando Moralego, que sufrió el mismo trato, pero no logró resistirlo y murió durante el viaje de retorno de la San Antonio. A este Moralego se le cita como piloto, pero en el rol figura como marinero. Quizás fuera un ayudante de San Martín. No está clara la razón de estos castigos, dado que no parece que tuvieran un papel destacado en la insurrección. Según el testimonio recogido a los que volvieron en la San Antonio: «*porque le hallaron una figura fecha de la navegación que habían llevado, é por miedo la había echado á la mar*». Esto concordaría con la declaración de Elkano de que «... mientras fue vivo Fernando de Magallanes, este testigo no ha escrito cosa ninguna, porque no osaba», y de Bustamante «(Magallanes) decía a los escribanos que no dieran fe de lo que le pidiesen (el resto de los capitanes)», o con que Albo

no empezara a aportar detalles a su derrotero hasta después de la muerte de Magallanes y la destitución de Carvallo. Por cierto, esta represión y censura de los escritos estaba expresa y rigurosamente prohibida en las instrucciones reales: «*Habéis de mirar que todos los que agora en esta Armada van e adelante fueren, han de tener toda libertad para escribir acá todo lo que quisieren, sin que por vos ni otros ninguna persona les sea tomada carta ni defendido que no escriban, porque nuestra voluntad es que dada uno tenga libertad de escribir lo que quisiere; e si alguna persona tomare alguna carta, vos mandamos que ejecutéis en él las penas que de derecho se deban ejecutar, e a vos parezcan; e si por vuestro mandado se hiciere, vos certificamos que demás de lo que de derecho se deba hacer, mandaremos que se provea como en cosa que nos tenemos por deservidos de vos, e que dello recibiremos mucho enojo*»⁹. Lo que demuestra, una vez más, lo poco que el importaron a Magallanes las órdenes de su majestad.

Otra posible causa del ensañamiento de Magallanes con San Martín y su ayudante pudo ser acallar voces críticas. San Martín, era un reputadísimo cosmógrafo y cartógrafo de la Casa de Contratación de Sevilla, posiblemente el piloto más preparado de la expedición junto Estêvão Gomes. Sabemos por Herrera que Gomes, antes de escapar con la San Antonio, le dijo a Magallanes que los tres meses que había calculado para la travesía desde el Estrecho «... podrían no ser suficientes para llegar a las Molucas porque había gran golfo que pasar, y si les tomasen algunos días de calmas o tormentas perecerían todos». Y la misma opinión debía tener San Martín, según se puede deducir de los testimonios que Magallanes mandó tomar a todos los oficiales antes de internarse en el Pacífico y del que solo nos ha llegado el del propio San Martín, que lo más diplomáticamente posible desaconseja emprender el viaje. De hecho, de no haberse encontrado con una inusual variante del fenómeno meteorológico conocido por el Niño, que les permitió navegar a una velocidad increíble, siempre con vientos favorables y sin una sola tormenta, hubieran muerto todos antes de llegar a Guam. Quizás por ello Magallanes lo considerase “responsable intelectual” de la insurrección, o puede que se tratase de un problema personal entre ellos resuelto aprovechando la coyuntura. Faleiro para hacer sus cálculos se basaba en el sistema Ptolemaico, creado en el siglo II a partir de las ideas geocentristas de, entre otros, Platón y Aristóteles, que situaba a la tierra en el centro del universo, con todos los astros girando

⁹ Archivo General de Indias, patronato 34-rama 8, asiento 31.

alrededor suyo. Esto, naturalmente, hacía que las mediciones basadas en su movimiento resultaran inexactas. La “Edad de los Descubrimientos” y la búsqueda de la longitud hizo que se perfeccionara la observación astronómica y que aparecieran las primeras voces críticas. Pero nadie se atrevía a plantear de forma abierta el problema, ya que la Iglesia había hecho suyo el modelo geocentrista, basándose en un pasaje de la Biblia que afirma que Dios detuvo el sol durante unas horas, el tiempo necesario para permitir a los israelitas masacrar a sus enemigos. Eso fue considerado la prueba de que es el sol el que se mueve. San Martín fue capaz de calcular, con los instrumentos de la época, la longitud a la que estaba situado el puerto de San Julián con un error mínimo respecto a los modernos sistemas de medición por satélite. Estas mediciones tan precisas tanto de él como de otros astrónomos y navegantes de la época solo serían posibles si intuían la verdadera dinámica del movimiento de la tierra. Y dado que cada grado longitudinal es el resultado de dividir el diámetro de la tierra en sentido este-oeste entre 360, es evidente que también conocían cuánto medía ese diámetro. Porque el otro gran problema de Ptolomeo es que creía que el diámetro de la tierra era de unos 33.000 km, mientras que la realidad es de algo más de 40.000, tal y como calculó Eratostenes en el siglo III antes de nuestra era. Y muchos científicos creían que estaba en lo cierto. El Consejo Real de Isabel de Castilla rechazó originalmente el proyecto de Colón al considerar que la distancia a la que afirmaba que estaba Asia era errónea por estar basada en el cálculo de Ptolomeo, y tenía razón. Colón se topó con América de pura chiripa, si no llega a estar ahí él y su expedición hubieran perecido de hambre antes de llegar a Asia. Y murió convencido de haber llegado a la India, afirmando para sostener su postura cosas tan peregrinas como que la Tierra tenía forma de pera, o de pecho de mujer. Magallanes también suponía que el Océano Pacífico era mucho más pequeño de lo que es en realidad. Por cierto, lo que nadie, al menos nadie con dos dedos de frente, creía era que la tierra fuera plana.

Y volviendo a San Julián, otros cuarenta hombres fueron condenados a muerte e indultados, sin duda para que no olvidasen a quién le debían la vida, entre ellos Elkano.

Sobre el castigo de Elkano, lo único que sabemos es lo que nos cuenta

Mafrá: «*Juan Sebastián del Cano, que desde el estrecho hasta que murió Magallanes, había sufrido muchos disfavores, más él como discreto sufrió hasta que tornó a su cargo que había perdido*». En aquel tiempo “discreto” significaba sereno y con buen juicio. El propio Elkano, a una pregunta en la investigación realizada tras su regreso declara que: «...*él mismo siendo piloto en su nao lo vio*». Habría sido degradado, por tanto, de maestro a piloto, lo cual entraría dentro de lo razonable, ya que quedaría patente el castigo mientras que él seguiría realizando unas labores similares, sin que el funcionamiento de la flota se viera en realidad alterado. En todo caso, esta destitución no aparece reflejada en la relación de sueldos que le adeudaba la Corona al regresar, donde figuran los que le corresponde como maestro y luego como capitán, en ningún momento se recoge que fuera privado de esa categoría.

Esta falta de información ha sido rellenada por muchos “historiadores” con una imaginación más propia de novelistas frustrados. Así, hay quien nos lo presenta realizando trabajos forzados encadenado y toda otra serie de evocadoras escenas entre góticas y “gores”. Y, como por desgracia siempre pasa, luego esto es reproducido por otros como cierto, sin consultar las fuentes. A parte de carecer de base alguna, lo de encadenar a unos hombres que, en realidad, no podían huir a ninguna parte en medio del páramo de la Patagonia, no tiene demasiado sentido. Yo me inclino por creer las palabras de Elkano: «...*así que después de que tuvo a ellos por capitanes* (después de la rebelión de San Julián) *maltrataba o daba de palos a los castellanos*». Es decir, que los azotaron, un castigo habitual en estos casos y en la línea del sufrido por San Martín.

Y, por último, una de las cosas que llaman la atención de los testimonios recogidos por Magallanes tras aplastar la rebelión es que todos hablan de lo que hizo o dejó de hacer Juan Sebastián, dejando claro que para aquel entonces ya era un referente para la tripulación.

Podríamos seguir con la aventura, pero el resumen es este: se falsea lo sucedido y se empujea a Elkano con el único objetivo de mitificar a Magallanes, creando una contraposición artificial entre ambos personajes que es la causa fundamental de la desastrosa historiografía sobre la vuelta al mundo. Por cierto, Magallanes se merece que, después de 500 años, alguien

realice un estudio serio de su figura, que a mí me parece tan interesante, por lo menos, como la de Elcano. Pero ahora me gustaría centrarme en España, y en cómo y por qué no solo no se han combatido estas falsedades, sino que se han alimentado y se siguen alimentando.

Ya hemos dicho que, desde el mismo momento de su llegada, y aunque fue recibido como un héroe, la falta de raigambre nobiliaria de Elcano jugó en su contra y se le negaron honores que habían sido fácilmente concedidos a otros. Además, y dado que era una hazaña lograda no de forma individual, sino por un grupo cualquier cosa menos bien avenido, rápidamente se empezó a hacer una selección de los protagonistas, y en este aspecto Magallanes jugó siempre con ventaja. A su ascendencia noble unía el haber sido elegido para comandar la expedición por el rey, por lo que cuestionarlo podía ser entendido como dudar del buen juicio del monarca y de las personas que le aconsejaron los nombramientos para el mando. Magallanes también demostró ser un hombre de armas, que intentó conquistar para la Corona y llevar la “verdadera religión” a los “salvajes”. En contraste, Elcano se limita a patronear con éxito su nave y a negociar trueques mutuamente ventajosos con esos mismos salvajes, actitud impropia de un verdadero “caballero cristiano”. Pietro Martire d'Anghiera, pese a admirarse de la vuelta al mundo, no puede disimular su desprecio clasista por los protagonistas: «*Sunt hi octodecim superstities litterarum penitus expertes* (Los dieciocho sobrevivientes son, prácticamente todos, ignorantes)»¹⁰, y solo menciona a Elcano de pasada como uno de los capitanes de la armada de Loysa. Ya desde Fernández de Oviedo y Herrera, se empieza a reescribir la historia, ocultando los aspectos más controvertidos del noble héroe evangelizador y “adornando” progresivamente su figura, mientras se resta importancia a la del plebeyo marino y comerciante. Hay que tener en cuenta que en aquel momento se consideraba de forma general a Magallanes español, dado que cuando Herrera escribió sus décadas ambos reinos estaban unidos y lo seguirían estando durante casi un siglo. Antes de partir, además, se naturalizó castellano, por lo que aún muchos españoles lo siguen teniendo por tal. Tras su independencia, Portugal tampoco intentó reivindicar la figura de quien muchos veían como un traidor.

Respecto a la narración de Pigafetta, se debe resaltar que no disponemos del original ni de ninguna de las copias realizadas en vida del autor. Durante siglos solo nos quedó un “extracto” publicado en Francia en plenas guerras con España, y las referencias en otros autores. De este extracto había desaparecido cualquier referencia a Elcano y a prácticamente cualquier otro protagonista español, algo normal dentro de la propaganda de guerra. En 1800 el director de la biblioteca ambrosiana de Milán afirmó haber descubierto una copia archivada en la misma. Su “descubrimiento” fue rápidamente cuestionado, ya que presentaba numerosas faltas de ortografía y sintaxis respecto a la época en que supuestamente fue escrito y no aportaba, prácticamente, datos nuevos. Pese a ello, y al ser muy acorde con la santificación de Magallanes, rápidamente se olvidaron de estas dudas. Para explicar la ausencia de Elcano se recurrió a imaginar una supuesta animadversión del autor por el marino de Guetaria debido a su participación en la rebelión de San Julián, sin más argumento que la propia falta, con la cual la consecuencia se convierte en causa. Sin entrar en más detalles, como las láminas que la acompañan y que presentan a los nativos de las islas vestidos con absurdos ropajes europeos decimonónicos, basta recordar que tampoco menciona a Gonzalo Gómez de Espinosa, la mano derecha de Magallanes y el hombre que, de verdad, abortó la expedición, con lo cual esa explicación es absurda. Todo parece indicar que se trata de una “reconstrucción” realizada a partir de la publicación francesa y de los otros datos conocidos.

Esta voluntad de recrear lo sucedido culmina con la *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV: con varios...* publicada en 1825 por el aristócrata Martín Fernández de Navarrete, decimotercer director de la Real Academia de la Historia y descendiente, según afirmaba, del propio Cid Campeador. Aunque en su juventud fue considerado un liberal, y nadó entre dos aguas durante la ocupación francesa, su pensamiento evoluciona hasta el punto de que el rey Fernando VII afirmaría textualmente: «*Navarrete es un liberal como deberíamos serlo todos*»¹¹. Bajo el reinado de este monarca, que lo nombraría director de la Real Academia de la Historia, desarrolló la mayor parte de su carrera y escribió su “obra magna”. También le tocó presenciar la brutal desintegración del imperio a causa de las revoluciones americanas, lo que acentuó su aversión

10 De Orbe novo decades, Década V, VII.

11 Boletín de la Real Academia de la Historia. Tomo CXCI. N.º I. AÑO 1995. Pg. 146.

a los movimientos de carácter popular y su convencimiento de que la sociedad debía ser regida por élites. Por élites europeas y, sobre todo, católicas. Convierte a Magallanes en el ejemplo perfecto de esas élites, que deben luchar con la incomprensión de los hombres vulgares. El estilo de mando de Elkano, basado en someter las decisiones importantes a votación, a Navarrete solo puede producirle un profundo rechazo. Su obra es un canto al espíritu “civilizador y evangelizador” de los conquistadores españoles. Magallanes, su héroe, muere tratando de llevar la verdadera religión a los paganos, de salvar sus almas. Con él el mito se consolida definitivamente. Es un mártir, tan grande como los evangelistas originales, o más, ya que cae con una espada en la mano, lejos de ese pacifismo manso de los primeros cristianos que muchos europeos nunca acabaron de comprender. Elkano, sin embargo, no continúa esa labor “civilizadora”, como la mayoría de los occidentales hasta la mitad del siglo XX consideraban que era su deber. Al contrario, y como ya he dicho, jamás conquistó, evangelizó ni civilizó a nadie. Ni lo intentó. Y sin embargo es a él a quien el inicuo destino reserva la gloria de dar el primero la vuelta al mundo. Y Navarrete trata de corregir esta injusticia y poner a cada cual en su sitio. El capítulo dedicado a la primera vuelta al mundo se titula “Viaje al Moluco, el primero. De Fernando de Magallanes y Juan Sebastián de Elcano”. Lo de la circunnavegación del plebeyo de Guetaria ni lo menciona. Se trata de una hagiografía del noble Magallanes, sin el menor respeto a las fuentes históricas en que dice basarse. Está repleto de inexactitudes, omisiones, reinterpretaciones e invenciones flagrantes pero, aunque parezca increíble, aún es la base de toda la historiografía española e hispanoamericana sobre el tema, en especial de sus sucesores en la Real Academia de la Historia. Y, junto a la copia ambrosiana de Pigafetta a la que el propio Navarrete dio carta de autenticidad, la base de la historiografía internacional.

Por no extenderme, voy a citar dos ejemplos bien conocidos. Para ocultar las razones de los rebeldes de San Julián, la desobediencia del heroico y cristianizador Magallanes a las órdenes del rey, afirma que su objetivo era regresar a España. Cita como fuentes a Pigafetta y Maximiliano, que en ningún momento dicen tal cosa. Es un falseamiento plenamente consciente, que ha sido reproducido por la historiografía académica española, y mundial, hasta nuestros días. También asegura que Elkano es el único que culpa de lo sucedido en Cebú al esclavo de Magallanes, animado, por su puesto, por su

mezquina inquina al gran héroe, que ni los esclavos podía tener malos. Olvida que el propio Pigafetta, cuya crónica usa, deforma o ignora a su antojo como todas las demás fuentes que cita, afirma eso mismo y de manera mucho más extensa y detallada.

Más preocupante es aún que un hombre con una idea tan definida de sus objetivos al contar la historia sea el responsable de la primera gran búsqueda de documentación sobre estos hechos y de su clasificación.

Para entender la primacía de esta narración, pese a sus muchos y evidentes problemas, es preciso conocer un dato: aunque de aquella época conservamos hasta los recibos de la compra de un barril de anchoas para la expedición, todos, todos los relatos de los principales protagonistas han desaparecido. Por muy increíble que resulte. Para empezar, el diario de a bordo, escrito por Magallanes y Elkano y entregado por este al regresar a Sanlúcar. Un documento que debería estar guardado como una joya y del que nadie sabe dar razón. Únicamente conocemos parte de su contenido porque es la base de la carta de Maximiliano Transilvano al arzobispo de Salzburgo, y de la cual se difundieron multitud de copias por Europa. Tampoco se sabe nada del relato escrito por Elkano y de cuya existencia da fe Oviedo, que lo consultó. O del *roteiro* de León Pancaldo. Incluso la carta de Elkano al emperador tras desembarcar se perdió, y si ha llegado hasta nosotros es por la aparición de reproducciones en el siglo XIX en los archivos de varias ciudades europeas. Así mismo se desconoce el paradero de los escritos de San Martín, de los que se apoderó la corona portuguesa cuando capturó la Trinidad y que fueron enviados a España tras la unificación dinástica de los dos reinos. Respecto al derrotero atribuido a Albo, y que sobrevivió, es en su mayor parte una simple enumeración de fechas y posiciones geográficas, sin entrar en más detalles. Quizás debido a eso ha logrado llegar hasta nosotros. En cuanto a la relación de Ginés de Mafra, es una copia encontrada por casualidad dentro de un manuscrito de autor desconocido en la Biblioteca Nacional de Madrid, escrito en el siglo XVI y encuadernado en el XIX. Faltan, entre otras cosas, las láminas que lo acompañaban. Incluso la carta de Elkano pidiendo el indulto al rey y otros documentos privados suyos han sido hallados recientemente por Borja Aguinalgalde, responsable de Patrimonio Documental del Gobierno Vasco, en un archivo privado. Del relato de “Un piloto Genovés”, con toda

probabilidad Punzorol, se conservaban copias en la Biblioteca Nacional de París y en el convento de San Francisco de Lisboa. Por último, la declaración de Martín de Ayamonte, uno de los pocos testimonios que disponemos que no es una copia de origen desconocido y que resulta muy esclarecedora sobre varios de los sucesos del viaje, se encontraba en el archivo nacional de la Torre do Tombo, en Portugal. Fue transcrita y publicada en el país vecino primero en 1933 y luego en 1986, sin que ni un solo historiador español o internacional se hiciera eco de su contenido hasta que el esfuerzo de un particular logró llevarla a los medios de comunicación. Especialmente significativa para entender el motivo de esta evidente expurgación documental es la pérdida de las declaraciones de los que regresaron en la nao San Antonio, muy completo, ya que Recalde afirma en su carta a Fonseca que: «...no ay ninguno dellos [los tripulantes] que no ha menester medio día [para tomarles declaración]». En la misma misiva añade tras concluir la investigación: «...a me puesto tanta turbación la maldad de aquél hecho [la actuación de Magallanes]», con lo que nos podemos imaginar el contenido de las mismas. En resumen; todo documento que pueda cuestionar la verdad “oficial” sobre el noble y visionario primer evangelizador de Asia, ha sido eliminado, y ni aun así se sostiene.

Ya en pleno siglo XIX, a la luz de la apertura intelectual que supuso el liberalismo y de un nuevo espíritu más cívico y menos “imperial”, también se revitaliza la menoscabada figura de Elcano. Eustaquio Fernández de Navarrete, nieto del ya mencionado Martín, escribió una biografía de Elcano. Su trabajo, que ya he mencionado antes, ha sido muy criticado por sus colegas académicos, pasados y presentes, por discrepar en muchos puntos del de su ilustre abuelo, pero la verdad es que, pese a sus errores, es bastante más ecuánime que este. Intenta, al menos, reconstruir, con mayor o menor acierto, los hechos, sin inventárselos. Sobre Elcano, por ejemplo, explica muy acertadamente: «...fue nombrado maestro de una de las naos [...]. Era el maestro de las naos la primera persona después del capitán, que a falta de él tomaba el mando, y que, según la distribución de los empleos del buque [...] Disponía la ley que fueran muy versados en las cosas del mar, porque los capitanes solían ser elegidos por su apellido y su linaje, causa de que estos, la más de las veces, no poseyeran tal requisito...». Resalto esto porque he leído a algún académico actual citarlo como “fuente” de que “Elcano era contramaestre, cuarto puesto

de la nave después del capitán, el piloto y el maestro”.

La historiografía española en general y sobre Elcano en particular, sería definitiva y brutalmente contaminada por la política con la primera restauración. El colapso del régimen isabelino dio paso a un periodo de conflictos, caos y violencia. Tras él la inmensa mayoría de la población deseaba calma y orden, y esa tarea se encomendó a Antonio Cánovas del Castillo, un hombre cuya visión política se resume en esta famosa frase suya: «*Son españoles los que no pueden ser otra cosa*». En esa línea, rechazó el sistema democrático, que había conducido al “desastre de la Primera República” y no se adaptaba al “carácter de los españoles”. Lo mismo que luego argüiría Franco. En su lugar creó un régimen basado en la alternancia pactada en el poder entre diversos grupos de intereses, el famoso “turno de partidos” de progresistas y conservadores, institucionalizando el fraude electoral y la corrupción política y administrativa.

Con el fin de asegurar la pervivencia de este sistema “práctico y estable”, adaptado a la “realidad nacional” tal y como él la veía, inició una serie de reformas destinadas a controlar todas las esferas de poder. En el mundo académico eliminó la libertad de cátedra y en el político decidió acabar con los fueros, a los que consideraba responsables de la última asonada carlista y que eran percibidos por muchos españoles como un privilegio que favorecía a los habitantes de Las Vascongadas y Navarra frente al resto de los ciudadanos. En defensa del régimen foral se recurrió a la historia, cuya mezcla con la política siempre resulta explosiva y contraproducente. Las hazañas de navarros y vascos son esgrimidas como un arma, y él reacciona tratando de hacerlos desaparecer. Los grandes marinos como Blas de Lezo —el héroe ahora de moda—, Churrua, Urdaneta o Legazpi es en este momento y por ese motivo cuando son condenados al olvido, y no por ninguna “confabulación extranjera”.

Para luchar contra los incipientes “separatismos periféricos” reescribió la historia de España, una historia única, que no común, de la que se extirparon, entre otras muchas cosas, la gran aventura de la corona aragonesa en el mediterráneo o los logros de los marinos vascos. Una historia única basada no en la de Castilla, sino en una visión pobre y mutilada de esta, centrada en el

mito de un imperio, que, en realidad, había aniquilado las pujantes sociedades castellanas, aragonesas y navarras del siglo XV. Una historia única en la que muchos dejarían de reconocerse y que, a la postre, no haría sino contribuir a exacerbar esos separatismos que se propuso combatir. Su control del mundo académico le permitía despedir y contratar a catedráticos y profesores, y lo usó para rediseñar a su gusto las universidades y la Real Academia de la Historia.

De todas las figuras “periféricas” contra las que decretó su *damnatio memoriae*, el más difícil de hacer desaparecer era Elcano, ya que su logro fue, nunca mejor dicho, mundial. Se optó entonces por minusvalorar su figura, en contraste con un casi divinizado Magallanes, siguiendo la estela marcada por Martín Fernández de Navarrete. Eso, de paso, le permitía congraciarse con el “Iberismo”, un movimiento bastante popular en aquel momento que abogaba por la unificación de la península ibérica en un solo estado. Sus académicos transformaron a aquel maestre de nao en una caricatura burlesca: un marino viejo, fracasado, analfabeto y mezquino, que se apropió por un injusto azar de la gloria que le correspondía a Magallanes. Así lo deja claro Cánovas en el discurso que pronunció en la sesión de la Sociedad Geográfica de Madrid en honor a Elcano. Sí, en honor a Elcano. Hay que hacerse una idea de la situación: los miembros de la mencionada sociedad convocan una sesión para honrar la figura del marino de Guetaria, y en ella Cánovas del Castillo, su presidente (sí, también se hizo nombrar presidente) ante una nutrida audiencia de académicos, militares, políticos y diplomáticos extranjeros, lee un discurso inaugural, en el que, tras una serie de disquisiciones sobre la reciente última guerra carlista, incluye perlas como esta: *«...aquél modesto maestre, más práctico que científico y antes que capitán aventurero, que después de pasado el estrecho de Magallanes acertó (sic) a conducir la nao Victoria por el cabo de Buena esperanza hasta Sanlúcar, rodeando así el primero la tierra. No sin largos años de indiferencia histórica por eclipsar su nombre el más grande aún de Fernando de Magallanes»*. Y después de repasar una lista de grandes marinos que no incluye un solo vasco añade: *«Magallanes sucumbió en lid [...] sin poner término a su empresa. Guardó así la fortuna la gloria de la circunnavegación para nuestro modesto marino guipuzcoano. De ella, sin embargo, corresponderá siempre la mayor parte a Colón [...] Bartolomé Díaz, y a Vasco de Gama [...] Juan Díaz de Solís y Vicente Yañez Pinzón [...] Magallanes descubre y atraviesa el estrecho [...] por lo cual recibe más aplausos que todos [...] Nuestro Juan Sebastián*

Elcano es, no obstante, el que acierta, en fin, a doblar, viniendo del estrecho de Magallanes, el cabo de Buena Esperanza, juntando y aunando así las inmortales empresas portuguesa y española». Mintiendo con el más absoluto y consciente descaro, oculta que esa vuelta al mundo que simula conmemorar fue una decisión personal de Elcano en contra de las instrucciones reales, y que sin ella nadie recordaría a ninguno de los que participaron en aquella “Armada de la Especiería”, incluido Magallanes.

A nivel académico, las corruptas estructuras que Cánovas creó se han mantenido casi inalteradas hasta nuestra segunda restauración, sobre todo en lo referente a la historia, área a la que Cánovas prestó, como he explicado, una muy especial atención. Diversos clanes han ido intercambiándose entre ellos cátedras y sillones como si fueran cromos, limitándose a repetir, tanto en el caso de Elcano como en muchos otros, lo que dijeron sus antecesores, sin consultar fuentes ni documentos originales y, por encima de todo, sin criticar jamás a sus colegas ni a los diferentes poderes políticos para no poner su posición en peligro.

Primo de Rivera intentó reivindicar la figura de Elcano poniendo su nombre al buque escuela de la armada, y el franquismo lo incluyó, más bien tímidamente, entre las “glorias imperiales” aunque para hacerlo tuvieran, una vez más, que tergiversar la historia. Por cierto, dado que tuvo al menos dos hijos de madres diferentes sin que conste que nunca estuviera casado, el nacional-catolicismo se vio obligado a hacer equilibrios con su falseada biografía, en la que aparece como esposa la madre de su hijo Domingo.

Hoy, para el marino de Guetaria, la situación se ha visto agravada por durísimas décadas de terrorismo y violencia, que ha producido en determinados sectores de la sociedad española una auténtica fobia a todo lo que suene a “vasco”, y que se respira en algunas de las obras y novelas publicadas a raíz del aniversario. En cuanto a la “izquierda” y a los sectores independentistas, han comprado, integra, la falacia canovista y franquista, rechazando la figura de Elcano como “siervo del imperio”, “asesino en Orán” o “Conquistador genocida de indígenas”, cuando en ninguna parte se menciona siquiera que matara u ordenara matar a un indígena ni a nadie. Tampoco consta que jamás tuviera esclavos, algo insólito en ese momento,

pagando un salario a todos los que empleó de forma temporal (aunque a alguno a la fuerza). Negoció con cuantos pueblos se encontró hasta alcanzar acuerdos que resultaran mutuamente beneficiosos, sin intentar nunca conquistar o convertir a nadie. Algo a lo que los moluqueños correspondieron mostrándole una fidelidad en los malos momentos (avería de la Trinidad) que contrasta con lo sucedido a Magallanes en Filipinas. Un caso, hasta donde yo sé, único en los europeos de la época y que, solo por eso, debería asegurarle un lugar en la historia.

Por desgracia, la política ha hecho que se extienda por Euskadi una falsa versión de la historia, en la que en vez de resaltar la extraordinaria capacidad de nuestros antepasados para adaptarse a las diferentes realidades que les tocó vivir —la conquista romana, el avance musulmán, la corona de Castilla o el imperio—, llegando a acuerdos que siempre respetaron y que les permitieron, caso absolutamente único en el mundo, salvaguardar su idioma y su cultura hasta nuestros días, se trata de vender un falso mito de resistencia a ultranza al invasor. Ni a los portugueses, ni a los catalanes, alemanes o italianos se les ocurre rechazar a sus personajes célebres por haber servido a la corona española, solo a algunos vascos.

Curiosamente, el resultado de esta “nueva historia” de Euskadi es el mismo que el de la “historia única” de la España canovista. Un pueblo se reconoce como tal por su pasado y su presente, y la imagen que proporcionan ambas es tan pobre, triste e irreal que es difícil que nadie se pueda identificar con ellas. Aquella España pequeña en la que primero creyó y luego creó Cánovas del Castillo es el equivalente a la Euskadi pequeña que hoy imaginan algunos.

Y, por encima de todo ello, flota esa mala leche hispana. El oscuro deseo de derribar al que sobresale, de igualar en la mediocridad. La animadversión al vecino del pueblo de al lado...

En cuanto a mí, tuve suerte y pude encontrar ayuda. La Fundación Elcano me puso en contacto con personas que de verdad están estudiando el tema, algunos relacionados con la U.P.V., otros ajenos al mundo académico pero con cultura, preparación y, sobre todo, genuino interés. Y a ellos me

acabé modestamente uniendo, ya que, por primera vez, me he visto obligado a realizar una verdadera labor historiográfica previa a escribir una novela.

En este sentido debo mencionar a Tomás Mazón por su increíble página de internet “Ruta Elcano”, cuyo descubrimiento fue, para mí, como encontrar un oasis en el desierto. También a Daniel Zulaika y a Javier Elorza, que me ayudaron más de lo que ellos imaginan, porque antes de ponernos en contacto estuve cerca de tirar la toalla, y a Xabier Alberdi y a Borja Aguinagalde, cuyos trabajos son, sin duda, lo mejor que se puede encontrar sobre la figura de Elcano.

Y para terminar y resumiendo, lo que sucede con Elcano no es más que un reflejo de la situación de los estudios de letras en España. De un mundo académico anquilosado, endogámico y nepotista, donde la meritocracia a desaparecido en favor del comadreo. Donde la indolencia se premia con títulos y fondos públicos, mientras que quienes de verdad trabajan: investigadores independientes, profesores asociados y demás, no reciben ni migajas. Y ese mundo académico no es sino el reflejo de muchos de los males del país.

Bibliografía

- LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO. Miraguano S. A. Ediciones. 2012.
- LA PRIMERA VUELTA ALREDEDOR DEL MUNDO. Luis Blas Aritio. Ediciones Balboa. 2019.
- EL DESCUBRIMIENTO DEL OCÉANO PACÍFICO POR MAGALLANES Y SUS COMPAÑEROS. J. Toribio Mendiá. Imprenta Universitaria. Santiago de Chile. 1920.
- BOLETÍN REAL SOCIEDAD VASCONGADA DE AMIGOS DEL PAÍS. LXXIV. 1.2. 2018

- “PRIMUS CIRCUNDEDISTI ME” Actas del Congreso Internacional de Historia V Centenario de la Primera Vuelta al mundo. Valladolid. Marzo de 2018.

- HISTORIA DE JUAN SEBASTIÁN ELKANO. Eustaquio Fdez. de Navarrete. Imprenta de los Hijos de Mantelli. Vitoria, 1872.

- HISTORIA GENERAL Y NATURAL DE LAS INDIAS. Gonzalo Fdez. de Oviedo y Valdés. Imprenta de la Real Academia de la Historia. 1851.

- MAGALLANES-ELCANO. LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO. Colección La España Imperial. Amando Melón Ruiz de Gordejuela. Ediciones Luz Zaragoza. 1940.

- HERNANDO DE MAGALLANES. CORAJE Y TENACIDAD. Carlos Martín Fritz. Académico de número.

- “LA MUCHA DESTEMPLANZA DE LA TIERRA”: una aproximación al relato de Maximiliano de Transilvano sobre el descubrimiento del Estrecho de Magallanes. María Jesús Benites (Universidad Nacional de Tucumán – CONICET) 2013.

- LA POBLACIÓN DE LA VILLA GUIPUZCOANA DE GUETARIA A FINES DE LA EDAD MEDIA. Ernesto García Fdez. Universidad del País Vasco. 1999.

- ARMADA QUE SE DISPUSO EN CARTAGENA PARA LA CONQUISTA DE ORAN, AÑO 1509. Instituto de Historia y Cultura naval. Historia de la Armada. Tomo I. Apéndice 5.

- VIAJE DE FERNANDO DE MAGALLANES, ESCRITO POR UN HOMBRE QUE FUE EN SU COMPAÑÍA. Documento posteriormente referido a veces como Manuscrito de Leiden, o Leyde. Original compuesto por Fernão de Oliveira (1507 – 1581) Traducción al castellano por Tomás Mazón Serrano. 2019

Un novelista ante la primera vuelta al mundo.

- HISTORIA GENERAL DE LAS ISLAS OCCIDENTALES Á LA ASIA ADYACENTES, LLAMADAS PHILIPINAS. Fray Rodrigo Agunduru Moritz. Colección de documentos inéditos para la historia de España. Imprenta de Miguel Ginesta. 1882.

- ANALES DE ARAGÓN. Bartolomé Leonardo de Argensola. Edición filológica de Ordovás Esteban. Instituto Fernando el Católico (C. S. I. C) 2013.

- HISTORIA GENERAL DE LOS HECHOS DE LOS CASTELLANOS EN LAS ISLAS I TIERRA FIRME DEL MAR OCÉANO. Antonio de Herrera. Madrid 1599-1600.

- “AUTO DAS PERGUNTAS QUE SE FIZERAM A DOIS ESPANHOIS QUE CHEGARAM À FORTALEZA DE MALACA VINDOS DE TIMOR NA COMPANHIA DE ÁLVARO JUZARTE, CAPITÃO DE UM JUNCO”. Archivo Nacional de Torre do Tombo (Lisboa). Traducido por: Braulio Vázquez Campos, Cristóbal Bernal Chacón, Tomás Mazón Serrano.

- COLECCIÓN GENERAL DE DOCUMENTOS RELATIVOS A LAS ISLAS FILIPINAS, DE LA COMPAÑÍA GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS. Biblioteca General Hispánica. Barcelona. 1918.

- COLECCIÓN DE LOS VIAJES Y DESCUBRIMIENTOS QUE HICIERON POR MAR LOS ESPAÑOLES DESDE FINES DEL SIGLO XV. Martín Fernández de Navarrete. 1837. Biblioteca Universal Miguel de Cervantes.

- DÉCADAS DEL NUEVO MUNDO. Pedro Mártir de Anglería. Bajel. Buenos Aires. 1954. Maxtor 2012.

- HISTORIA GENERAL DE LAS INDIAS. Francisco López de Gómora. Biblioteca Virtual Universal. 2003.

- “IN MEDIO ORBE” Sanlúcar de Barrameda y la Primera Vuelta al

Mundo. Junta de Andalucía 2016.

- BOLETÍN DE LA SOCIEDAD GEOGRÁFICA DE MADRID. SESIÓN EN HONOR DE ELCANO. Discurso del señor presidente Don Antonio Cánovas del Castillo. Madrid. 1879.

- BIOGRAFÍA DE JUAN SEBASTIÁN ELCANO. Abril 2020. Real Academia de la Historia. M. Lucena Salmoral.

- DOCUMENTOS PARA EL QUINTO CENTENARIO DE LA VUELTA AL MUNDO. La huella archivada de los protagonistas.

- PRIMER VIAJE EN TORNO AL GLOBO. A. Pigafetta. Traducido por F. Ruiz de Morcuende. Calpe. 1972.

- EL ARCHIVO PERSONAL DE JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO (1487 – 1526), marino de Getaria, F. Borja Aguinagalde Olaizola

- EL CAPITÁN JUAN SEBASTIÁN, O ELCANO EN SU ENTORNO. GUETARIA, LA CIRCUNNAVEGACIÓN Y LA CORTE DEL EMPERADOR. F. Borja Aguinagalde Olaizola

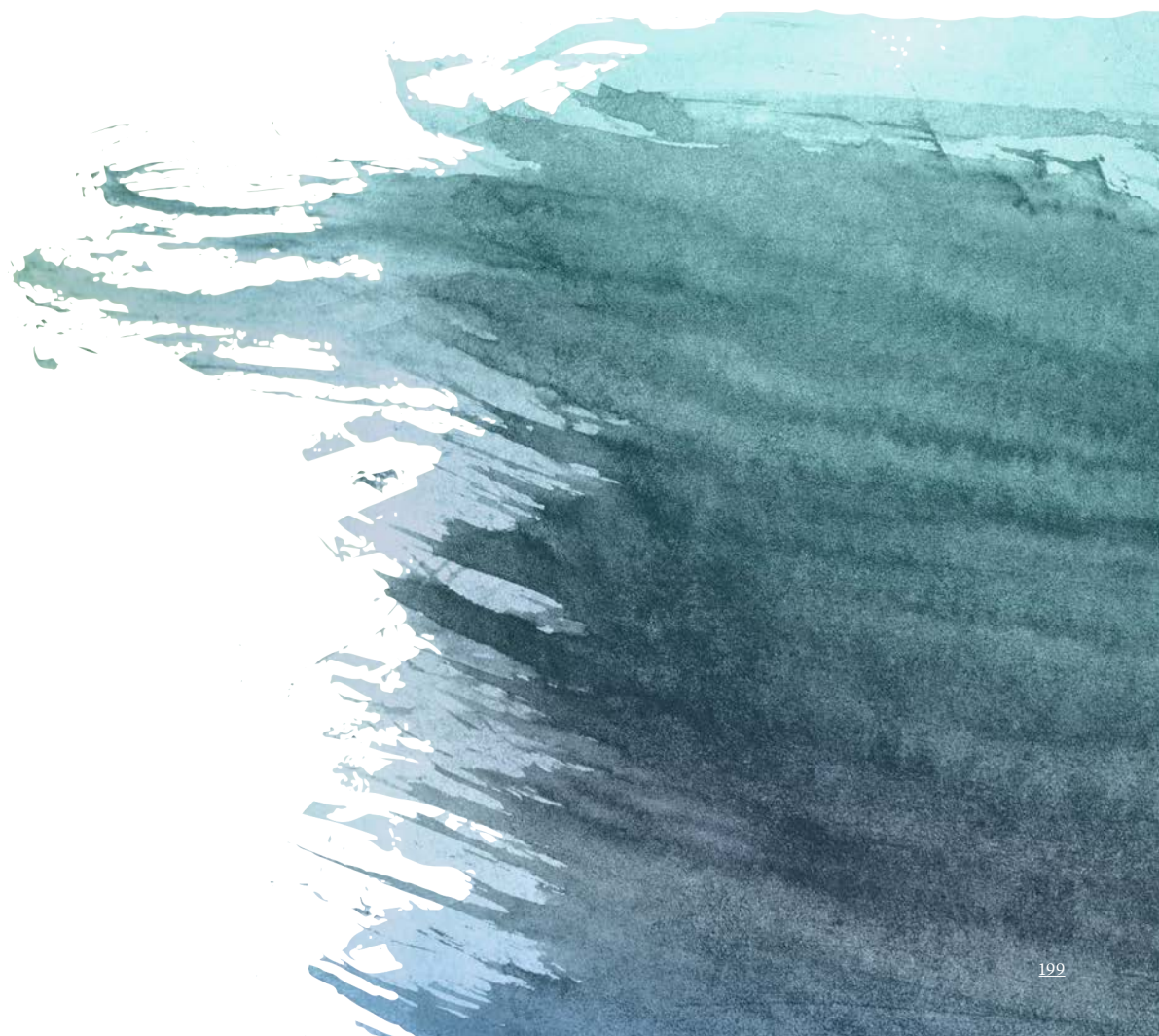
- LAS DOS «CARTAS» QUE ESCRIBIÓ EL CAPITÁN JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO A SU REGRESO. F. Borja Aguinagalde Olaizola.

- ELCANO. José de Arteche. Austral, 1972.

- PILOTOS REALES DE LA ARMADA DE CASTILLA DEL ORO. Carmen García Mena. Entre la Puebla de los Ángeles y Sevilla, Homenaje a... CSIC, Universidad de Sevilla. 1997.

AHOZKO
KOMUNIKAZIOAK
(laburpenak)

COMUNICACIONES
ORALES
(resúmenes)





El escorbuto en la primera vuelta al mundo

Eskorbutoa lehen mundubiran

Javier Almazán Altuzarra

*Doctor en Medicina y Cirugía, Universidad Autónoma de Madrid.
Servicio Riojano de Salud*

Introducción

El escorbuto es una enfermedad nutricional, producida por la carencia de ácido ascórbico o Vitamina C, sintetizada por las plantas y casi todos los mamíferos, pero no por el hombre y otros primates, que necesitan su aporte en la dieta. La vitamina C se encuentra especialmente en frutas y vegetales frescos. Tras un almacenamiento prolongado se pierde gran parte por oxidación y por efecto del calor. El tiempo requerido para la aparición de los síntomas oscila entre 2 y 3 meses. Es esencial para la formación de colágeno, la reparación de los tejidos y mantener la integridad del organismo. Los primeros síntomas en aparecer son la fatiga y la apatía. Le siguen la aparición en la piel de hemorragias, el intenso dolor óseo y muscular, derrames articulares y la característica afectación gingival con encías tumefactas y congestivas. Finalmente sobrevienen las hemorragias gastrointestinales y genitourinarias masivas que ocasionan la muerte. La progresión de la enfermedad puede ser rápida. Los síntomas mejoran rápidamente cuando la vitamina se restituye. Las hemorragias espontáneas suelen cesar en 24 horas, los dolores musculares y óseos ceden y las encías comienzan a curar en dos o

tres días. Incluso los grandes hematomas regresan en diez a doce días.

La presencia de la enfermedad durante la travesía del Pacífico en la expedición de Magallanes-Elcano, es un hecho conocido a partir las descripciones de uno de los supervivientes, el vicentino Antonio Pigafetta. Sin embargo, este conocimiento es relativamente reciente, de hecho, no figura entre los tratados médicos anteriores al siglo XX. La propia enfermedad no aparece descrita en ningún tratado de la medicina escolástica grecolatina y árabe, pero era una enfermedad bien conocida en la Europa nórdica de largos inviernos.

Objetivos y Método

El presente trabajo pretende describir la morbi-mortalidad y la presencia del escorbuto en la expedición que por primera vez dio la vuelta al mundo.

Se han revisado los documentos del Archivo General de Indias de Sevilla donde constan las personas fallecidas durante la expedición. Entre las fuentes primarias destacan las narraciones de Antonio de Pigafetta y de Ginés de Mafra, además de la declaración del propio Juan Sebastián del Cano.

En cuanto al escorbuto destacan el famoso tratado de Lind. Ya en el siglo XX, hemos revisado los estudios de Francisco Guerra *Hispanic-American contributions to the history of Scurvy*, JJ Keevil: *Medicine and the Navy*, Carpenter: *The History of Scurvy & vitamina C*, y López-Ríos: *Medicina Naval Española en la época de los Descubrimientos*.

Resultados

En la expedición 80 personas murieron por enfermedad.

- 66 Trastornos Nutricionales.
- 13 Enfermedad no precisada.
- 1 Muerte súbita.

El escorbuto puede reconocerse en tres episodios:

El escorbuto en la primera vuelta al mundo.

I.- El primero se produce durante la travesía del océano Pacífico, y se le pueden atribuir 19 fallecimientos, entre ellos el del grumete Ochote de Erandio de Bilbao y el merino guipuzcoano Martín de Barrena, de Villafranca.

II.- El segundo se produce en el regreso de la Victoria durante la travesía del Índico y el Atlántico, y se le pueden atribuir 15 fallecimientos de los hombres de la armada, a los que hay que añadir los de 10 indígenas. Entre ellos el marinero guipuzcoano Lorenzo de Iruna y los grumetes vizcaínos Juan de Sahelizes de Somorrostro y Martín de Isaurraga de Bermeo.

III.- El tercero tiene lugar durante el infructuoso tornaviaje de la nao Trinidad por el Pacífico y se le pueden atribuir 31 fallecimientos entre ellos el marinero Juan de Aguirre de Bermeo y el carpintero de Deva Domingo de Yarza. Además, el diagnóstico retrospectivo de éste tercer brote se ve confirmado por la descripción de la autopsia, primera conocida en alta mar, en la que se puede reconocer la fragilidad capilar y consecuente extravasación hemática que ocasiona el escorbuto.

Conclusiones

Los trastornos nutricionales fueron la causa de mayor mortalidad sobre todo por carencias alimentarias y específicamente de vitamina C que da lugar a tres brotes o episodios de escorbuto. La dieta convencional para este tipo de prolongadas navegaciones y para esta en concreto, era adecuada en cuanto al equilibrio proteico, pero no en cuanto al soporte vitamínico. Las verduras como ajo y cebolla y el resto de las verduras se oxidan con el paso del tiempo y del calor y pierden sus cualidades antiescorbúticas. El membrillo es muy escaso, y cocido no supone ningún aporte. Las escasas ratas suponen un aporte proteico pero escaso en vitamina C que puede encontrarse en pequeñas cantidades en sus vísceras crudas. La recolección sistemática de todo tipo de alimentos frescos, incluyendo mariscos -lapas y mejillones - y hierbas parecidas a berros, les permitió evitar la enfermedad durante la larga invernada en el Puerto de San Julián.

El coco fue el alimento esencial en la recuperación de la tripulación de

Magallanes, como lo fue dos siglos y medio más tarde para las tripulaciones de Willis, Cook o Bouganville en parecidas circunstancias.

Fue el médico holandés John Echthtius, en 1541, quien adopta la palabra *escorbutus* como forma latinizada del danés *scorbuck* cuyo remoto origen proviene a su vez del islandés *skyrbjúgr*. De allí proceden *scurvy*, *scorbut* y *escorbuto*. Hasta fines del siglo XIX no se comienza a hablar de *escorbuto* en la expedición de Magallanes. Es en el libro del almirante Guillemard de 1891 donde hemos encontrado por primera vez la palabra *scurvy -scurvy and starvation-* como causa de mortalidad en el viaje.

Durante cientos de años el *escorbuto* fue una enfermedad considerada como inevitable en los largos viajes transoceánicos. Distintos ineficaces remedios se intentan infructuosamente, desde el lavado de los dientes con la orina o con agua de mar, el vitriolo, las coles fermentadas o la sidra que contiene apenas trazas de vitamina C. A pesar de la reiterada experiencia de los beneficios de verduras y frutas frescas, en especial de los cítricos, su uso no se generaliza y va a caer en el olvido mientras prosiguen de forma incesante las muertes por *escorbuto* en todas las armadas a lo largo de más de trescientos años.

Nota: Este trabajo es un extracto de la tesis doctoral del autor: Estudio clínico y epidemiológico de la primera circunnavegación a la Tierra, leído en la Universidad Autónoma de Madrid, el 14 de julio de 2015 y que obtuvo la calificación de sobresaliente cum laude por unanimidad. La tesis se encuentra disponible en Internet, en:

https://repositorio.uam.es/xmlui/bitstream/handle/10486/667619/almazan_altuzarra_javier_angel.pdf?sequence=1



La llegada de Elcano en una imagen

-
Elkanoren lehorreratzea
irudi batean.

Irene Cardaba López
*Gordailua, Centro de Colecciones Patrimoniales de
la Diputación Foral de Gipuzkoa.*

Urkiri Salaberria Gracia
Cultural Heritage, PhD, Aiur-Euskadi 21

Un día -el 8 de septiembre de 1522- una voz, como un relámpago, corrió por todo Sevilla: “¡Han vuelto los que se daban por muertos!” decían las gentes. La *Victoria* estaba allí, deshecha, ruinoso, despintado, con las velas rotas, los mástiles quebrados, las bordas a pedazos. Parecía haber surgido del fondo del mar, después de un naufragio, por arte de encantamiento. Lentamente atracó al muelle y así pudo verse a los sobrevivientes sobre cubierta, tostados, de una flacura impresionante, parecían cadáveres de pie con las camisas a jirones y los brazos esqueléticos movidos por el viento. De los hombres de la *Victoria* algunos se acercaron a las mechas de los cañones y unos estampidos enormes estremecieron la ciudad.

Era el saludo de los resucitados, la salva que todavía demostraba su fuerza, su vida. Otros navíos también dispararon sus pequeñas artillerías en señal de saludo, todas las iglesias de Sevilla echaron a vuelo sus campanas y el cielo y

la ciudad se llenaron de júbilo. Aquél era, precisamente, el día de la Natividad de la Virgen.

De pronto se hizo un silencio religioso, estupefacto. La *Victoria* había atracado y por unas tablas tendidas entre la cubierta y el muelle descendían sus tripulantes. Bajaban cubiertos de andrajos, con una vela encendida en la mano, todos en fila, como una procesión de espectros. Adelante iba Juan Sebastián de Elcano, con la frente alta, los ojos perdidos en el cielo, el paso seguro. La mano derecha sostenía el cirio. Detrás venía el piloto Francisco Albo, firme, sin que un solo músculo se alterase en su rostro. Y luego los otros sobrevivientes-dieciséis hombres- como sonámbulos, estáticos.

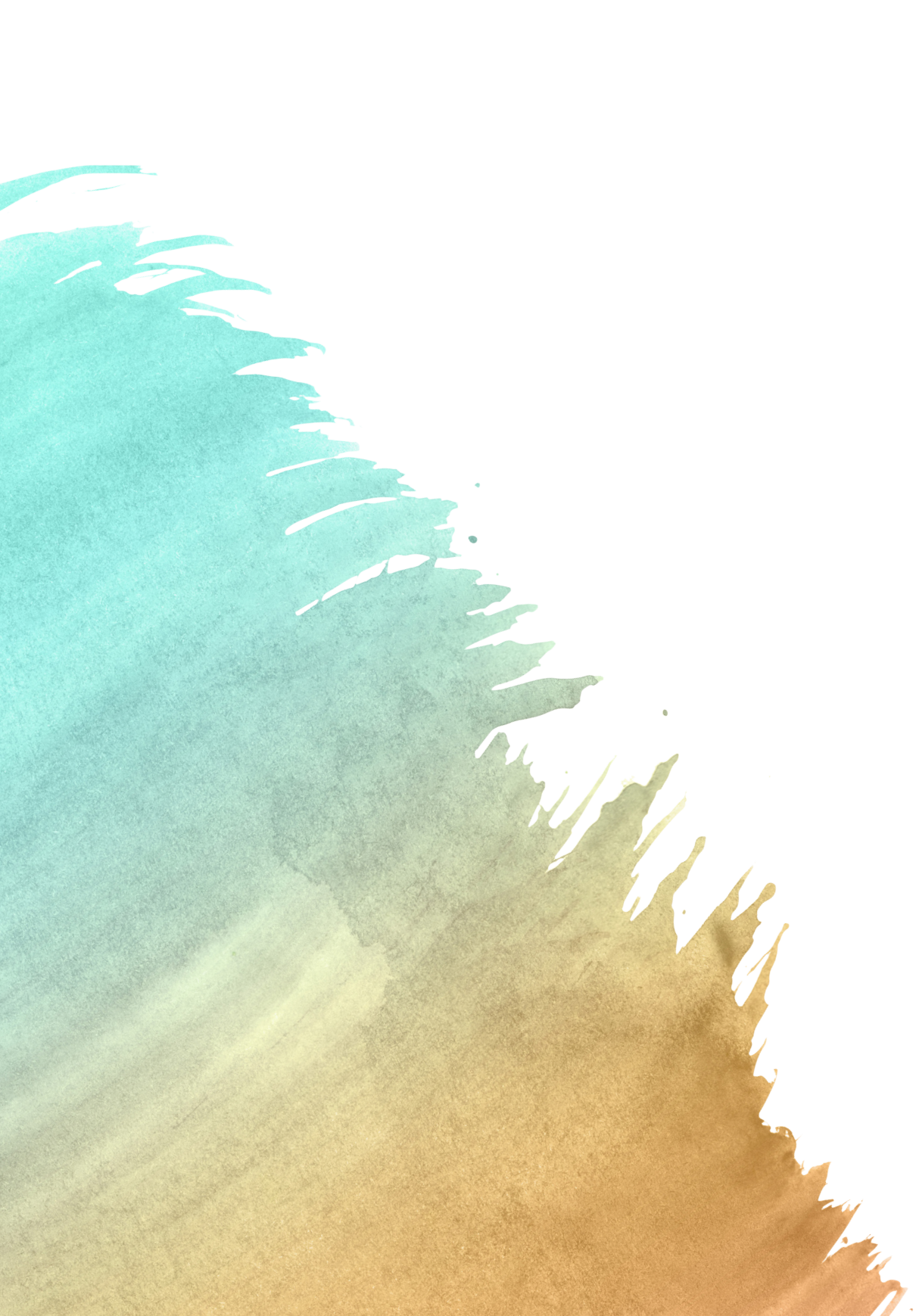
El objetivo de la comunicación es analizar la importancia de un elemento común al cuarto y quinto centenario de la vuelta al mundo de Elcano: el cuadro encargado al pintor Elías Salaverría en el año 1920, titulado “La ofrenda de Elcano” y que esté finalizó en el año 1922. Dicha pintura representa el momento en el que el navegante desembarca en Sevilla junto a su tripulación. La mezcla de sentimientos presentes durante la llegada de los dieciocho supervivientes quedan perfectamente plasmados mediante las pinceladas que el pintor diseñó para celebrar el cuarto centenario de este hito histórico.

En este trabajo se trata de hacer un análisis histórico de la obra teniendo en cuenta los detalles de la imagen, las figuras presentes, los elementos de decoración, la composición. El cuadro no es sólo un elemento de conmemoración, es también la plasmación de un momento que hizo historia. Además, el cuadro como documento que plasma este momento histórico, que da lugar a la recreación de una imagen en el imaginario popular. A su vez, se hará mención de la otra versión del mismo lienzo que el pintor ejecutó años más tarde. ¿Por qué? ¿Con qué intención? Hay pequeñas pero significativas diferencias que hacen de este hecho un misterio aún sin resolver.

Por otro lado, se hará referencia a la puesta en valor de la imagen como testimonio histórico mediante la defensa que Salaverría siempre hizo del cuadro de historia. Así como de los documentos de encargo de la obra en el año 1922 por parte de la Diputación Foral de Gipuzkoa.

La llegada de Elcano en una imagen.

Finalmente se hablará de la puesta en valor del cuadro con motivo del quinto centenario mediante su restauración y estudio material. A raíz de estos, se han realizado nuevos descubrimientos en la obra que también hablan del hecho histórico en sí: personajes ocultos, dibujos subyacentes, etc.



“¿Y la mujer?”. Aproximación a la presencia femenina en los ambientes marítimos vascos del siglo XVI

-
Eta emakumea? Emakumearen prezentzia XVI. mendeko euskal itsas ingurunean

Miren Aintzane Eguiluz

Escuela de Ingeniería de Bilbao. Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales, Portugalete.

Hasta hace pocas décadas, la relación de la mujer con el mar se creía de forma histórica reducida a las labores de tierra de las mujeres de los pescadores y a las acciones de unas pocas esposas o viudas de comerciantes navales como apoyo del cónyuge o como sustituto último del marido desaparecido. La mar era considerada como un ámbito exclusivamente masculino y tan solo los hombres podían embarcarse en los navíos que salían de pesca de altura o en aquellos que realizaban el comercio de mercancías entre los distintos puertos del mundo.

Las mujeres no salían a alta mar, es cierto, pero eso no quiere decir que no tuviesen barcos propios, que algunas no atesorasen conocimientos de navegación, que no desempeñasen funciones de comerciantes, que no

transportasen mercancías en ámbitos costeros, que no trasladasen pasajeros a cortas distancias... Las mujeres de diversas condiciones tuvieron que acercarse muchas veces a la mar, aunque fuese de forma marginal o asomándose tímidamente a las costas, para poder realizar sus estrategias de supervivencia. El territorio vasco, como sede de numerosos puertos, y siendo el medio marino uno de los principales para el desarrollo económico de la zona, vio como muchas de estas mujeres desempeñaban desde fechas muy tempranas labores de barqueras, transportistas de mercancías, armadoras... entre otros oficios, logrando un pequeño espacio entre los hombres dedicados a la mar. Estos oficios, sin embargo, muchas veces no reconocidos como tales al ser desempeñados por ellas, no les granjearon el respeto de sus compañeros varones y, aunque muchas veces paliaban ausencias de maridos y servían de sustento familiar, jamás fueron distinguidos con el mismo reconocimiento que los desempeñados por los hombres excepto en muy contadas ocasiones.

A las mujeres vascas de Antiguo Régimen se las veía como base de los hogares y su trabajo era bien visto como sustento del mismo siempre que, en última instancia, quedara bajo supervisión masculina, bien de los hombres de su familia bien por las instituciones. El trabajo era característico de los vascos, hidalgos todos, por lo que el trabajo de la mujer, sobre todo dentro de los límites del hogar, era reflejo del masculino, reflejo de su laboriosidad y de su fortaleza y el trabajo en el campo y en las labores relacionadas con la pesca se contemplaban como algo natural. Otra cuestión eran los trabajos que escapaban a esta visión tradicional, realizados en ausencia del hombre o para sustituirle directamente como fuente de ingresos, llevados a cabo por todo tipo de mujeres solteras, casadas o viudas, adentrándose en labores que los hombres ejecutaban normalmente como hacían barqueras, armadoras, fletadoras, estibadoras...

Pese a la persecución de las autoridades y de la incomprensión de los hombres, encontraremos nombradas en varias ocasiones a mujeres relacionadas con actividades marítimas como la construcción de barcos, el flete de buques corsarios, el embarco de mercancías, etc. Esta presencia, sin embargo, nunca es reconocida por las autoridades o la sociedad del momento, nunca se ha estudiado en profundidad y aún carece de un estudio que rescate su verdadera importancia. Lo mismo sucede con el trabajo de las mujeres de

condición más humilde que realizaban trabajos de barqueras o estibadoras, cuya labor nunca ha tenido reconocimiento y tampoco se consideraba trabajo marítimo.

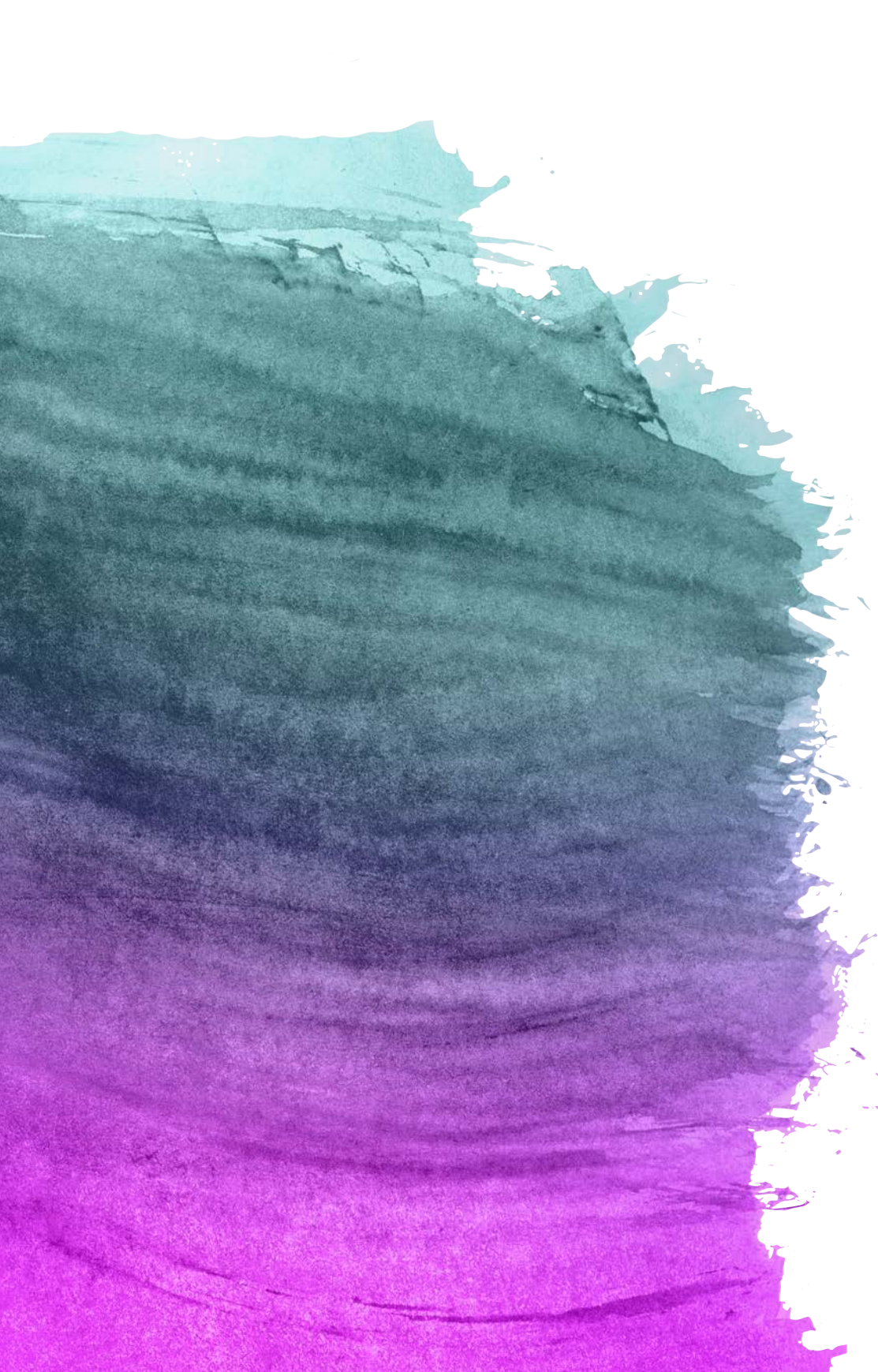
En la Edad Moderna era muy frecuente que las mujeres se dedicaran a tareas remuneradas fuera de la casa para ayudar al sostenimiento familiar o, en el caso de las solteras, para ir acumulando una dote que les permitiera contraer matrimonio. En nuestro estudio, incluso cuando hablamos de armadoras o fletadoras, todas las labores relacionadas con el mar entrarían en este apartado. Pero, pese a que se aceptaba que una mujer trabajara para su mantenimiento y el de su familia, la sociedad no admitía que lo hiciera para poder vivir con total autonomía, sin depender de ningún hombre. Incluso se desconfiaba de las mujeres trabajadoras, más aún si se trataba de solteras sin tutela masculina, por la posibilidad de que se dedicaran a actividades ilegítimas de forma encubierta.

Desde el siglo XVI tenemos ejemplos del control ejercido por la sociedad sobre estas mujeres trabajadoras, a través de las instituciones de la época, incluidas las que desarrollaban su labor en ambientes marítimos. Los diversos ayuntamientos de las villas, sobre todo, procuraron legislar sus actividades de forma clara y contundente. Así tenemos en 1553 la advertencia dada a las barqueras de Portugalete para que mantengan los elementos de su oficio a buen recaudo en sus casas y no se los den a ninguna persona “sin licencia del alcalde o de los regidores o del alguacil”. Más habituales son los decretos para vigilar a las mujeres que vendían pescado, mujeres que llegaban a vender en “rebeldía”, es decir, contra las ordenanzas municipales, o que se marchaban a vender el pescado fuera de las villas para librarse de los aranceles y que las autoridades castigaban con ser “traydas a la bergüença” si se atrevían a burlar sus decretos.

Otro tanto se puede decir de las mujeres comerciantes, pertenecientes a linajes con propiedades dedicados de forma tradicional al envío y recepción de mercancías, así como a la construcción y flete de navíos. Estas mujeres, bastante independientes al comienzo de la Edad Moderna, pues aún no se habían impuesto las ataduras de la reforma católica de Trento y las leyes castellanas no se habían sobrepuesto a la legislación tradicional vizcaína,

vieron poco a poco recortada su capacidad de maniobrabilidad en un mundo que las consideraba rehenes de su familia.

La mujer debía permanecer siempre en hogar, el ámbito al que verdaderamente pertenecía, incluso perteneciendo a las élites del país. Solo en él debía buscar su verdadero desarrollo, solo en él debía tener su verdadero apoyo. Y así, en un mundo que las arrinconaba, escondía y rechazaba si se atrevían a salir de los límites estipulados para ellas, las mujeres permanecieron en las orillas, en las costas y los puertos, asomándose con cautela a los espacios marítimos, pero permaneciendo con insistencia en los mismos a pesar de las dificultades.



Duela 500 urtekoa gogoratzeaz gain, gogoeta egitea

Hace 500 años:
recordar es reflexionar

Xabier Kerexeta Erro

*Historialaria eta etnografoa, Gordailua Gipuzkoako
Ondare Bildumen Zentroan etnografia teknikaria.*

*Duela 500 urtekoa gogoratzeaz gain, gogoeta egitea
zeren eta... zer gertatu zen duela 500 urte, zer gertatzen da gaur egun?*

Ahozko komunikazio honen formatua dela eta, asmoa ideia batzuk plazaratzea besterik ez da, entzuleek zertaz hausnartu izan dezaten: mendeurren bat edo bestelako urtebetetze “historiko” bat gogora ekartzen dugunean, historiatic, antropologiatik, etnografiatic, soziologiatik... zein da benetan aztertu beharrekoa, iraganeko gertaera ala gaur egun hari buruz dugun pertzepzioa? Tira, ez dira bateraezinak...

Lehendabiziko apuntea: historia ala mito? Edo mito historikoa?

Zorrozki jokatzera, lehenik eta behin esan beharko genuke mendeurren zaletasuna gure gizarte garaikidearen ezaugarrietako bat dela, zentzu historikoa denbora linealaren kontzeptuarekin estu lotua dago eta. Iraultza liberalen ondorioa izanik ere, berez prozesu bat izan da. Tradizional deitzen ditugun gizarteetan, gehienez ere urteko egutegiaren baitako egun bat zen urtebetetze-data, urteroko errepikapenez jatorrizko gertaeratik urrundu eta

berezko ospakizun bihurtua. Eta egun hori egutegiaren baitan bertan ere alda zitekeen urtetik urtera, ilargi-egutegia eta eguzki-egutegia bateratu nahian, edo naturaren zikloetara egokitu. Esaterako, kristautasuna, gure mendebalder gizarte tradizionalaren ardatz nagusia, horrela eraiki da: Jesukristoren jaiotza neguko solstizioarekin bat eginik, haren heriotzaren eta berpiztearen data aldatu egiten da urteen arabera, ostiral eta igande kontzeptuak nagusitzen zaizkiolako gertakizun historikoaren data historikoari.

Baina gertaera historiko beliko-instituzionalak berak ere kontzeptu tradizional horren arabera ospatu izan dira. Adibide hurbila jartzearen: 1522ko ekainaren 30ean, hots, egutegi katolikoaren arabera San Martzial egunean, garaipen historiko bat eman zen Irunen. Tira, letra larriz idatzitako Historian borrokatxo bat baizik ez zen izan, Nafarroako konkistaren bi hamarkadetako prozesuaren baitan gertaera tangential samar bat, baita Bidasoaldean bertan ere. Irundarrentzat baino ez zen garrantzizkoa izan. Irundarrek, ordea, urtero ospatzea erabaki zuten. Ospakizun horrexetan ere, eguna bilakatu zen jaiegun, urtero-urtero errepikatua, ez, haatik, urtetik urtera gehitua, urte-zerrendatze baten gisara, ezta sikiera mende metatze bat ere. Izan ere, 1622an, 1722an eta 1822an ez zen ospakizun berezirik izan. 1922an ere ez zen data erabakigarria izan, Lehen Mundu Gerra lehertu orduko auzo-herria (Hendaia ulertu, Frantzia ulertu, edo biak ulertu, hori beste kontu bat da, arras interesgarria baina ez orain jorratzekoa) etsai historikoa izatetik bizilagun eta aliatua izatera pasea zenez gero.

Eta 2022an? 500 urte ez baitira huskeria, gero! Bada, oso jakina denez, borroka haren omenetan egiten (omen) den Alardean 1996az geroztik emakumeen berdintasunezko partaidetzari uko bortitzaren ondoren, irundarrak bitan banaturik agertzen dira herriko jaietan. Iazko udazkenean aurkeztu zen ofizialki Irun 1522 Fundazioa, San Martzial guduaren V. Mendeurrenekoa. Jakina, aurkeztu orduko susmoak, areago, baita kritikak ere, plazaratu ziren, bi alderditatik: bata, berdintasunaren ala bazterkeriaren alde ote zeuden; bestea, Nafarroaren ala Gaztelaren alde ote zeuden. Partaide gehienek, lehen adierazpenek eta lehen ekimenek oso garbi utzi dituzte jarrera biak, eta berretsi dira askoren susmoak... eta aurreiritziak, zergatik ez esan. Halako zerbait gertatu zen 2013an Donostiako erreketaren bigarren mendeurrena zela eta.

Duela 500 urtekoa gogoratzeaz gain, gogoeta egitea.

Ez naiz luzatuko, gaur ez delako hori gaia, baina bai da, eta Elkanorenarekin oso lotua, 500 zenbaki magikoak pizten duen alde batekoen zein bestekoen grina, 1523rako pasea izango dena...

Adibide ulerterraz hauetatik abiatuta, hainbat gogoeta egin liteke.

"Elkanoren mundubiraren bosgarren mendeurrena ospatzea" bezalako perpaus ustez neutro samarra hitzez hitz aztertuko bagenu:

Bigarren apuntea: gizon handien egitandiak

- Elkano? Ala Magallanes? Euskarazko zuzentzaileak hala eskatzen du, eta ez Magallanes, deituraren jatorrizko hizkuntza portugesa baita, gaztelarazko izendapena askoz arruntagoa bazaigu ere. Elkano ala Elcano euskaraz ere?

Elkano edota Magallanes? Ala Drake ingelesa? Portugesek ez dute Elkano aintzat hartzen, espainolek eta euskaldunek (Iparraldekoek ere bai?) "gurea" lehenetsi arren. Ingelesak, aldiz, eta haiekin frantsesek (ipar euskaldunak barne?) lehen mundubiraren egileztat Drake dutelakoan, bat baino gehiago eskandalizatzen da, ebidentzia historikoa txobinismoaren pean jartzea delako. Bai ote? Historialari oso espezialistez gain, nork irakurri du benetan Pigafettaren jatorrizko idazkia, eta garaiko beste dokumentazioa? Nola dakigu ez garela gu txobinismoak jotako ezjakinak?

Eta gainerako protagonistak, iritsi ziren 18ak ala itsasoratu ziren guztiak? Eta haiekin harremana izan zutenak, ez beti harreman ona, non geratzen dira pertsona bat, edo bi izendatzen ditugunean?

Bosgarren Mendeurrenaren fastoei aurre egiteko, eta historiaren bertsio inperialista, kolonialista eta matxista kuestionatzeko, berrikitan herri plataforma bat eratu da: Elkanori bira. Bistan da hitz joko bat dela; baina halaber, esanguratsua: euskaldunok "geure" pertsonaia historikoaren pertzepzioa goitik behera alda dezakegu; baina historiaren protagonista "gizon" bat dela abiapuntu. Sortuko zen halako ekimena andaluzia izan balitz? Kuestionatuko zatekeen euskaldunek izandako protagonismoa euskal deiturako kapitainik gabe? Zeren eta XVI. mendeaz pixka bat dakienak

ederki daki gipuzkoarren mendea izan zela, eta Elkano ez zela salbuespen edo aparteko figura izan, garaiko gipuzkoarren errepresentatiboa baizik: Gaztelaren beso armatua, inkisizioaren alde, urrutiko jendeak eta lurrak arpilatzen joana... Bai, baina bere soroan lizarrak landatzen zituen baserritar gipuzkoarrak ere bide bera jorratzen zuen, lizar haiek berariaz lantzen mastak egiteko zirelako; edo inguruko zeharroletarako egur-ikatzak egiten zuenean ere, lantza haien burdinazko buruak egiten laguntzen zuen; eta etxean edaten ez zuen sagardoa itsasontzietarako saltzen zuen, eta ez zuen kontzientziatzko eragozpenik aplikatzen sagardo hura marinel inperialistentzat zela jakinda ere, edo Ternuako balea-arrantzaleentzat, gaur egun baleak harrapatzea eskandalagarria bazaigu ere.

Hirugarren apuntea: non hasten eta bukatzen da "hemen"?

- Mundubira: Akademikoki kontsentsua orokortua dagoenez, Magallanes-Elkano bikotea ontzat hartuta ere, nork ospatu behar du mendeurrena: Portugalek, Espainiak, Euskal Herriak, Europak, munduak? Estatuak, herrialdeek? Zeren eta Euskal Herria orduan ez baitzen estatu bat... baina Filipinak ere ez. Baina Filipinak bai orain. Baina orduan Espainia ez zen estatua, Gaztelako erresuma baizik. Aragoiko Koroa osatzen zuten eta gaur egun espainiar diren autonomia-erkidegoak bazter utzi behar? Eta orduan Aragoiko Koroa zen gaur egungo Pyrénées Orientales departamendua? Eta gaur egungo Kuba, esaterako, orduan Gaztela? Edo Gibraltar, Sanlúcar de Barramedaren probintzia berean. Ah, barkatu, Gibraltar ez dela espainiar probintzia bat, eta probintzien banaketa XIX. mendeko asmakizuna dela. Estatua izan behar du irizpidea, edo bestelako administrazio-barrutia? Zergatik?

Alegia, mendeurrena ospatzearen ardura noren gain geratu ahal/behar da? Estatuaren gain, estatuarekin batera bestelako instituzioen gain, hainbat erakunde estatal edo ez, publiko zein pribatu (enpresak sponsor?) biltzen duten fundazio edo bestelako elkarte motak izan daitezke/behar dute antolatzaileak.

Mundu mailako elkarterik osa liteke, komeniko litzateke, beharko litzateke? Teorian ideia ona dirudi, baina nork nola kudeatu erabakiak hartzeko agenteen arteko koordinazioa eta praktikan sortuko litzatekeen

Duela 500 urtekoa gogoratzeaz gain, gogoeta egitea.

hierarkia?

Aste honetan bertan irakurri dut Joanes Zuhigaraitxipi Hendaiaiko kortsarioari buruzko artikulua bat: ez du, oraino, hautsik harrotu, nahiz eta Frantziako Luis XIV.aren alde ari zela aitortu... eta ingelesez, holandesen eta espainolen aurka; alegia, Hegoaldeko euskaldun bizilagunen aurka, eta lapurretan. Herri indigenak zapaldu ez zituelako (nahiz eta itsasontzietako salgai asko eta asko handik ekarri eta honek lapurtu) Elkano baino hobea? Frantziaren alde hobeki Hispaniaren alde baino? Eta berriro ere, gizon handi bat... beno, kasu honetan txikia, deituraz eta tamainaz. Hasi beharko genuke euskal pertsonaia historiko guztiak eta batbedera berraztertzen? Euskal soilik?

Agian hobe da gure historiaren kontzeptua bera erreparatzea. Are hobeto: agian badugu tenorea esan dezagun ozenki, eremu akademikotik kanpo ere, historian dena, prozesu kronologiko eta testuinguru espazial batean ulertu behar dela, baita mugari diren datak ere.

Laugarren apuntea: non hasten eta bukatzen da urtebetetzea?

- Bosgarren mendeurrena, edo 500. urtebetetzea. Eztabaida gutxien sortuko lukeen kontzeptua da, kronologikoki ez baitago dudarik (Drakeren baimenaz). Egia da kasu honetan aurten hasi eta 2022 arte iraungo zuela. Ez litzateke arazo izango baina...

Filipinetan interesatzen zaie bereziki noiz atera eta noiz iritsi ziren? "Hemen" (eta hemen hori oso estua edo oso zabala izan daiteke) badugu zer ospatua 2020an eta 2021ean?

Halako zenbaki biribilaren magiaz liluraturik, zergatik ospatu mundubirarena bereziki? Bai, munduaren kontzeptzioa behin betiko eraldatu zen. Baina berez mundubira konstatazio empiriko bat zen, Amerika izan zen benetan humanitatearen historian zedarria... teorian karabela ospetsuak mundubira egitera zihoazelarik.

Ziur mundu mailako gertaera zelako ospatzen dugula? Ez Elkano getariarra zelako? Benetan Drake izan balitz, hemen ere berdin ospatuko

genuke? 1521ean, Nafarroako borrokan gaztelarren alde ari zela, Iñigo Loiolakoa zauritu zuten, eta han abiatu zen euskaldun unibertsalenaren emaitza handia sortzeko prozesua, Jesusen Lagundia baita mundu osoan ordena erlijioso katoliko zabalduena. Baina Nafarroako konkistaren baitan izan zen. Nolatan ospatuko dugu?

Bosgarren apuntea: ospa hemendik!

- Eta hori da, agian, honetan guztian hitz klabea, giltzarria: Ospatu? Euskal gizartea oro har oso kritikoa da, bere buruarekin eta besteekin, bere orainarekin, bere iragan hurbilarekin eta, duela ehun urte ez bezala, agian duela 50 urte ez bezala, orain baita bere iragan urrunarekin ere.

Kritiko esan dut, baina ez nahitaez autokritiko, eta bai diot maizago bananduta agertzen dela ustez gauza hutsal edo urrutikoen aurrean ere, gehienetan haiengan proiektatzen ditugulako gure filiak eta fobiak, gure aurreiritziak eta pertzepzioak. Goian jarri ditut hainbat adibide. Elkano bera ere kritikatu izan da mendeurrenaren karietara: militarra zela, inperialista zela...

Egia izanda ere, benetako galdera izan behar luke: horrek kentzen al dio garrantzia duela 500 urteko egitandiari?

Historia ulertzeko pertzepzioaren aldaketa, mugarri bat jartzekotan, nik 1992an jarriko nuke, *Me cago en el V. Centenario / Hau nazka* kanpainarekin. Orduan, Ruben Blades Panamako kantariak disko bat plazaratu zuen: “no celebrando, conmemorando”.

Gauza bakarra gehituko nuke euskaraz: gogoratzeaz gain, gogoeta egitea izan liteke helburua.



Algunos aspectos náuticos de la primera circunnavegación

Lehen mundubiraren zenbait alderdi nautiko

Alberto Rodríguez

*Ingeniero Industrial, Técnico superior en Navegación y
Patrón de Altura.*

1. INTRODUCCIÓN

Este estudio tiene por objeto incidir en aquellas materias relacionadas con la realización del viaje, desde una perspectiva vinculada a los aspectos náuticos del mismo.

Nos basaremos fundamentalmente en la documentación existente en los diversos Archivos españoles sobre la preparación del viaje y de modo principal en la información proporcionada por los Diarios de Francisco Albo y Pigafetta.

Con el aporte de las imágenes y gráficos aclaratorios.

2. MEMORIAL QUE PRESENTA MAGALLANES SOBRE LA SITUACIÓN DE LAS MOLUCAS

El objetivo principal de la expedición era alcanzar las “Islas del Maluco” (o de la especiería) por una ruta alternativa a la portuguesa, es decir buscando

“oriente por poniente”. Y demostrar que quedaban del lado adjudicado a Castilla por el tratado de Tordesillas.

En septiembre de 1519, Magallanes remite un Memorial al Rey razonando la situación de las islas de la Especiería en la demarcación de la Corona de Castilla. (Entre 2,50 y 40 al oriente de la línea de demarcación).

Haremos una lectura crítica del mismo con apoyo gráfico.

3. INSTRUMENTOS NAUTICOS UTILIZADOS (Cuadrantes, Astrolabios...)

En la “Relación del coste que tuvo la Armada” figuran detalladamente las “Cartas de marear y cuadrantes y astrolabios y agujas y relojes” que se embarcaron.

Procederemos a la descripción de los mismos, su uso y finalidad. En especial:

Astrolabio náutico

Cuadrante

Nocturlabio

Aguja de marear

Reloj de arena (ampolleta)

4. POSIBLE CARTOGRAFÍA EMPLEADA

En la mencionada relación del coste de la Armada, figuran varios pagos a Nuno García por la confección de cartas de marear. No se conservan dichas cartas, aunque sí la que realizó al regreso de la expedición ubicando las Molucas.

Existe también el mapa atribuido a Jorge Reinel (ca 1519) del que se

Algunos aspectos náuticos de la primera circunnavegación.

conserva una copia, pues el original fue destruido en Munich durante la II Guerra mundial. Algunos investigadores consideran que pudo ser utilizado por Magallanes en la presentación de su proyecto a la Corona.

Reproduciremos también la información que pudieron haber consultado Magallanes y Ruy Faleiro en la Tesorería de Lisboa, relacionadas con el paso entre los Océanos.

Copia de Newen Zeytung auß Presillg Landt (1515)

Globo Lenox, Globo Schoner...

5. LOS MÉTODOS DE POSICIONAMIENTO

En el Siglo XVI, se da el gran salto en las Técnicas de Navegación, fundamentalmente el recurso a la navegación astronómica.

Describiremos los principales métodos utilizados en la circunnavegación, que se desprenden de las anotaciones en los diarios mencionados.

LATITUD:

- Los primeros pasos. El método de las “Alturas/ distancias”
- Por la altura meridiana del sol
- Por la altura de la estrella Polar. El “Hombre del polo”
- ¿Y en el hemisferio Sur?

LONGITUD El problema irresoluto de la “altura leste oeste. Dedicaremos el siguiente apartado a este tema.

“PUNTO DE ESCUADRÍA Y PUNTO DE FANTASÍA”

LA VARIACIÓN MAGNÉTICA: Del “Norestar y Nordestear” de la aguja.

6. EL “REGIMIENTO DE ALTURA ESTE OESTE” DE RUY FALEIRO

En la preparación del viaje, Magallanes estuvo acompañado por el astrónomo, también portugués Ruy Faleiro.

En última instancia, fue apartado de la expedición “por motivos de salud” (incluso se llegó a decir que “por pérdida del seso”). Su puesto como astrónomo de la expedición fue ocupado por el cosmógrafo sevillano Andrés de San Martín.

Una de sus funciones fundamentales iba a ser la determinación de la longitud geográfica de las islas de la especiería. Ruy Faleiro entregó el llamado “Regimiento de la altura este oeste” con la descripción de varios métodos con dicho fin.

Haremos una reseña de dicho Regimiento y los métodos propuestos.

7. MEDICIONES DE LA LONGITUD DEL COSMÓGRAFO SAN MARTÍN

Andrés de San Martín, realizó varias observaciones astronómicas, para determinar la longitud geográfica de algunos puntos notables del viaje. Fueron efectuadas en tierra, con diverso resultado.

Comentaremos los detalles de cinco de ellas, lugares, método y como decíamos: resultados.

8. TABLAS ASTRONÓMICAS UTILIZADAS

Todos los métodos de posicionamiento astronómico citados requieren por supuesto el desarrollo de unos cálculos más o menos complejos y el auxilio de tablas con efemérides astronómicas.

Algunos aspectos náuticos de la primera circunnavegación.

Entre ellas destaca El “Almanach Perpetuum” de Abraham Zacuto (judío salmantino huido a Portugal tras la expulsión). En la versión latina de José Vizinho

9. UNOS APUNTES

- Tras el paso del estrecho ¿Se vieron afectados por el “Niño” en la entrada al mar del Sur?

¿Mereció el nombre de “Pacífico” o “mar de las Damas”?

- Tras la huida de Cabo Verde, Elcano hace rumbo a las Azores pasando el 15 de agosto de 1522 entre Fayal y Flores. ¿Conocía el régimen de vientos y corrientes? ¿Conocía la ruta “Volta da Mina o Volta pelo largo” portuguesa?

- “y este día fue miércoles, y este día tienen ellos por jueves, y así creo que nosotros íbamos errados en un día”

10. CONCLUSIÓN

Queda claro que una empresa de esta envergadura, circunnavegando el globo, surcando océanos inmensos y hasta entonces desconocidos, además de un valor, voluntad y coraje extraordinarios, requirió también de una pericia marinera y unos conocimientos náuticos remarcables.

Obviamente estos conocimientos no eran fruto de la casualidad sino de experiencias e iniciativas forjadas en anteriores empresas.

Espero con este modesto trabajo, haber contribuido a su reconocimiento.



500 años de ciencia ‘en alta mar’: la ciencia como aventura y riesgo

-
Zientziaren 500 urte “itsas zabalean”:
zientzia abentura eta arrisku gisa

Ekai Txapartegi

*UPV-EHU. Facultad de Educación, Filosofía y Antropología.
Departamento de Lógica y Filosofía de la Ciencia.*

En su canónico relato sobre “La invención de la Ciencia” (2017), David Wotton describe el descubrimiento del “Planeta tierra”, hace 500 años, como “el primer gran triunfo de la experiencia sobre la teoría filosófica”. Es evidente que el viaje culminado por Elkano tiene una especial relevancia para explicar el surgimiento de la ciencia moderna, no solo porque fijara la idea del ‘globo terráqueo’, transformando radicalmente la morfología cosmográfica sublunar del modelo aristotélico hasta entonces dominante; sino sobre todo porque esa peligrosa aventura, todavía hoy la más emblemática de los ‘viajes de descubrimiento’, ayudó a fijar el valor de la asunción de riesgos como parte de la axiología científica moderna.

Entorno intelectual europeo a principios del siglo XVI

La segunda década del siglo XVI crea un paréntesis de relativa tranquilidad entre la brutalidad de la inquisición de Torquemada y la serie de guerras religiosas que darán comienzo a partir de la contrarreforma del Concilio de Trento. En ese paréntesis de relativa tranquilidad comienzan, casi en paralelo, el viaje de Elkano y la Reforma protestante de Martín Lutero.

La vuelta al globo culminará en 1522, al año de que Roma declare hereje a Lutero. No obstante, todavía reina la paz en Europa y se respira cierta tolerancia teológica sobre lo nuevo que se manifiesta, por ejemplo, en el interés mostrado por el papa Clemente VII hacia la teoría heliocéntrica que Copérnico adelantó en 1510. El pensamiento humanista de Erasmo domina el ambiente, inclinándolo hacia un ecumenismo tolerante, dialogante y conciliador que prefiere la paz frente a la verdad.

Las dos esferas y la “alta mar”

Elkano se lanzó a ‘alta mar’. La cosmografía de la época no imaginaba la tierra ni como plana ni como redonda. Lo más habitual entre filósofos y geólogos era pensar que el agua del mar era más alta que la tierra, porque la esfera de agua era la masa que rodeaba la esfera de tierra.

Así, en 1508 se publicó un texto de Dante, Disputa sobre el agua y la tierra, escrito doscientos años antes, donde se expone (con el propósito de cuestionarlo) la opinión más habitual:

“Opinar que el agua no es más alta que la tierra equivale a contradecir a los sentidos; por lo tanto, es opinión falsa. (...) Se demostraba por la experiencia de los marineros, que navegando por el mar ven los montes por debajo de ellos, y lo prueban diciendo que los ven subiendo al palo mayor, pero desde la cubierta del barco no los ven; lo cual parece suceder porque la tierra es bastante más baja y se halla hundida en relación con la superficie del mar”

La cartografía del siglo XV muestra representaciones circulares del mundo sublunar, cuidándose de no desafiar el principio filosófico fundamental (Aristotélico) de un universo esférico constituido por intra-esferas (de tierra y agua). El mapa del mundo de Ptolomeo, “Geografía”, ‘redescubierto’ y cuyas copias empezaron a circular por Europa a partir de 1477, rápidamente se reintegra dentro de esa concepción del universo esférico.

Unos pocos años después, sin embargo, llegará el plan de Colón de cruzar a oriente por el otro lado, poniendo definitivamente en crisis la teoría hegemónica de las dos esferas, y uniendo tierra y agua en un único globo.

Así como el definitivo relato de Vespucio en 1503, que informó al público europeo del ‘descubrimiento’ de un Nuevo Mundo, otro inmenso trozo de tierra al otro lado del océano. Las antípodas se habían convertido en una realidad, por lo que no había manera de compatibilizar los dos continentes con la teoría medieval de las dos esferas.

El valor como valor científico

Dice Javier Echeverría que “es preciso replantear la noción de valor, de modo que abarque los diversos tipos de valores, incluidos los valores de la ciencia” (2007: 446). A partir del giro axiológico de la segunda mitad del siglo XX, es común analizar la práctica científica como una práctica llena de valores. Tanto valores epistémicos como no epistémicos.

“Los científicos, tanto del pasado como del presente, suelen variar en lo imaginativos, minuciosos, rigurosos, atrevidos, lúcidos, receptivos, modestos, etc. que son. Casi todos ellos son ‘racionales’.” (Kitcher 2001 (1993): 270)

En este contexto es pertinente preguntar: ¿es la valentía una virtud científica? Evidentemente dependerá del contexto, de cuán difícil o necesario sea alcanzar la verdad científica que se persigue.

Pero hay un hecho para justificar que los “viajes de descubrimiento” del siglo XIV y XV fueron importantes para el futuro nacimiento de la ciencia moderna. Los filósofos naturales del siglo XVII los tomaron como sus modelos de referencia y se compararon sus descubrimientos con las de aquellos.

“Galileo, cuando en 1610 anunció al mundo lo que había visto a través de su telescopio, fue comparado con su paisano florentino Américo Vespucio, con Cristóbal Colón y con Fernando Magallanes. Al descubrir las lunas de Júpiter, Galileo había descubierto nuevos mundos, igual que había hecho la navegación. A partir de entonces, todos los científicos soñaban con hacer descubrimientos comparables.” (Wootton 2017 (2015): 55)

Incluso 150 años después del viaje de Elkano, Robert Boyle hablará de

salir a cazar verdades. Ya que el conocimiento es el bien supremo, el deber de los científicos es asumir los riesgos que ello implica. Más contundente, Robert Hooke animará a la Royal Society a convertirse en un ‘ejército *cortesiano*’, inspirado en el conquistador Hernán Cortes.

Para los primeros científicos del siglo XVII, la valentía será un rasgo de carácter necesario para el descubrimiento y la conquista de nuevas verdades. Tratan de imitar, a su manera, a los descubridores y conquistadores del siglo anterior.

Así pues, creo que es posible afirmar que estos viajes de descubrimiento sentaron las bases, no solo de una nueva cosmología, sino también de un nuevo proceder: el proceder científico. Ya que instauraron el valor (la valentía) como una virtud fundamental del científico.

ELKANO ETA LEHEN MUNDUBIRA: 500 URTE GEROAGO ELKANO Y LA PRIMERA VUELTA AL MUNDO: 500 AÑOS DESPUÉS

EHU - UDA IKASTAROA 2019

UPV - CURSO DE VERANO 2019

