



ELKANOREN EUSKAL HERRI BARNEKO BIDAIA UN VIAJE POR LA EUSKAL HERRIA DE ELKANO

EHU-UDA IKASTAROA 2021
UPV- CURSO DE VERANO 2021

ELKANOREN
EUSKAL HERRI
BARNEKO BIDAIA
UN VIAJE POR
LA EUSKAL HERRIA
DE ELKANO

EHU-UDA IKASTAROA 2021
UPV- CURSO DE VERANO 2021



UDA IKASTAROAK
CURSOS DE VERANO
SUMMER COURSES

UPV/EHU

ELKANO

Euskaldunak
mundubiran,
berrie ere

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

Lehen edizioa: 2021eko iraila.
Primera edición: septiembre de 2021.

Diseinua eta maketazioa / Diseño y maquetación:
Alambre Estudio

ISBN: 978-84-09-37793-0
Legezko Gordailua / Depósito legal: LG D 85-2022

Guztiz 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.



ELKANOREN EUSKAL HERRI BARNEKO BIDAIA UN VIAJE POR LA EUSKAL HERRIA DE ELKANO

EHU-UDA IKASTAROA 2021
UPV- CURSO DE VERANO 2021

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

AURKIBIDEA

ÍNDICE

Aurkezpena	9
Presentación	11
Hitzaldiak / Conferencias	13
La vida cotidiana en Euskal Herria en la época de la primera circunnavegación <i>Beatriz Arizaga Bolumburu</i>	15
La I Vuelta al Mundo. Un capítulo de una Europa en puertas de un nuevo mundo <i>Manuel J. Parodi Álvarez</i>	37
Ontzigintzaren tradizioa eta mugaz haraindiko loturak Elkanoren garaian <i>Beñat Eguiluz Miranda</i>	53
Gizonak itsaso zabalean... eta emakumeak? Elkanoren garaiko euskal kostaldeari buruzko aipu batzuk genero ikuspegitik <i>Janire Castrillo</i>	77
Mahai inguruko ponentziak / Ponencias de la mesa redonda	97
<i>Gaia: Mundu berri bat / Tema: Un mundo nuevo</i>	
La era Elkano y la moderna “lex mercatoria”: fuente de innovación social y jurídica <i>Juanjo Álvarez</i>	99
Elkano, zientziaren inguruko bira bat? <i>Guillermo Roa Zubia</i>	105
“... e tres parrillas de fierro.” <i>Aitor Arregi</i>	109
Ahozko komunikazioak / Comunicaciones orales	119
Mercancías de la armada Magallánica compradas en el País Vasco <i>Pedro Cuesta Escudero</i>	121
Los expedicionarios de Deba en la armada a la especiería de Magallanes y Elcano <i>Angel Azpeitia de Diego</i>	127
Situación jurídica del mercader marítimo en la Euskal Herria del siglo XVI. Análisis de los riesgos empresariales y la protección legal dispensada por el ordenamiento vigente. <i>Borja Mollá Moral</i>	137
XVI.mendean Europan zegoen ingurugiroa arlo sozial, ekonomiko eta empresa ikuspuntutik begiratua: Kapitalismoaren sorrera <i>Gotzon Garmendia Aldasoro</i>	145
Maestres en la armada de Magallanes/Elkano <i>Alberto Rodríguez</i>	153
Dos proyectos, una realidad <i>David López</i>	161
J.S. Elkano. El manuscrito de la Primera Vuelta al Mundo. La Casa de contratación de la Especiería de la Coruña <i>Fernando Txueka Isasti</i>	169

AURKEZPENA

Argitalpen honetan, Uda Ikastaroen barnean *Elkanoren Euskal Herri barneko bidaia* ikastaroaren inguruko testuak biltzen dira: hitzaldiak, mahai-inguruko ponentziak eta ahozko komunikazioen txostenak. Hain zuzen ere, 2021eko irailaren 6an eta 7an egin zen ikastaroa, Donostian, Carlos Santamaria zentroan, Elkano 500 Fundazioaren eskutik. Hizlarien testuei dagokienez, uda ikastaroan aurkeztutako hizkuntza berean aurkezten dira hemen ere.

Aurtengo ikastaroaren helburuak Elkano 500 Fundazioaren lan-ardatzen testuinguruan kokatzeko saiakera egin dugu, hots: jakintza berria sortzea, gizarteratzea eta lankidetzaren sareak eraikitzea. Izan ere, orain dela 500 urteko Euskal Herriko gizartearen testuinguru sozio-ekonomikoa ezagutaraztearen inguruan jardun dute aurten landutako gaiak, garai hartako herritarren eguneroko bizitzara hurbildu nahian. Horren harira, bide eman dute, alde batetik, espedizio hartan murgiltzeko arrazoen inguruan pentsatzeko, eta bestetik, bidaiaren ondorioei buruz gogoeta egiteko, gaur egungo ikuspegitik, 500 urtean gure mundua zenbateraino aldatu den hausnartze aldera.

Gure eskerrik beroenak adierazi nahi dizkiegu liburu-argitalpen honetan bildutako lanen egileei beren ahaleginagatik, bai eta modu batean edo bestean ekitaldian –online nahiz presentzialki– parte hartu zuten guztiei eta ikastaroaren jarraipena egin zuten guztiei ere.

ELKANO 500 FUNDAZIOA

PRESENTACIÓN

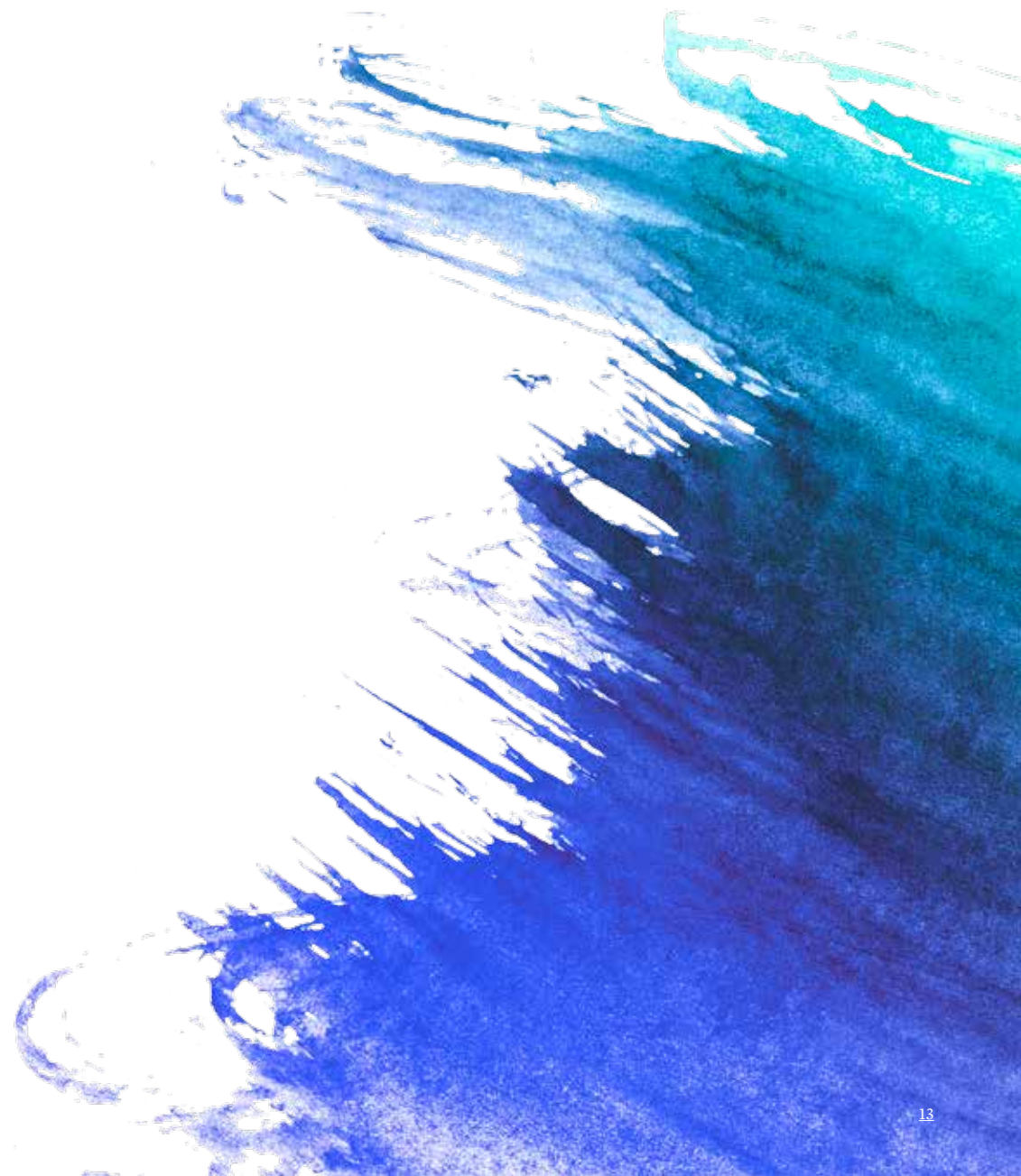
En esta publicación se incluyen textos del curso *Un viaje por la Euskal Herria de Elkano* incluido en los Cursos de Verano: informes sobre charlas, ponencias de mesas redondas y comunicaciones orales. El curso lo llevó a cabo la Fundación Elkano 500 los días 6 y 7 de septiembre de 2021 en San Sebastián, en el centro Carlos Santamaría. Los textos de los y las oradoras también se recogen en esta publicación, en el idioma en el que fueron presentados en el curso.

Además, los objetivos del curso se han centrado en el contexto de los ejes de trabajo de la Fundación Elkano 500, esto es, crear nuevo conocimiento, compartirlo con la sociedad y construir redes de trabajo. De hecho, los puntos trabajados ponen el foco en el conocimiento sobre el contexto socioeconómico de la sociedad de Euskal Herria de hace 500 años, con el propósito de realizar un acercamiento al día a día de las personas de aquella época. Asimismo, al tratar los mencionados temas, por un lado, se ha podido reflexionar sobre las razones de adentrarse en aquella expedición, y, por otro lado, se ha debatido sobre las consecuencias de dicho viaje; todo ello desde un punto de vista actual, para reflexionar sobre cuánto ha cambiado nuestro mundo en 500 años.

Por último, queremos mostrar nuestro más sincero agradecimiento a las y los autores de los textos que han colaborado en esta publicación. Igualmente, damos las gracias a todas las personas que han participado en este curso tanto online como presencialmente.

ELKANO 500 FUNDAZIOA

HITZALDIAK CONFERENCIAS





La vida cotidiana en Euskal Herria en la época de la primera circunnavegación

Euskal Herriko eguneroko bizitza lehen mundubira garaian

Beatriz Arízaga Bolumburu

Catedrática de Historia medieval, Universidad de Cantabria

Introducción

Para hacernos una idea del medio en el que se desarrolló la vida de Juan Sebastián Elcano, su familia, sus vecinos, los habitantes de otras villas colindantes y puertos próximos por donde se puede imaginar que creció y se formó, es conveniente hacer, antes, una breve presentación de la situación, teniendo en cuenta el marco espacial y la transformación que fue sufriendo.

La Cornisa Cantábrica presentaba y presenta una costa muy rocosa con montañas que se acercan hasta el mar. Los recursos agrícolas y cerealísticos, que son la base de la alimentación medieval, son escasos debido al terreno configurado en valles estrechos y a la alta humedad ambiental. Sin embargo, su plataforma continental, aunque estrecha, ofrecía una gran riqueza piscícola a las poblaciones costeras.

Tras la unificación de toda la costa Cantábrica en el reino de Castilla, en la primera mitad del s. XIII, los intereses políticos de las villas portuarias confluyeron aportando estabilidad a la zona¹.

Desde 1150 hasta finales del siglo XIV se generó un importante proceso de urbanización, de creación de villas, trataremos de incidir más en las villas portuarias. La concesión de cartas de poblamiento a iniciativa de los monarcas favoreció la concentración de la población en los nuevos enclaves y el desarrollo de las actividades económicas de carácter marítimo.

Se distinguen tres fases:

1ª Fase hasta la muerte de Alfonso IX (1230). Se reactiva especialmente la costa Gallega, la Cantabria y la Guipuzcoana, quedando algo más al margen Asturias, y prácticamente fuera de este proceso las costas de Bizkaia.

2ª Fase coincidente con el reinado de Alfonso X (1252-1281). Se organiza la costa Asturiana, con la creación de prácticamente todos sus puertos.

3ª Fase. Se produce en la primera mitad del s. XIV. Es ahora cuando se activa la costa Bizkaína, y se culmina la implantación de puertos en Gipuzkoa.

En algo más de dos siglos se crearon 48 villas portuarias, desde la frontera de Portugal hasta el reino de Francia, de Bayona a Bayona. 17 en Galicia, 13 en Asturias, 4 en Cantabria, 6 en Bizkaia y 9 en Gipuzkoa que tiene la mayor densidad de puertos en su línea de costa².

¹El matrimonio entre Alfonso IX de León y Berenguela de Castilla, hija de Alfonso VIII en 1197, permitió que 30 años más tarde (1227) se unieran ambos reinos con la subida al trono de su hijo Fernando III.

²Información más detallada sobre este proceso puede obtenerse en ARIZAGA B. La conflictividad por la Jurisdicción marítima y fluvial en el Cantábrico en la Edad Media. P. 17-55. Mapa y Cuadro en páginas 19 y 21. Publicado en Ciudades y Villas portuarias del Atlántico en la Edad Media. Edit. IER Logroño 2005

La presentación general de la línea de costa, es imprescindible para poder comprender el desarrollo de estos pequeños puertos vascos, que no tienen sentido si no es en relación unos con otros. Por sí mismos no hubieran tenido opciones de supervivencia ni de desarrollo, ni sus habitantes de haber podido activar sus actividades económicas pesqueras y comerciales³.

Creación de villas

A partir de ahora pondremos nuestro foco de atención en el territorio del País Vasco y especialmente en Gipuzkoa.

Gipuzkoa organizada espacial y socialmente en unidades territoriales conocidas como “Universidades”, se benefició a lo largo del s. XIII y XIV de una transformación de este espacio, con la aparición de 25 núcleos urbanos que jerarquizaron el territorio a favor de las poblaciones urbanas de reciente creación. Bizkaia obtuvo 21 villazgos y Álava 23.

Las villas supusieron una alternativa a las formas de poblamiento tradicionales y a la vida exclusivamente rural. La creación de villas urbanas fue muy bien acogida en Gipuzkoa y al finalizar la Edad Media y aún hoy día los núcleos que se fundaron permanecen “en activo”. Afirmación que no se puede mantener en similares términos para todo el País Vasco, ya que Álava y en menor medida Bizkaia vieron desaparecer o quedar relegadas algunas villas a meros enclaves rurales ya en la Edad Media⁴.

Características de estos núcleos

Las nuevas villas tienen como condición esencial ser recintos defensivos que protejan a la población que alberguen. Cuando las puertas de las villas se cierran, sus habitantes quedan separados del mundo exterior, y este encierro contribuye a crear una sensación de seguridad, de unidad, y de

³SOLÓRZANO TELECHEA J. Y ARIZAGA BOLUMBURU B. El fenómeno urbano medieval entre el Cantábrico y el Duero. Santander 2002

⁴Sobre el fenómeno de villas que no lograron desarrollar su potencial urbano puede verse la obra de MARTINEZ MARTINEZ, Sergio: Villas fracasadas en el desarrollo urbano medieval del País Vasco. Santander 2015 (Tesis Doctoral- Universidad de Cantabria. Acceso abierto UCREA).

pertenencia a un grupo.

Levantaron sus muros protectores por motivos defensivos, como se ha expuesto, para protegerse de los súbditos de otros reinos, Navarra, Francia, y especialmente de sus propios convecinos, caballeros y escuderos belicosos que atemorizaban con sus robos y violencia a la población en su discurrir cotidiano.

La obligatoriedad de rodear las nuevas viviendas con un muro es general para todas las villas. En ocasiones en el propio documento fundacional se explicita. En Renteria dicen “...*que las cercarían lo mejor que ellos podiesen, porque fuesen amparados...*”. En Usurbil se les concede a los pobladores “*que ficiesen puebla e villa cercada*”. En Cestona dice el documento “...*que la puedan cercar en la manera que ellos entendieren que mejor se podrán defender...*”. En Elgoibar y Zumaya indican las Cartas de Población, “...*que estén cercadas y de muros y torres...*” según sus posibilidades⁵.

La muralla era el elemento primordial de la realidad física y simbólica. Los muros eran la contraseña de la ciudad, son el límite entre esta y el campo. El espacio intramuros está privilegiado, y es ahí donde se generan esas características específicas del mundo urbano y también donde se implantan los gérmenes del mundo moderno.

Las villas gipuzkoanas fueron relativamente pequeñas, desde las casi 7 Ha. (6,4 ha) de San Sebastián-Donosti, hasta 1 Ha de Elgeta. Un rango de tamaño similar a otras de la zona norte. La superficie cercada por muros primeramente diseñaba las calles, generalmente paralelas, cuando el terreno elegido lo permitía, y el resto del espacio, casi en su totalidad, era repartido en solares iguales entre los vecinos, quedando algunos libres para pobladores posteriores.

Quienes deseen conocer el territorio vasco y su evolución en su organización administrativa, puede ver el artículo de GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. Álava, Guipúzcoa y Vizcaya en los siglos XIII al XV; de los valles a las provincias. En RIEV nº 45 1. 2000 pp. 197-234
⁵GOROSABEL, Pablo. Diccionario Histórico Geográfico de Guipúzcoa. Edit. La Gran Enciclopedia Vasca. Bilbao 1972. En el T. IV edita todas las Cartas Fundacionales de las villas guipuzcoanas, así como privilegios posteriores concedidos para delimitar términos jurisdiccionales u otros de interés para el despegue urbano. Pp. 705-723-697-698-736- 681-682

En inicio el espacio que correspondía a cada unidad familiar era de 8 m. de fachada a la calle por 12m. de profundidad. Las viviendas no se planteaban como unidades autónomas, sino que constituían un conjunto homogéneo seriado, formando una hilera o manzana, que podía ser doble en el interior de la villa o simple en las proximidades de las murallas.

Desde el punto de vista urbanístico los solares con el paso del tiempo se fueron transformando. La alta densidad de población, obligó a los vecinos a fragmentar sus solares o a construir en altura.

La pretendida homogeneidad social, reflejada en los Documentos fundacionales, e incluso en los solares (parcelas) de casas, igualitariamente repartidos, no cuajó de forma perfecta y con el tiempo fue transformándose y jerarquizándose, al igual que fueron transformándose los espacios privados.

La vida en el espacio intramuros

En las villas medievales de Gipuzkoa, al igual que las demás del País Vasco, el espacio cercado, era mayoritariamente de uso privado, estaba repartido en solares entre los vecinos, para la construcción de sus viviendas familiares. El espacio público era muy escaso fuera de la red viaria, calles, cantones y el espacio reservado al edificio eclesial y sus anexos.

Las calles adoptaron un trazado regular que indicaba una planificación previa. Calles rectas, cruzadas perpendicularmente por otras, generalmente más estrechas, siempre adaptándose al terreno elegido para su ubicación. En las villas vascas la anchura de las calles era de 4 metros, salvo algunas de las calles principales de San Sebastián-Donostia, como Santa María, San Vicente, Poyuelo, que sabemos que eran de una anchura mayor. La longitud de las calles está en relación directa con el tamaño y la superficie cercada.

Estas calles, por pequeñas que nos puedan parecer, albergaban mucha vida. Estaban ocupadas y frecuentadas por comerciantes, viandantes, artesanos, bestias de transporte, animales domésticos etc.

La actividad económica se desarrolla y se expande por toda la superficie

urbana. Tanto artesanos como comerciantes no tienen ningún reparo en ocupar la calzada para realizar sus actividades profesionales. Sacan sus bancos de trabajo a la calle para aprovechar mejor la luz diurna, exponen sus productos en “tableros” o mostradores, los carniceros matan las reses y arrojan sus desperdicios a la vía pública. Los comerciantes ambulantes exponen y venden sus productos en las calles, las pescadoras venden el pescado en la calle etc.

En un inicio la actividad económica se realizaba en toda la villa sin adscribirse a un lugar fijo pero, con el paso del tiempo, al ser estas actividades más estables, se fijan en lugares determinados. Por lo que se aprecia en la documentación, las carnicerías o despachos de carnes son las primeras en establecerse en lugares fijos. Las carnicerías se instalan en una misma calle, como ocurre en Elgoibar que de las cuatro carnicerías, tres están en la misma calle. Mas significativo es el caso de San Sebastián-Donostia, que desde principios del s. XIV esta actividad está dando nombre a una calle de la villa, donde se ubicaban los despachos de carnes.

También las actividades de carpinteros o herreros suelen dar nombre a las calles.

Los pequeños establecimientos comerciales, las tiendas, se situaban en las plantas bajas de las viviendas, sobresalían de la línea de fachada con sus mostradores y “pendís”. El producto final artesanal era expuesto en estos mostradores, llamados “tableros” y en los “pendís” que invadían la calzada estimulando la compra de los viandantes. En muchas ocasiones el deseo de exponer sus productos en la vía pública, afectaba a la correcta circulación y tránsito por ella. Así queda reflejado en las Ordenanzas Concejiles de Mondragón y San Sebastián. Mondragón en sus Ordenanzas prohíbe que se ocupen dos tercios de la calle con estas actividades y tratan de preservar para el libre tránsito de personas y bestias la mitad de la calle (2 metros)⁶.

A finales del s. XV, la sociedad urbana considera necesario construir edificios de carácter público para ciertas actividades económicas, como “la

casa de matar reses” mataderos y las “lonjas” dónde almacenar los productos que llegan al mercado de la villa.

Las bestias, vacas, bueyes, carneros, ovejas, cerdos se sacrificaban en las carnicerías (despachos de carne) y también en casas particulares. En la villa de San Sebastián había vecinos que prestaban su vivienda para la matanza de las vacas y recibían en pago de las molestias causadas, la lengua del animal⁷.

Las lonjas podían ser tanto públicas como privadas, A partir de la segunda mitad del s. XV tenemos noticias de la construcción de Lonjas municipales, en San Sebastián en 1477, y por las mismas fechas en Fuenterrabía-Hondarribia⁸.

Pero era el mercado, el espacio público por excelencia donde se realizaban semanalmente las actividades comerciales en la que se veían implicados la mayor parte de los vecinos. Se celebraban en las calles o en “plazas”, junto a las iglesias, en la confluencia de las entradas a la villa⁹.

La actividad social en el espacio público

En recintos urbanos pequeños, con calles no muy anchas y una población que transita, trabaja y vive en la calle, se produce un continuo contacto vecinal, que en la mayor parte del tiempo fue amigable, colaborativo y pacífico. Sin embargo, por lo que nos dice la documentación de finales del s. XV y comienzos del s. XVI, no siempre fueron capaces de mantener la concordia y las peleas, ataques y alborotos debieron ser abundantes.

Por ello las Ordenanzas Municipales de casi todas las villas en sus primeros capítulos abordan el problema de la paz social y la agresividad

⁶La ocupación de la calle y su cerramiento por medio de aleros es general en las ciudades medievales. En las Ordenanzas de la ciudad de Toledo se prohíbe que los tejados de cada lado de la calle sobresalgan más de un tercio de la anchura de la calle, reservando el tercio del medio de calle abierto para que entre la luz del sol, caiga el agua de la lluvia, circule el aire y puedan pasar las cabalgaduras.

⁷AGS-RGS 1495. Folio 352

⁸AGS-RGS 1492- IV Folio 245 y AGS-RGS 1491-IX Folio 13

⁹La concesión de un día de mercado suele venir explicitado en las Cartas fundacionales o en privilegios posteriores. El mercado semanal de Bermeo debía celebrarse en el cementerio de la iglesia de Santa María de la Atalaya. Véase HENAO G., Averiguaciones de las antigüedades de Cantabria. Reedición La gran Enciclopedia vasca Bilbao 1980. (Primera edición en Tolosa 1894) T.I lib. 1 cap. 42 p.234

entre sus ciudadanos en la vía pública. En las Ordenanzas de San Sebastián se condenan todo tipo de ataques, con saetas, ballestas, armas blancas, palos, fustas, puños, manos, tirones de cabellos, de barbas, de tocas (en las mujeres) etc. Sorprende que se penalice con menor multa y prisión a quien atacare con arma blanca e intención de herir (cincuenta maravedís y tres días en la cárcel), que aquel que tire a otro “maliciosamente” de los cabellos (cien maravedís y ocho días en la cárcel). Se penalizaban fuertemente los pequeños delitos, como los insultos, porque podían ser generadores de grandes peleas¹⁰.

Espacios de reunión (concejos)

La comunidad urbana tenía necesidad de reunirse para resolver los asuntos de interés comunal, para dichas reuniones del Concejo, elegían ciertos espacios dentro de la villa. En un principio se solían reunir en lugares abiertos, al aire libre, bajo un árbol señalado, en un campo abierto como lo hacen los vecinos de Elgoibar en el campo de Hubicarte, cuando la lluvia no lo impidiera. En algunas de las villas costeras las reuniones se celebraban en el arenal, como las reuniones del concejo de la villa de Monreal de Deva en 1382. Teniendo en cuenta la climatología adversa, las reuniones concejiles tratan de celebrarse a cubierto. En Mondragón todavía en la segunda mitad del s. XV se reúnen en los bajos de las casas de algún vecino. En 1464 en el portal de la casa del Bachiller Orozco. En 1466 las Juntas generales de la provincia se reúnen en los bajos de la casa de Juan López de Oro, en 1499 el Concejo seguía reuniéndose en las casas de de los hijos de Orozco. En Tolosa en 1448 se reunieron en la casa de Juan Martínez de Zaldibia “de puertas a fuera”.

Pero el lugar más idóneo parece que fueron las iglesias o dependencias anejas, cementerio o plazas adyacentes. En 1355 la villa de Segura tenía por costumbre reunirse a concejo bajo el fresno del cementerio de Santa María. En 1324 también San Sebastián se reunía “en el cimiterio detrás de la iglesia de la Sennora Santa María de la dicha villa”.

¹⁰Ordenanzas Municipales de San Sebastián de 1498. En ANABITARTE B. Colección de documentos históricos del Archivo Municipal de la MN y ML Ciudad de San Sebastián. Años 1200-1813 San Sebastián 1895

Por lo general a lo largo de todo el siglo XIV y XV, los asuntos de interés urbano son tratados en los edificios de las iglesias, en ellas se redactan Ordenanzas Municipales, se firman concordias y pactos, se escriben escrituras de vecindad y hasta se eligen anualmente a los cargos concejiles. En 1370 el Concejo de Tolosa redacta cuatro Ordenanzas en la Iglesia de Santa María. En Deva en 1394 se redactan las Ordenanzas en la “cámara de la iglesia de Santa María.”. La iglesia de San Salvador de Guetaria ya era utilizada para estos fines en 1379 y en 1397 se celebraron en el Coro de dicha iglesia las Juntas Generales de la Provincia. En 1492 Vergara (Bergara) hace elecciones de alcalde y oficiales en su iglesia. En San Sebastián las reuniones del concejo se celebraban en el “sobrado” (piso) de la iglesia de Santa Ana, próxima a la parroquia de Santa María.

Esta práctica era muy habitual en todo el reino, por ello en las Cortes de Toledo de 1480 se obliga a que todas las ciudades y villas edificaran en el plazo de dos años una “Casa de Concejo”¹¹.

Azcoitia dispone en 1484 de una torre para las reuniones de concejo, Elgoibar en 1460 tiene construida su casa de Concejo encima del portal de entrada a la villa. Usurbil edificó una casa de concejo a finales del s. XV, que actualmente se conserva¹².

Espacios de reunión. Las plazas

Pero el lugar público por excelencia fue la “plaza”. Las menciones a plazas en el interior de las villas son relativamente abundantes, y en cada villa podemos encontrar una o más plazas, ya que éstas tenían unas características totalmente diferentes a las actuales. Las plazas se formaban

¹¹Cortes de Toledo de 1480. “Porque paresce cosa desaguisada e de mala gobernación que las ciudades e villas de nuestra corona real no tengan cada una su casa publica de ayuntamiento e cabildo en que se ayuntar, las justicias e regidores e entender en las cosas complideras a la república que an de gobernar. Mandamos a la justicia e regidores de las ciudades e villas e logares de nuestra corona real que no tienen casa pública de cabildo e ayuntamiento para se ayuntar, que dentro de dos años siguientes, contados desde el día en que estas nuestras leyes fuesen pregonadas e publicadas, fagan cada una ciudad e villa se casa de ayuntamiento e cabildo en que se ayunten, sopena de que es la ciudad e villa donde se finiere fuera del dicho termino, que dende en adelante los tales oficiales ayan perdido e pierdan los oficios de justicia o regimientos que tienen.”

¹²ARIZAGA BOLUMBURU, B Urbanística medieval San Sebastián 1990 pp195

en las confluencias de varias calles, podían encontrarse también en las proximidades de las iglesias, como la plazuela de Santa María en Tolosa y muchas veces junto a las puertas de entrada de las villas como en Mondragón, San Sebastián y Elgoibar. Esta última en 1506 tenía dos plazas en uso, en los extremos de la población, junto a las puertas de entrada. La “plaza de arriba” junto a la puerta que salía hacia la iglesia de San Bartolomé, y la “plaza de abaxo” junto a la puerta del arrabal¹³.

En ellas se realizaban los mercados, o la venta del pescado, en ellas se proclamaban las noticias y las leyes por medio de los pregoneros, allí acudían los viajeros, y también en ellas se ejecutaba la justicia, para escarmiento de la población.

La única “plaza” creada a partir de un concepto moderno fue la denominada posteriormente “plaza vieja” de San Sebastián a partir del incendio de 1498, estaba situada entre las murallas y la calle Embeltran.

Espacios urbanos-semirurales

Estas villas, a las que llamamos espacios urbanos, tenían características semirurales. Los pobladores se instalaron en un nuevo medio, pero no supieron o no pudieron desprenderse totalmente de las formas del mundo rural. Mientras les fue posible mantuvieron algunas huertas en el interior del recinto amurallado, eran muy pequeñas, en ocasiones aprovechando los solares todavía sin ocupar. Pero por lo general no duraron mucho, tuvieron que desplazarse al exterior a medida que se fue densificando la población.

Quienes si compartieron su vida en el interior de las villas fueron los animales domésticos. Cada familia tenía sus animales que le abastecían de huevos y carne y debían de andar sueltos por las calles con mayor frecuencia que la deseada. Todavía en San Sebastián a finales del s. XV (1498) la Ordenanza 84 prohíbe que anduvieran sueltos por la calle cabras, puercos y aves de corral, permitiendo a los oficiales del concejo sacrificar a los animales que estuvieran fuera de las viviendas.

Conscientes de que la actividad económica, artesanal y la convivencia con animales y bestias de carga y transporte, provocaba situaciones malsanas, a finales del s. XV encontramos algunas villas que se preocupan por mantener limpias sus calles. San Sebastián en 1498 obliga a sus habitantes a limpiar las calles en la parte correspondiente a sus casas cada quince días, durante el verano. Las Ordenanzas de Hernani imponen la obligatoriedad de limpiar las calles a los vecinos, cada quince días, todo el año, y cada tres meses el canal que corría por la mitad de las calles, de manera que pueda correr el agua libremente por el¹⁴.

Hemos ofrecido la imagen de unas villas medievales pequeñas y densamente pobladas, con unos vecinos que deben satisfacer sus necesidades ineludibles de alimentación, vivienda y vestido, que, en el medio urbano, pueden generar mayor dificultad que en el medio rural.

La alimentación de finales del s. XV y comienzos del s. XVI

Veamos qué datos nos ofrece la documentación sobre la alimentación a finales del s. XV y comienzos del s. XVI.

La alimentación es la primera necesidad a satisfacer, y en la época se fundamentaba en el cereal, en el pan. Este podía obtenerse por cultivo propio o importándolo. En nuestro caso se recurre en buena medida a la importación desde otras zonas productoras. Al escasear el trigo los panes que se consumían llevaban un alto porcentaje de harinas de centeno y mijo. (al pan de mijo se le llamaba borona).

Además del pan, como alimentos vegetales, debemos citar las legumbres, los productos de huerta y las frutas. Las lentejas y las habas parecen los productos más consumidos. Respecto a los productos de la huerta, sabemos que en las huertas de las villas se recogen puerros, cebollas, berzas, perejil, lechugas, rábanos, pepinos.

¹³ARIZAGA BOLUMBURU, B Urbanística medieval San Sebastián 1990 pp197

¹⁴Ordenanzas Municipales de San Sebastián de 1498 Cap. 85. En ANABITARTE B. Colección de documentos históricos del Archivo Municipal de la MN y ML Ciudad de San Sebastián. Años 1200-1813 San Sebastián 1895
Ordenanzas Municipales de Hernani 1542 Cap. 57. Publicadas por AYERBE YRIBAR R. En Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País. Año XXXVIII- Cuadernos 1-2-3-4. San Sebastián 1982

Se conocían prácticamente todas *las frutas* actuales y se cultivaban especies que ya no son muy frecuentes en el País. Destacaban por su abundancia manzanas, castañas y nueces, pero junto a estas aparece otra larga serie de frutas tales como: peras, membrillos, limas, limones, naranjas, cerezas, guindas, friscos (cereza temprana), duraznos, nísperos, ciruelas, higos, avellanas, toronjas (pomelos rojos), bellotas, zarzamoras, uvas y melones¹⁵. Los frutales estaban muy protegidos, ya que se castigaba con la pena capital a aquella persona que cortara árboles frutales en número superior a cinco¹⁶.

La manzana es el fruto más abundante. Aparecen manzanales alrededor de las villas, en las heredades, en montes y lugares apartados, en realidad en todas partes, lo que pone de manifiesto el elevado consumo de este producto, tanto como fruta como transformada en sidra. La producción de sidra tuvo gran presencia a lo largo de la Edad Media y competía con el vino.

El cultivo de la vid también está extendido, pero a diferencia de la manzana, las viñas solo aparecen alrededor de las villas, nunca en heredades alejadas de estos núcleos de población. La uva que se produce es fundamentalmente blanca, aunque también se daba la negra, normalmente la proporción entre ambas era de un tercio de uva negra frente a dos de blanca. A lo largo del siglo XV, el consumo de este producto aumenta, o por lo menos aumenta la producción propia, dado que hay referencias concretas a que en este siglo mejora el viñedo en la villa de Guernica, así como a que crece el número de viñas en el término de Portugalete¹⁷.

La carne que se consumía era muy variada: vaca, novillo, cabra, oveja, cabrito, carnero, cordero, cerdo, caza, aves de corral como gallinas, patos, ánsares, ánades y palomas. De carne se estaba mejor abastecido que de grano, casi podría decirse que con su propia producción alimentaba a su población, aunque en algunos casos hubiera de recurrir a importar ganado de Francia o de Navarra.

La carne de vaca y carnero parece la más consumida, siendo igual la proporción de cada una de ellas. Esto podemos verlo, por ejemplo, en la distribución de las "tablas" de carne existentes en Bilbao a comienzos del siglo XVI. En esta villa había siete tableros, de los cuales tres eran para vender carne de vacuno, otros tres para la carne de ovino y uno para la carne de cerdo y sus productos derivados (tocino, manteca y untos). Pero hay que tener en cuenta que el consumo de cerdo es difícilmente controlable, dado que muchos vecinos de las villas crían sus propios cerdos.

La población urbana podía abastecerse de carne de diferentes maneras: teniendo en sus propias casas una pequeña pocilga o gallinero que les permitiera abastecerse de carne durante cierta parte del año. Recurriendo a la caza, cuyo aporte a la alimentación medieval fue siempre importante, o acudiendo a la carnicería¹⁸.

Se consumía mucho *pescado* debido a dos causas fundamentalmente, la primera a los muchos kilómetros de costa que poseían los territorios litorales, y en segundo término debido a las prohibiciones de la Iglesia, puesto que en todo el año había de 140 a 150 días en que no se podía comer carne, y solía suplirse en buena medida con el pescado. La variedad de pescados que se consumían era inmensa, se citan sábalos, lampreas, lenguados, barbarines (salmonetes), salmonetes, cabrillas, doradas, lubinas, muxarras, lamotes (breca), bogas, chicharros, albuces, corcones, jibias, pulpos, besugos, merluzas, congrios, meros, brecas, gorlines, perlonos, toninos o atunes, mielgas, pémpidos, agujas, rayas, tollos, lijas, ballenas y, sobre todo, sardinas. En los ríos y arroyos se criaban truchas, truchas asalmonadas, barbos, anguilas y salmones¹⁹. Para todos aquellos que no podían o no les interesaba acudir al mar o a los ríos para abastecerse directamente de pescado, estaba el recurso de acudir a los puestos de pescado que había en las villas, además los pescadores estaban obligados a llevar el pescado a las villas y venderlo públicamente, en las plazas y lugares señalados.

¹⁵La mención de estos productos no significa que no se produjeran más, sino que en la documentación solo hemos encontrado éstos. ORDENANZAS DE GUERNICA DE 1455-1514. Cap. 129

¹⁶Nueva Recopilación de Fueros de Guipúzcoa. Tit. XXXVIII. Cap. III

¹⁷Ordenanzas de Portugalete. Cap. 43.

¹⁸ARIZAGA BOLUMBURU, B., La comida en Guipúzcoa en el siglo XV. B.E.H.S.S. T. 16-17 (1982-1983) San Sebastián, pp. 176-194

¹⁹ARIZAGA BOLUMBURU, B. La Pesca en el País Vasco en la Edad Media. Pp. 13-28 en Itsas Memoria. T. 3 San Sebastián-Donostia 2000.

La dieta alimenticia se enriquecía con otros productos como huevos, leche, quesos, aceite, sal, miel. Dada la parquedad de las fuentes informantes, en lo que a este tema se refiere, podemos afirmar que se consumían por lo menos todos estos alimentos, aunque no descartamos la posibilidad del consumo de algunos otros, que no por estar ausentes en la documentación tuvieron que faltar necesariamente en las mesas medievales vascas.

La vivienda familiar

Otra de las preocupaciones primordiales era la solución al problema de la **vivienda** familiar. Al acudir al núcleo urbano de nueva fundación, todos los vecinos debían edificar su propia vivienda. Se trataba, por tanto, de una preocupación individual y colectiva.

Los materiales de construcción empleados en la arquitectura popular de aquella época debían de reunir tres características esenciales: que se encontraran en la proximidad de los núcleos de población, que fuera abundante y por último que su coste no fuera elevado. El material básico fue la madera, que reunía los tres requisitos. Prácticamente la totalidad del edificio se construía con dicho material.

Los vecinos solían tener acceso franco a la madera de los árboles que crecían en sus términos jurisdiccionales. Son numerosos los privilegios reales que lo señalan. El tipo de madera más utilizada era el roble y el haya. Aunque en el s. XV todavía muchas de las construcciones fueron realizadas en madera, los vecinos comienzan a alarmarse, afirmando que dicha costumbre era totalmente perniciosa para la colectividad, ya que el más mínimo incendio que se provocara en el recinto urbano, ponía en peligro a la totalidad del vecindario, como había sucedido en casi todas las villas.

Pero son dos los motivos que les impulsan a emplear otros materiales constructivos: El primero se refiere a la vulnerabilidad de la madera ante los incendios, y el segundo a la “escasez” de la madera. No podemos hablar de escasez de madera en términos absolutos, pero sabemos que era muy codiciada, para la construcción naval y para la elaboración de carbón para

las ferrerías. En los últimos años del siglo XV algunas villas se quejan de que sus montes se están “yermando” no pudiendo, por ello, cortar madera para hacer sus casas. Así les sucede a los vecinos de Mondragón en 1490, cuando reconstruyendo sus casas tras un incendio, tuvieron que adquirirla en los concejos colindantes, ya que no les llegaba con la suya propia.

Para evitar la propagación del fuego aparece otro sistema constructivo a partir del verganazo. Consistía en cerrar las paredes de las casas con ramas trenzadas, que se recubrían posteriormente con barro por ambas caras. Para ello se empleaba el mismo tipo de material que para la elaboración de los setos de separación entre propiedades. Este tipo de construcción se empleó primordialmente para las paredes interiores de las viviendas.

La construcción en piedra se introdujo muy tardíamente, en la segunda mitad del s. XV, y fundamentalmente en casas principales de las villas.

Es en los últimos años del x. XV cuando los concejos empiezan a obligar a los vecinos a construir con este material. Para conseguir este cambio se “privilegian” las casas de piedra sobre las de madera, dándoles prioridad a las fabricadas de cal y canto, pudiendo éstas elevarse sobre las de madera. Además después de la quema de una villa, a todos aquellos vecinos que reedifiquen sus casas en cal y canto se les aumentara el plazo de exenciones reales con respecto a los que construyan en madera, en la proporción de dos a uno.

Además de la vivienda común también se encuentran algunos ejemplos de Casas-Torre y de palacios urbanos en el interior de los recintos urbanos.

Las casas torre son viviendas típicas de la pequeña nobleza del mundo rural, pero la casa-torre urbana representa el principio del asentamiento de estos hidalgos en las villas.

Los Jefes de Linaje o Parientes Mayores se instalaron en los núcleos urbanos a medida que éstos se desarrollaron, porque deseaban participar en la actividad económica y mercantil propia de este medio y también para ejercer su influencia en la lucha de bandos. Estas casas estaban edificadas

totalmente en piedra y tenían algunos elementos de carácter bélico defensivos. Se situaban en las entradas de las villas, junto a las puertas y normalmente ocupaban el espacio de dos solares vecinales.

Los palacios urbanos son muy escasos, también contruidos en piedra, se caracterizan por su aspecto macizo, muy gótico. Es un tipo de construcción que no destaca en el conjunto urbano más que por su fachada. Con elementos decorativos en puertas y ventanas. Por lo general, son palacios sin patios interiores, ello se debe a la estructura y parcelación de los solares. Al ser las medidas de los solares algo rígidas, los propietarios de estas casas normalmente las erigen en el suelo de dos solares o de solar y medio, de modo que el espacio interior fuera mayor, sin romper las líneas urbanísticas góticas.

La estructura de la vivienda común, como ya se ha señalado estaba contruida en madera, sobre solares estrechos y profundos. Tenían dos huecos a la calle, la puerta y el del taller o tienda. Se componía de planta baja, y primer piso, con el paso del tiempo se fueron elevando en altura, sobrepasando en ocasiones los muros de la villa. En la fachada a la calle se sacaban “tableros” o mostradores donde exponían sus mercancías.

La actuación del concejo

Los vecinos se organizaron para dirigir y controlar el funcionamiento de su espacio amurallado. Las villas medievales tuvieron capacidad para gobernarse por sí mismas, como establecían sus documentos fundacionales, en el que se proponía la elección anual de los cargos concejiles entre todos los vecinos. En inicio todos podían ser electores y elegibles, con el paso del tiempo las formas de elección se irán complicando hasta llegar, en el siglo XV, al procedimiento de la insaculación, con una primera elección de electores y otra posterior de elecciones de cargos²⁰.

²⁰La insaculación consistía en:

1º Elección de electores, que pueden ser: Los oficiales del concejo salientes, o quienes estos oficiales elijan, o por sorteo entre los vecinos (Elgoibar)

2º Los electores escriben en secreto los nombres de los candidatos y los introducen en un recipiente cerrado

3º Una mano inocente, un niño, va sacando los papeles con los nombres que ocuparán los cargos del concejo

POLO MARTÍN R. Los Reyes Católicos y la insaculación en Castilla. En *Studia Histórica, Historia Medieval* nº 17 1999.pp. 137-197

Para ayudar a sus moradores, las comunidades urbanas a través de sus organizaciones concejiles, ejercían el papel de proveedoras, en unos casos, y de controladoras, en otros, de los bienes de la colectividad.

Preocupación por el abastecimiento urbano, su calidad y sus precios

La primera tarea que debían afrontar los concejos urbanos era la de garantizar el abastecimiento de productos alimenticios en los mercados de las villas. Tarea nada fácil en tierras de “acarreo”. Para ello, activaron medidas de presión sobre los lugares rurales colindantes para que toda su producción se orientara hacia los mercados urbanos y desarrollaron medidas atractivas para los mercaderes, de manera que les compensara traer sus productos a los mercados. Favorecieron las importaciones y limitaron las exportaciones. Todas estas medidas, generales en la edad media, no se consideraron excesivas ni carentes de sentido si tenemos en cuenta la amplia gama de productos que la ciudad necesita y que no siempre las produce, o no en la cantidad adecuada.

Dependiendo del grado de abastecimiento que tuvieran las villas, sus concejos podían obligar a mercaderes, en tránsito hacia otros lugares, que portaran vituallas en sus acémilas, a descargar la mitad del producto en su mercado, al precio fijado por ellos. Lo mismo sucedía cuando las embarcaciones cargadas de trigo o cereal pernoctaban en el puerto, el concejo de la villa podía obligarles a descargar la mitad del producto en el mercado, aunque el destino de la nave y su carga fuera otro puerto. Era una práctica habitual.

Cuando la necesidad era acuciante, las embarcaciones de las villas costeras salían a mar abierto para “capturar” navíos que transportaban grano y desviarlos a sus puertos. Se conocen numerosos ejemplos de reclamaciones de los patrones de los barcos desviados ante la Cancillería Real por esta práctica, ya que perjudicaba sus intereses económicos, puesto que el lugar de destino del navío tenía precios más elevados y la expectativa de ganancia se veía truncada con este “secuestro”.

De entre todas las villas, Bilbao fue la que ejerció mayor presión sobre los comerciantes para lograr tener su mercado abastecido. Sus Ordenanzas obligaban a todos los mercaderes terrestres que vinieran a la villa a comprar hierro y sardinas, que entraran con sus bestias cargadas de trigo. Quien entrara de vacío no podía sacar de la villa ningún producto²¹.

Una vez que se ha conseguido que los mercados estén abastecidos de productos alimenticios, al concejo todavía le queda tarea por hacer. Debe garantizar que todos los vecinos tengan las mismas posibilidades de acceder a los alimentos, por ello dictan medidas orientadas a la defensa del consumidor.

En primer lugar se prohíbe el acaparamiento de vituallas, bien por parte de comerciantes al por menor, carniceros, panaderos, etc. o por personas particulares que desean almacenar productos alimenticios para unos cuantos días. En la documentación municipal se ven, también, multas a personas que salen al encuentro de acémilas, barcos o carros con alimentos, para adquirir con anterioridad las vituallas destinadas a los mercados de las villas. Así mismo hay disposiciones contra carniceros que almacenan en sus casas más carne de la necesaria, contra panaderos que guardan más harina de la precisan para sus hornos.

Para controlar que las ventas se hicieran como marcaban las ordenanzas, se fijaban los lugares del intercambio. El mercado debía celebrarse siempre en el mismo lugar, alrededor de la iglesia, en el cementerio, en una plaza, etc. y se fijaban las horas en las que se podía comerciar.

Otra de las preocupaciones es el control de la Calidad de los productos y más concretamente de la relación calidad-precio. Están vigilantes para que sus vecinos no sean engañados en los sistemas de medición ni en el precio. El concejo tiene el derecho de fijar y establecer el sistema de pesas y medidas vigentes en la villa, y permite que los comerciantes poseas una copia de ellas para sus transacciones, aunque se vigilan regularmente para evitar fraudes. Una vez establecidas las medidas, los oficiales del concejo

establecen los precios, para algunos productos se hará diariamente y para otros mensualmente o cuando el concejo estime oportuno. También se establecen prohibiciones de reventa, con el fin de evitar acaparamientos.

Otra tarea primordial era el control del espacio intramuros - la edificación

El reparto de los solares entre los vecinos no aparece de forma explícita en todas las Cartas Fundacionales, pero en Guipúzcoa encontramos algunas referencias que nos permiten afirmar que así fue en la mayoría de las villas. En la Carta-Puebla de Azpeitia (1310) se dice que los terrenos sean repartidos igualitariamente entre todos y en Villarreal de Urrechua se citan qué “omes buenos” (10) van a ser los que repartan los solares, se dan las medidas (8x12m) y se dice que esta medida de solar es la utilizada en toda Gipuzkoa.

Las villas más prósperas atrajeron a mayor población y como consecuencia los solares, repartidos en inicio, no resultaron suficientes para albergar a todos. Se modificó el solar familiar, se dividió por la mitad, y también se construyó en altura, elevándose el número de plantas habitables. Ante la escasez de espacio se “ocupan” los espacios públicos intramuros, especialmente los “caminos de ronda”, los espacios próximos a las murallas. Aunque esta medida no logra ofrecer más solares familiares, si consigue aumentar los metros cuadrados de algunos de ellos, también se crean nuevos arrabales, pegados a las cercas de las villas. Es un fenómeno lento pero que en el siglo XV ya es visible en casi todas las villas, las viviendas han crecido a lo alto y en algunas localidades, son más altas que los muros defensivos, en Elgoibar, aún con las puertas cerradas los vecinos pueden entrar en la villa subiéndose a los árboles que han crecido junto a los muros.

El ataque al espacio público fue paulatino e imparable, además se vio favorecido por los numerosos incendios sufridos. Al quedar destruidas las casas y tener que reedificarlas en el menor tiempo posible, muchos propietarios cometieron irregularidades ocupando espacio de la vía pública, bien avanzando en la línea de fachada, o construyendo escaleras exteriores en piedra que dificultaban el tránsito.

²¹Sobre el abastecimiento urbano puede verse el Capítulo “Abastecimiento del Señorío y política comercial de las villas” pp 302-348. En la obra GARCÍA DE CORTÁZAR, ARIZAGA, RIOS Y DEL VAL. Bizcaya en la Edad Media. T. II. Bilbao 1985

Algunas villas tras sufrir incendios totales tuvieron que repensar la manera de reconstruir la población y dictaron Ordenanzas de Reconstrucción, como es el caso de San Sebastián en 1489 y Elgoibar en 1490. En dichas Ordenanzas los Concejos reorganizan el interior del recinto urbano. Regulan la conservación del espacio público inicial, manteniendo libres las calles para el tránsito de personas y bestias. Ordenan retranquear las fachadas de casas que hubieran ocupado suelo público, ordenan retirar estorbos como escaleras construidas en piedra para acceder a los pisos superiores, o tiendas que sobresalen excesivamente. También se ocupan de las alturas máximas que deben tener las viviendas y de cómo y cuánto deben sobresalir los tejados de las casas.

Otra de las preocupaciones del concejo era la forma constructiva. Prácticamente todas las viviendas estaban construidas en madera, salvo algunas casas torre o palacios, pero son ejemplos muy tardíos.

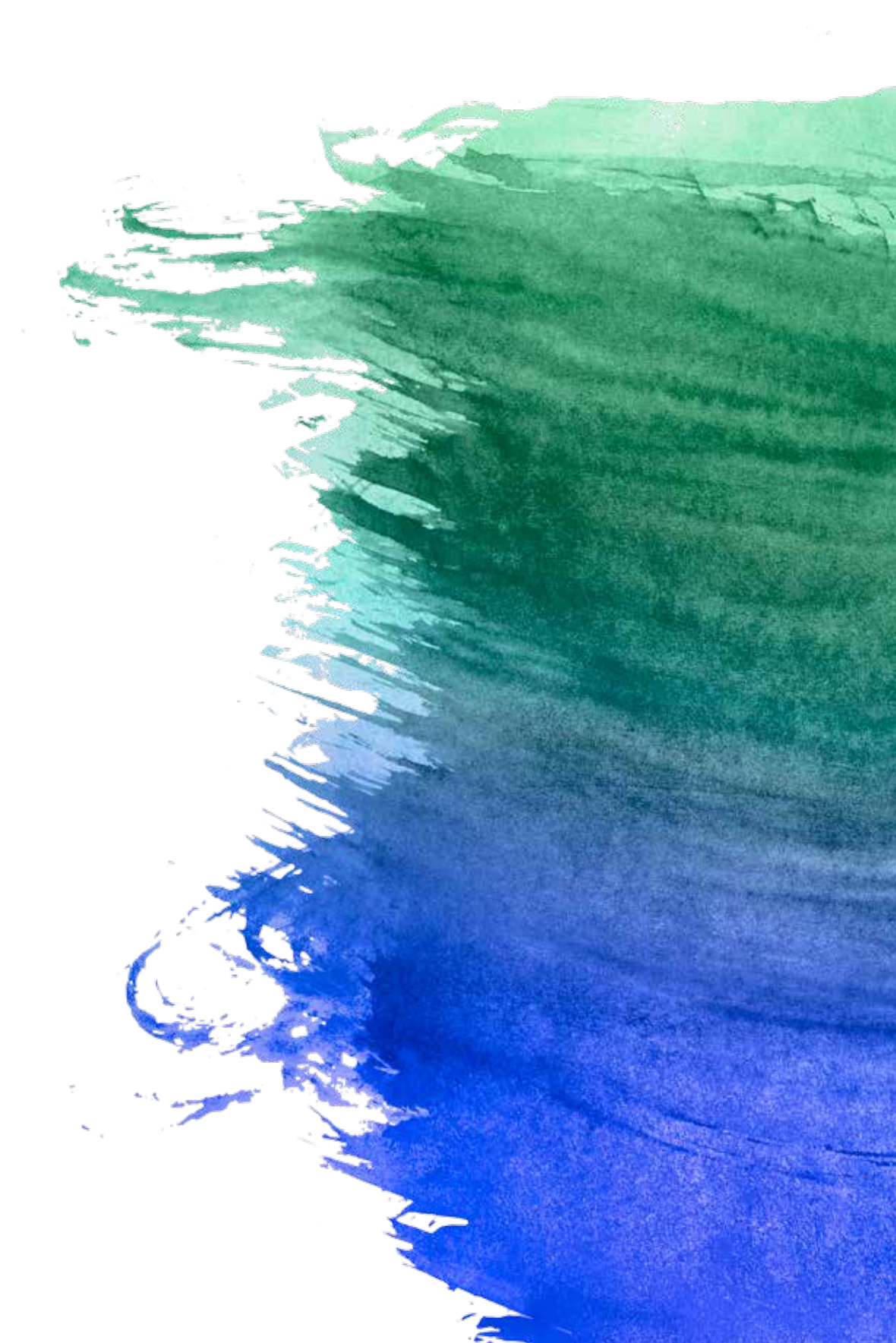
Para evitar la propagación de los incendios, establecen que las paredes medianeras de las cosas sean construidas en piedra. Dicha medida, en origen razonable, suscitó gran rechazo entre los vecinos, ya que su construcción era mucho más cara y además la anchura de dicha pared medianera era muy superior (60 cm) a la de madera con la consiguiente reducción de espacio interior.

Las Ordenanzas municipales “obligan” a sustituir la madera por la piedra, como elemento constructivo, aunque no siempre fue posible. El objetivo era dificultar la ocasión y la propagación del fuego en las viviendas. Para ello se ordena que dentro de los muros de la villa, en las casas, no se guarden pajas ni alquitranes, ni cualquier otro material inflamable. Los hornos y fraguas se saquen fuera de los muros, permitiendo únicamente los fuegos de los “plateros” u orfebres.

La altura de las viviendas también se regula prohibiendo casas de más de 4 alturas, alegando que en esos casos es muy difícil sofocar el fuego, además las llamas pueden saltar por lo alto de una casa a otra.

En caso de que, desgraciadamente, se hubiera producido el fuego establecen medidas para atajarlo, ordenando cerrar las puertas de la villa para impedir que los vecinos la abandonen obligándoles a que trabajen todos juntos para atajarlo. Sólo se podría abandonar la villa en caso de que el desastre fuera total e irremediable. Se dictamina también qué viviendas deben ser destruidas, a modo de cortafuegos, para evitar que prenda toda la villa²².

²²Véase ARIZAGA BOLUMBURU, B. Urbanística medieval. Edit Haramburu, San Sebastián 1990 pp.318-329



La I Vuelta al Mundo. Un capítulo de una Europa en puertas de un nuevo mundo

Lehen mundubira.
Europaren historiako mugarria,
mundu berri baten atarian

Manuel J. Parodi Álvarez

Universidad de Cádiz

orcid.org/0000-0002-7929-5096

La Primera Circunnavegación del Mundo en lo que tiene de calado histórico global es a todas luces uno de los momentos cruciales en la Historia de la Humanidad, un momento que marcaría un verdadero antes y un después en la Historia. Si tuviéramos que detenernos brevemente a dar unas pinceladas sobre Magallanes y Elcano, cabría señalar que el navegante portugués -al servicio de Castilla- Hernando de Magallanes fue mucho más que un marino: la suya fue una voluntad férrea cuyo impulso original -plasmado en el Viaje a la Especiería navegando siempre hacia Occidente desde las aguas del Atlántico gaditano- ayudaría a cambiar el Mundo para siempre merced a las consecuencias de un viaje terminado de manera muy diferente a lo que apuntaran las intenciones primeras del lusitano.

Queremos en este somero ensayo acercarnos a algunas de las claves de la I Vuelta al Mundo, de una parte, al tratar sobre las circunstancias del contexto geográfico y cultural en que se gesta dicha hazaña culminada por Elcano y la dotación de la nao Victoria en septiembre de 1522.

Para acercarnos de forma breve a quién era y qué fue Juan Sebastián de Elcano, podríamos apuntar que este marino vasco natural de la villa de Guetaria, a quien se ha de reconocer como un hábil conductor de hombres, habría de ser el verdadero responsable de la culminación con éxito de la I Vuelta al Mundo tras la muerte de portugués Hernando de Magallanes. Elcano es, hasta donde sabemos, el verdadero inspirador e impulsor de la Primera Vuelta al Mundo, el artífice de que desde 1522, la vuelta de la nao Victoria a las aguas del Guadalquivir, en el antiguo reino de Sevilla, terminase haciendo de la Tierra una superficie medible, tangible, enorme, pero finita y abarcable.

Desde la perspectiva europea, la Corona lusa en el siglo XV sería una de las grandes potencias marítimas del continente; Portugal sería el primer Estado europeo en abrirse a los grandes horizontes oceánicos, y tras su victoria sobre turcos y egipcios en la batalla de Diu (costa noroccidental de La India, año 1509), llegaría a ejercer una efímera talasocracia siendo sustituida al poco en tal papel de potencia marítima hegemónica por la Monarquía Hispánica, la cual continuaría ejerciendo el dominio de los mares (literatura, cine, historiografía anglosajona y Leyenda Negra aparte...) hasta fines del siglo XVIII cuando no hasta la batalla de Trafalgar (1805) y la pérdida de los territorios continentales americanos de la Monarquía a lo largo del primer cuarto del siglo XIX.

Mares ignotos y lejanos

Portugal apostaría, a fines de la Edad Media, por abrirse paso a través de un “mar” que en el imaginario antiguo (en el mundo romano) como en el imaginario medieval era considerado como un “Mar Tenebroso”, el océano Atlántico, un ámbito lleno de peligros e incertidumbre, pero también el ámbito de la proyección idónea -si no única- para las necesidades y las oportunidades lusas. Tierra de marinos, era natural que Portugal se abriera camino a través de las ondas recogiendo y poniendo en valor conocimientos centenarios a la hora de explorar las sendas del mar llegando hasta las diferentes islas de la Macaronesia y circunnavegando el continente africano hasta alcanzar finalmente la lejanísima India a finales del siglo XV.

Si estableciésemos una comparativa a día de hoy con lo que vendría a suponer hace quinientos años adentrarse en esos mares y en aquellas distantes latitudes, sólo podríamos hacerlo pensando que sería como viajar a la Luna o a Marte, verdaderamente, con unas naos que serían las “naves espaciales” de la transición de la Edad Media a la Edad Moderna. Podríamos decir sin lugar a dudas que navegar los mares abiertos e ignotos en el siglo XV sería un equivalente a explorar el espacio exterior, pero con un nivel tecnológico mucho más reducido y consiguiendo, sin embargo, unos resultados materiales muy superiores en ámbitos tales como el de encontrar nuevos recursos y el de llegar (y penetrar) en nuevos espacios geográficos (“nuevos” para los europeos, queremos decir).

Cosmódromo de la Modernidad

En dicha época Castilla se convertiría en la primera potencia naval oceánica en Europa, lo que llevó aparejado un gran papel para la Sanlúcar de aquella Era de los Descubrimientos, pues el eje fundamental en el ámbito de la expansión oceánica de la Monarquía, el verdadero punto axial de ese Cosmódromo de la Modernidad sería el constituido por el Golfo de Cádiz y el río Guadalquivir, en cuyo vértice natural se encuentra situada precisamente Sanlúcar de Barrameda, cabalgando su barranca en la orilla del viejo *Baetis*.

Una Sanlúcar donde se preparaban esas expediciones a viajes no poco inciertos y de resultados desconocidos, donde se aprestaban las expediciones y se abastecían los barcos, en gran medida directamente a partir de los recursos locales y comarcales, bajo la supervisión y el control de la Casa Ducal de Medina Sidonia, de los Guzmán, Señores de la entonces Villa sanluqueña, algo que hemos de entender -la realidad del momento- desde la perspectiva de lo cotidiano, de la vida cotidiana en la Sanlúcar de Barrameda de fines de la Edad Media, cuando se produjeron las grandes expediciones que fueron los Viajes Colombrinos, dos de los cuales guardan directa relación con la ciudad, y la Expedición Magallanes-Elcano, que se hizo a la mar desde Sanlúcar el 20 de septiembre de 1519 y que culminaría su singladura excepcional en la orilla sanluqueña el 6 de septiembre de 1522, de todo lo cual estamos conmemorando ahora el V Centenario.

La expedición que se convirtió finalmente en la primera circunnavegación de la Tierra no partió de Sanlúcar de Barrameda por azar: esa localidad andaluza era, en aquella época, el vértice del eje conformado por el Golfo de Cádiz y el río Guadalquivir, verdadero cosmódromo de la modernidad y cruce de caminos de las rutas marítimas que desde la vieja Constantinopla llevaban hasta el Caribe y desde el Golfo de Guinea hasta los brumosos mares del Norte. Desde este enclave geoestratégico partieron las expediciones transoceánicas que cambiaron la cartografía del mundo y transformaron lugares míticos en espacios reales, finitos y abarcables, dando paso a la cartografía científica desde la geografía mítica precedente.

A Sanlúcar de Barrameda, en una zona tan “candente” como la desembocadura del Guadalquivir, no habría de ser ajeno el espionaje que -como en otros lugares caso de Sevilla o de Lisboa- se produciría especialmente en torno a la actividad naval, la actividad comercial, la cartografía, los derroteros, los mapas, cartas náuticas y demás parcelas del conocimiento relativo a las grandes navegaciones oceánicas entre los siglos XV y XVI, sin pasar por alto naturalmente el movimiento de barcos por las aguas atlánticas del Golfo de Cádiz y por las aguas interiores de un río Guadalquivir navegable entonces como ahora por embarcaciones marítimas. La presencia de una nutrida colonia comercial extranjera (con bretones de las dos Bretañas, la *Maior* y la *Minor*) de seguro prestaría una muy buena base para ello; no por casualidad bajo el reinado del soberano inglés Enrique VIII se establecerían una iglesia, la de San Jorge (santo patrono de Inglaterra y de su Monarquía), y un Colegio Inglés (un espacio, dicho con trazo grueso, para atender a los nacionales de aquella nación) anexo a la misma a principios del siglo XVI en Sanlúcar de Barrameda, en el entonces conocido como Arrabal de la Ribera, justo en el entorno ribereño, costero, y por ende portuario, de la localidad.

De seguro en dicha doble fundación habría unos intereses políticos y económicos que guardarían relación con la geoestrategia de la desembocadura del Guadalquivir y con los propios intereses económicos, políticos y estratégicos de la Corona inglesa, con una comunidad de religiosos ingleses acaso velando por unos intereses no sólo espirituales de los nativos de aquella nación del septentrión insular europeo residentes en nuestra ciudad o en tránsito por la misma.

Las expediciones que, desde las postrimerías del siglo XV (y aun antes, en lo que atañe al contexto costero africano y hacia las islas Canarias), partieron desde el eje conformado por el Golfo de Cádiz y la desembocadura del Guadalquivir, con Sanlúcar de Barrameda y Sevilla como vértices de dicho eje -al que hemos señalado que cabe considerar como el “Cosmódromo de la Modernidad” en la Era de los Descubrimientos- contribuyeron a transformar la cartografía del mundo (y con ello la concepción del mismo), haciendo del planeta un espacio, sí, enorme, pero al mismo tiempo finito y por ello abarcable. No obstante, la propia realización con éxito de aquellos viajes nos lleva a pensar que existía un conocimiento mayor (geográfico) del que se ha creído (y se sigue considerando). En el Atlas Miller, el mapa de Piri Reis o el Globo Terráqueo de Martín Behaim o la Sala de los Mapas del Palacio Farnese en Caprarola (Viterbo, Italia), por ejemplo, acaso se escondan algunas de las claves del conocimiento cartográfico de la época, y del conocimiento perdido de dicha época.

Ese “Cosmódromo de la Modernidad” (a caballo entre los siglos XV y XVI), que venía a estar conformado por la geografía del arco costero atlántico del Golfo de Cádiz (desde el Cabo San Vicente hasta la Bahía de Algeciras y el Estrecho de Gibraltar, en realidad) y el ámbito del río Guadalquivir y cuyo eje costero (no sólo desde el punto de vista geográfico) se encontraba indudablemente en Sanlúcar de Barrameda, punto de confluencia de la costa del Golfo con el río Guadalquivir, sería sin lugar a dudas el marco privilegiado para la gran y paulatina transformación del Mundo que habría de producirse de la mano de las grandes exploraciones oceánicas, esas auténticas “exploraciones espaciales” de los momentos de transición entre la Edad Media y la Edad Moderna, siendo en el siglo XV la inmensidad azul de los océanos el equivalente de la inmensidad del espacio exterior de la época actual, unas expediciones sin duda la más destacada y relevante de las cuales sería la de la I Vuelta al Mundo, que se hizo a la mar en Sanlúcar el 20 de septiembre de 1519, culminándose así mismo en las playas de Sanlúcar de Barrameda el 6 de septiembre de 1522, tres años más tarde de su arranque en las playas sanluqueñas.

Igualmente puede decirse que las naves empleadas por Magallanes, Elcano y sus hombres en aquella enorme gesta serían el equivalente a las

naves espaciales que hoy viajan al espacio exterior, serían los auténticos “transbordadores espaciales” de fines del Cuatrocientos. Respecto a dónde se construían aquellas naves, y respecto a cuáles eran los astilleros en boga en aquellos momentos, es de señalar que, la carpintería naval se desarrollaba en buena medida, además de en las costas septentrionales de la Península Ibérica, como las del País Vasco, en las orillas del Atlántico hoy onubés y gaditano, así como en el ámbito ribereño del río Guadalquivir, de ahí la tradicional denominación de “carpintería de ribera”, una actividad tradicional que entraría en declive (en sus formas más prístinas) tras la entrada de España en la UE en 1986. Además de la existencia de las Atarazanas Reales de Sevilla, Sanlúcar de Barrameda contaba con atarazanas propias, renovadas por la Casa Ducal de Medina Sidonia en 1478, y no debemos olvidar que todo el ámbito costero del Golfo de Cádiz era un gran espacio para la construcción naval.

El 6 de septiembre de 1522 uno de esos puñados de valientes de los que a veces la Historia se hace eco llegó -regresó- por mar a la ciudad de Sanlúcar de Barrameda, agotados, casi olvidados de todos, inesperados, ignotos, comandados por un gran marino, el vasco Juan Sebastián de Elcano, quien con su decisión de aproar a Occidente desde el Extremo Oriente, desde las Molucas, las islas de las Especias, daría forma definitivamente a la I Vuelta al Mundo.

Nada tenía de extraño que un barco llegase a las orillas de Sanlúcar de Barrameda en el siglo XVI desde aguas lejanas a la desembocadura del viejo río Baetis: la ribera sanluqueña estaba hecha a recibir y ver partir naves de forma cotidiana ya que Sanlúcar era un enclave esencial en el ámbito de la desembocadura del Guadalquivir y el Golfo de Cádiz, un fundamental punto de inflexión en las navegaciones entre el Mediterráneo y el Atlántico, entre el mundo europeo y África, entre el interior del valle del Guadalquivir -que contaba con el gran núcleo y puerto hispalense- y las rutas oceánicas que abrían estas tierras del suroeste peninsular hacia el mundo exterior.

Que una embarcación procedente de tierras muy lejanas alcanzase el puerto sanluqueño tras culminar una navegación larga y compleja no tendría, así pues, nada de extraordinario: el histórico eje de comunicaciones de la desembocadura del viejo río *Baetis* sabía bien lo que era contemplar,

a lo largo de los siglos y desde la Antigüedad, la presencia de naves y gentes procedentes de distantes tierras, de geografías remotas, desde los tiempos en que los navegantes fenicios alcanzaban estas costas meridionales y Roma se enseñoreaba de las mismas, hasta la Edad Media, cuando los hombres del Norte, los vikingos, asolarían este bético litoral allá por el siglo IX, cuando el poder islámico controlaba las orillas y las tierras del Guadalquivir, el antiguo río Grande de los hijos del Islam.

Dicho lo cual, ¿qué podía tener, entonces, de singular, de especial, de extraordinario, el que una embarcación procedente de tierras lejanas arribase hasta unas riberas sanluqueñas tan acostumbradas desde antiguo a ver llegar a sus playas embarcaciones de toda naturaleza y condición y de múltiples procedencias tras haber coronado una muy larga navegación...? Lo que hacía de ese maltrecho barco, la nao Victoria, y de ese no menos maltrecho a la par que reducido grupo de valientes que lo tripulaba un conjunto extraordinario, verdaderamente singular y único, era en primer lugar la propia naturaleza del viaje que les había llevado tan lejos para devolverles al punto de partida del mismo.

Junto a todo ello es de destacar la propia esencia de la expedición y el hecho de que después de tres eternos años de navegar los azules prados de Neptuno estos escasos 18 marinos supervivientes de los más de doscientos que iniciaron esta odisea hubiesen conseguido, insospechadamente, volver a la Sanlúcar de Barrameda que les había visto hacerse a la mar culminando así entre septiembre de 1519 y septiembre de 1522 la Primera Circunnavegación de la Tierra, la Primera Vuelta al Mundo, el viaje más extraordinario acometido hasta ese entonces por la Humanidad, navegando siempre hacia Occidente.

La maltrecha nao Victoria con su tripulación de héroes comandada por Juan Sebastián de Elcano llegaba por fin (cuando nadie la esperaba ya) a Sanlúcar de Barrameda el seis de septiembre de 1522, tras una travesía marítima azarosa y plena de peligros iniciada precisamente en las riberas de Sanlúcar de Barrameda tres años antes, el 20 de septiembre del año 1519.

Este azaroso periplo había llevado a la flotilla comandada inicialmente por Hernando de Magallanes (una pequeña Armada compuesta por las naos

Victoria, Santiago, San Antonio, Trinidad y Concepción, la “Armada del Maluco” o “Armada de la Especiería”), al servicio del rey Carlos I (luego emperador Carlos V), a hacerse a la mar desde Sanlúcar de Barrameda con los últimos destellos del verano de 1519 para afrontar las incertidumbres de las navegaciones oceánicas en busca de las especias guardadas en las Islas del Maluco, en el Extremo Oriente, hasta que dicha expedición, reducida a la singular presencia de la nao Victoria en su retorno a las aguas sanluqueñas y desaparecidos en los diferentes avatares del viaje la mayoría de los marinos que la comenzaron en 1519, colmaría sobradamente las expectativas de quienes la lanzaron a la mar, culminando un viaje, primero de su especie, que demostraba empírica y definitivamente la esfericidad de la Tierra y que venía a representar a todas luces un avance sin parangón en los horizontes de la Humanidad.

De esta manera, después de tres largos y azarosos años de navegación, se completaba la Primera Vuelta al Mundo, se abría un horizonte nuevo ante los ojos de la Humanidad, y Sanlúcar de Barrameda tenía el honor de ser el marco de referencia y el alfa y omega de ese crucial momento de la Historia.

Sanlúcar de Barrameda, espacio privilegiado en la intersección del Golfo de Cádiz y la desembocadura del río Guadalquivir, enclave fundamental en el desarrollo de las navegaciones oceánicas, de las exploraciones que redondearon el Orbe y permitieron desarrollar la primera mundialización del planeta, vino a constituir (como hemos señalado en no pocas ocasiones con anterioridad) el vértice de ese auténtico “Cabo Cañaveral”, de ese “Baikonour” de la transición entre los siglos XV y XVI (del momento histórico entre las Edades Media y Moderna), un núcleo privilegiado en un marco geográfico, cultural e histórico capital de cara a la posterior evolución de la Historia de la Humanidad: el Golfo de Cádiz y la desembocadura del Guadalquivir.

Este espacio privilegiado del Golfo de Cádiz y la desembocadura del Guadalquivir tenía en la ciudadela de la corona de la Barranca y su extensión en el Arrabal de la Ribera, en la Sanlúcar de las postrimerías del Cuatrocientos y los comienzos del Quinientos, el punto axial de referencia para las navegaciones oceánicas que habían llegado hasta el lejano y legendario archipiélago de las Afortunadas, por ejemplo, y más allá del

mismo, hasta el Caribe y con ello hasta el Nuevo Mundo Americano, de mano de las expediciones colombinas, que también -como su promotor y protagonista, el Almirante Cristóbal Colón- guardaron una estrecha relación con la entonces villa sanluqueña.

Europa, un mundo en transformación

Entrando en otros contextos más generales, es de considerar el peso que tenía la religión en el marco de la Europa de los siglos XV y XVI, pues marcaba totalmente los ritmos de la vida cotidiana y de la moral social, siendo que el poder que en buena parte del continente europeo detentaba la Iglesia Católica era enorme, como referencia moral y como autoridad cultural y social, sin pasar por alto su no menos abrumador peso económico en la Europa de la época. De esta forma y por todo ello a la hora de considerar qué influencia tenía la Iglesia sobre los monarcas del momento hay que señalar que decir que dicha influencia era enorme es correr el riesgo de quedarse cortos...

Al mismo tiempo, y a causa de lo anterior (de esta situación estructural de poder de que goza el Papado), la influencia que tenía la Iglesia de Roma sobre estos viajes y esta apertura de la Europa de fines del Cuatrocientos y principios del Quinientos (en lo comercial, en lo ideológico, en lo estético, en lo cultural, en lo económico en fin de cuentas) era tanta como la influencia que la misma venía a detentar sobre los Estados europeos y sobre el conjunto de la sociedad de aquellos momentos.

Y a lo anterior hay que sumar que pervivía en aquella época un imaginario medieval, feudal, en la mente de estos hombres, de los navegantes que partieron de Sanlúcar de Barrameda en septiembre de 1519 bajo el mando de Hernando de Magallanes: no debemos olvidar que estamos a principios del siglo XVI, en plena transición (desde un punto de vista historiográfico tradicional) entre la Edad Media y la Edad Moderna, y que en la mente de los expedicionarios campaban los seres fantásticos, míticos, que esperaban encontrar a lo largo de su viaje hasta Oriente navegando siempre hacia Occidente.

Pero la Europa de finales del siglo XV es un mundo en profunda transformación; un mundo que afronta y viene experimentando desde unas décadas atrás un proceso de transformación global que se articula desde muy distintas perspectivas: desde lo económico, lo político, lo ideológico, lo cultural y lo estético. Este mundo en proceso de cambio está asistiendo por ejemplo a la quiebra de la uniformidad del pensamiento cristiano en dichos momentos merced a los cambios implementados por la reforma religiosa; la cosmovisión hasta ese entonces unitaria del cristianismo católico se verá profundamente afectada por la reforma desde las distintas perspectivas de la misma (esencialmente, las perspectivas anglicana, luterana y calvinista), de modo que a principios del Quinientos terminaría por romperse el monolitismo de la referida cosmovisión cristiana.

La quiebra del monopolio teológico y religioso del cristianismo romano llevaría aparejada la quiebra del control por parte de la Iglesia de Roma de buena parte de las fuentes de riqueza de las que disponía hasta el momento, que saldrían de la órbita romana bien por su incautación por parte de los estados involucrados en la reforma (caso de Inglaterra), bien por su adscripción a las nuevas formas y jerarquías de las iglesias reformadas (en la Europa septentrional y central, esencialmente) en aquellos territorios europeos donde triunfara la reforma.

A los cambios de naturaleza religiosa (con sus consiguientes e inmediatas consecuencias económicas, como las señaladas, que no habrían de ser las únicas) han de sumarse los cambios de naturaleza cultural, que retroalimentarían el fenómeno religioso; nos referimos fundamentalmente a la aparición de la imprenta de tipos móviles, que en Europa debemos a Johannes Gutenberg, un invento que contribuiría definitivamente no solo a la agilización de la producción de obras literarias, sino a la aceleración de los modos culturales en general, al proporcionar un mecanismo (la impresión) rápido, eficaz y económico para la producción de libros (que aumentaría exponencialmente, pese a las censuras política y eclesiástica que se seguirían ejerciendo sobre la producción de libros) y con ello y por ello para la difusión de las ideas. La imprenta y la reforma religiosa irían de la mano a la hora de imprimir (nunca mejor dicho) un enorme cambio a la realidad cultural europea, marcando el inicio de la paulatina expansión del conocimiento hacia ámbitos tradicionalmente apartados de la palabra

escrita, estrechamente vinculada hasta ese entonces al hecho religioso y a la doctrina.

En terreno de la estética y las formas del arte y el pensamiento (otra cara de lo que estamos considerando), asistimos así mismo a un proceso de cambios en la Europa de fines del medievo que llevará a la recuperación de valores (en lo formal y en lo profundo) de la romanidad y la cultura clásica; este Renacimiento (precisamente así llamado) de los valores de la Antigüedad no solamente se plasmará en la estética de las formas del Arte en sus diferentes manifestaciones, sino que, en paralelo, alcanzará niveles ideológicos e intelectuales que llevarán a la reivindicación del mundo clásico grecolatino en lo cultural y de la romanidad en lo ideológico y lo político, encontrando especial impulso en (y desde) el ámbito de la Europa mediterránea y occidental.

Roma volverá a Europa, sin haberla nunca abandonado, y su espíritu alimentará los afanes y la voluntad universal y globalizadora de, los estados europeos, caso de la Monarquía Hispánica (que se reivindicará como heredera de la Roma imperial), quienes se entregarán con mayor o menor fortuna a una ardua labor de fortalecimiento del poder estatal en detrimento de los poderes señoriales así como en perjuicio del poder de la Iglesia aun en aquellos territorios en los que no llegaría a triunfar (o siquiera a manifestarse con entidad) la sombra de la reforma protestante. Este Renacimiento de los valores clásicos proporcionará el armazón ideológico y estético a la Europa de la transición entre los siglos XV y XVI en su búsqueda de trascendencia material y de proyección geográfica más allá de las fronteras marinas que la constreñían (el océano Atlántico, el mar Mediterráneo y los mares del norte) y que en buena medida se conformaban como vías de comunicación desde la Antigüedad si bien en el caso del océano Atlántico éste se configuraría más como una barrera a salvar que como un camino a seguir (¿camino hacia dónde, de otra parte?) hasta que las navegaciones atlánticas de los pueblos costeros de la Península Ibérica llevaran a Europa a franquear dicha barrera y alcanzar mundos conocidos de antiguo (África, el Índico...) y mundos nuevos, desconocidos en las tradiciones culturales judeocristiana y grecolatina (América no es citada en ninguna fuente de dichos dos horizontes culturales que constituyen dos de las bases esenciales de la cultura y la identidad europea).

En el seno y el contexto de esa Europa en profundo proceso de transformación, las grandes exploraciones oceánicas encabezadas en primera instancia por Portugal y Castilla guardarán una estrecha relación con (y serán consecuencia de) esa voluntad/necesidad de trascendencia y de llegar “más allá” rompiendo las barreras del océano. El gran comercio entre el occidente europeo y el oriente asiático, que se desenvolverá fundamentalmente por vía marítima (desde oriente hasta el Mediterráneo a través del Índico y el Golfo Pérsico y el Mar Rojo), así como el comercio terrestre a través de las rutas de las caravanas, tendrán como gran intermediario al mundo islámico; cuando el Imperio Otomano se convierta en cabeza del mismo (tanto por mar como por tierra), y especialmente a partir del siglo XV con la caída de Constantinopla en manos turcas (Constantinopla era la única gran cabecera comercial en manos cristianas, europeas, en el Mediterráneo oriental tras la pérdida de las bases occidentales en Tierra Santa con la caída de Acre en 1291), Europa deberá resolverse a buscar los caminos de oriente por vía marítima a su vez.

La toma de Constantinopla en 1453 sellará el destino de Venecia como gran intermediario entre el Turco y Europa, al tiempo que dará el definitivo espaldarazo a los intereses y ambiciones de portugueses y castellanos en el Atlántico y en la exploración oceánica con vistas a acercarse al anhelado Oriente, lo que se materializará en expediciones como las que llevarán a los portugueses a circunnavegar África y alcanzar la India y la Especiería y a los castellanos a encontrar el Caribe y descubrir y atravesar el Estrecho de Magallanes para navegar el Pacífico y alcanzar, por el camino opuesto a los lusitanos, la Especiería y el Índico.

La presencia portuguesa en el Índico pasaría de unos incipientes primeros pasos a fines del Cuatrocientos a una cierta hegemonía tras inclinarse la balanza talasocrática en dichas aguas en beneficio de los lusos tras su victoria en la batalla naval de Diu, frente a las costas de Goa en 1509, ante una flota turcoegipcia que sería diezmada por las naves del almirante portugués Francisco de Almeida. Portugal se haría con la parte del león del rol de intermediario entre Europa y el Extremo Oriente a principios del siglo XVI, implementando un cambio esencial en la antigua ruta marítima del Índico, que se vería desviada hacia Buena Esperanza y desde allí navegando el Atlántico hacia Lisboa. Portugal habría llegado

de este modo a cumplir las expectativas de una Europa que necesitaba deshacerse de los intermediarios musulmanes en las grandes rutas comerciales marítimas de Oriente, pero las navegaciones castellanas darían al traste con ese momento portugués del gran comercio mundial: la I Vuelta al Mundo y el Tornaviaje sentarían las bases de una nueva orientación de la gran economía-mundo que se gestaría a partir de los planes de la Monarquía Hispánica y sobre las velas de las naves de los reinos hispánicos de la península ibérica, con los marinos vascos, andaluces y gallegos como punta de lanza de dicha nueva realidad.

La I Vuelta al Mundo de Elcano, culminación acaso inesperada del viaje de la Armada de la Especiería de Magallanes, vendría a sentar las bases de una nueva ordenación de las grandes líneas de la economía mundo; si desde la Antigüedad las comunicaciones marítimas entre Oriente y Occidente pasaban por el Índico y el mar Rojo (o el Golfo Pérsico) hasta el Mediterráneo, y los portugueses subvertirían dicha realidad a principios del Quinientos generando una nueva ruta que desde el Índico llevaría a Europa a través de Buena Esperanza y el Atlántico, la I Vuelta al Mundo de Elcano y el Tornaviaje de Urdaneta, ambos vascos, llevarían a la reorganización de dichas grandes líneas de orientación de la economía mundo, de modo que la misma encontraría su nuevo cauce en el Pacífico, el virreinato de Nueva España y el Atlántico; España, de ese modo, construiría un gran puente de comunicación sobre el cual bascularían las líneas maestras de la gran economía mundo desde la segunda mitad del siglo XVI (desde el establecimiento del Tornaviaje por Andrés de Urdaneta, tras el primer intento fallido de atravesar el Pacífico, por la nao Trinidad al mando del burgalés Gonzalo Gómez de Espinosa unas décadas antes –amén de otros muchos intentos después, igualmente fallidos) hasta la batalla de Trafalgar (*grosso modo*); dicho gran eje comunicaría Oriente y Occidente articulándose como sigue: su primer pilar se encontraría en las Filipinas, su primer arco en el Pacífico, su segundo pilar se erguiría en la Nueva España, su segundo arco se extendería sobre el Atlántico y su tercer pilar descansaría, ya en la península ibérica, sobre el ámbito del río Guadalquivir, entre Sevilla y la Bahía de Cádiz, con Sanlúcar de Barrameda como eje intermedio entre ambos espacios.

La Europa en transformación que alumbraría la I Vuelta al Mundo habría, finalmente, girado sobre su propio eje -y con ella, el planeta. A partir del regreso de Juan Sebastián de Elcano con la nao Victoria a la desembocadura del Guadalquivir en septiembre de 1522 quedaría demostrado que la tierra es enorme, mayor de lo que los cálculos de los geógrafos grecolatinos de la Antigüedad habían calculado, pero abarcable y finita

Sucinta nota bibliográfica

Alvar Ezquerro, A. (2016). *Juan Sebastián de Elcano* (1476?-1526). Madrid. La Trébere.

Barros, A. (2015). *O homem que navegou o mundo. Em busca das origens de Magalhães*. Braga. AL-Publicações.

Duby, G. (2007). *Europa en la Edad Media*. Barcelona. Paidós.

Gil, J. (1991). *Hidalgos y samuráis*. Madrid. Alianza Editorial.

Martínez Ruiz, E. (2020). *Felipe II: el hombre, el rey, el mito*. Madrid. La Esfera de los Libros.

Mazón Serrano, T. (2020). *Elcano. Viaje a la Historia*. Madrid. Encuentro.

Miraguano Ediciones (2018). *La Primera Vuelta al Mundo*. Madrid. Miraguano/Polifemo.

Monteiro, S. (2000). *Portuguese Sea Battles Volume I - The First World Sea Power. 1139-1521*. Lisboa. Editora Sá da Costa.

Olaizola, J.L. (2002). *Juan Sebastián Elcano. La mayor travesía de la Historia*. Madrid. Temas de Hoy

Parodi Álvarez, M.J. (coord.) (2016), *In Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo*. Junta de Andalucía, Consejería de Cultura. Sevilla.

Parodi Álvarez, M.J. (coord.) (2017). *In Medio Orbe. Sanlúcar de Barrameda y la I Vuelta al Mundo II. Personajes y avatares de la Vuelta al Mundo*. Junta de Andalucía, Consejería de Cultura. Sevilla.

Pissarra, J. (2002). *Chaul e Diu, 1508 e 1509: O Domínio do Índico*. Lisboa. Tribuna da História.

Runciman, S. (2006). *La caída de Constantinopla 1453*. Madrid. Reino de Redonda.

Subrahmanyam, S. (1993). *The Portuguese Empire, 1500-1700. A Political and Economic History*. London. Longmans.

Thomas, H. (2013). *Felipe II: el señor del mundo*. Barcelona. Planeta.

Vila Vilar, E. (coord.) (2019). *V Centenario. La Primera Vuelta al Mundo: una gesta para recordar*. Sevilla. Fundación Unicaja.

Zulaika, D. (2021). *La Getaria de Elcano (1487-1526)*. San Sebastián.



Ontzigintzaren tradizioa eta mugaz haraindiko loturak Elkano garaian

La tradición de la construcción naval y las relaciones transfronterizas en la época de Elkano

Beñat Eguiluz Miranda

Doktore, Itsas Arkeologia eta Historian

University of Wales Trinity Saint David

Laburpena

Ondorengo lerroetan Mundu biraren esplorazioen hastapenak bultzatu zuten hasierako espedizioak ikusiko ditugu, ontzirik gabe ezinezkoa izango zirenak. Ontzigintzaren ikuspegi batetik, XV. eta XVI. mendeko ontziak, Euskal merkataritza sareak, eta garaiko ontzigintzaren ezaugarriak ikusiko ditugu, Europar beste herri garaikideekin antzekotasunak zituzten arren, gure kostaldean egiten ziren ontziak ez ditugu erabat ezagutzen, beraz, posible liteke 1519ko ontziak nolakoak ziren jakitea? Victoria nao-aren formak zehaztu ahalko genituzke? Ondoren aspektu hauek garatuko ditugu.

Gako-hitzak: Ontzigintza, esplorazioak, merkatal sareak aro berrian, mugaz haraindiko sare kulturala.

Sarrera: Espezien bidea eta esplorazioen hasiera

“...oro ni plata, sino cosas para obtener mucho aprecio de tamaño Señor. Entre otras, le di un libro, escrito por mi mano, con todas las cosas pasadas, día a día, en nuestro viaje”

Antonio Pigafetta, 1491-1531. Espainiako Karlos I. Erregeari hitzegiten, mundu biraren bidai ostean¹.

Magallanesen espedizioa eta Elkanoren biraren aurretik, XV.mende hasieratik, 1419an, Portugal Europako benetako aitzindari izan zen Enrike nabigatzailearekin (1394-1460). Afrikako kostaldeko esplorazioen aurretik, atlantiar irlak deskubritu zituzten, batetik Madeira 1419an, bestetik Azores 1427an. Portugaldarren grina ez zen hemen gelditu, eta hare hegoalderago jarraitu zuten 1445ean Senegal eta Cabo Verde-ko atlantiar irlak paraleloan topatu arte.

Garai honetan Otomandarren zabalkundea eman zen, 1453ko maiatzaren 29an Konstantinopoliseko hiria erori arte. Mehmet II. Sultanaren eskuan erori zen, eta honen erorialdiarekin batera ekialdeko merkatal bideak eta hemendik zetozen produktu zein honen gaineko kontrola Inperio Otomandarraren eskuan geratu zen. Honek Europarren grina areagotu zuen, nagusiki espezien bidea topatzeko, merkatal bide berriak bilatzeko itsasotik, eta nabigazio arriskutsu eta ezezagunak hasteko faktore bat izan zelarik. Portugesek haien esplorazioekin jarraitu zuten, hortik gutxira hegoalderuntz abiatuz, Bartolomeu Dias esploratzailea itxaropen oneko itsasarteraino iritsi zen arte 1488an².

Gaztelako errege-erregina Katolikoek, behin Granadako Alhambrako erreinua konkistatu zuten 1492ko urtarrilean, Boabdil erregearen esku zegoena. Handik gutxira, martxoan, Judutar sefardiak kanporatu zituzten Espainiako korotik. Apirilean ordea, lehendabiziz Kristobal Kolon “*Santa fe-ko kapitulazioak*” sinatu zituen, Kolonen bidai famatua prestatzeko lehen pausoa izanik. Irailak 6an Gomeratik abiatu ziren Kolonen espedizioarekin.

Urte horretako urriak 12an Bahametara ailegatu ziren, hilabete horren 28an Kubara ailegatuz, gerora abenduak 5ean, Hispaniolara helduz.

Gaztela eta Portugalgo koroen arteko gerra bat ekiditeko asmoekin, Tordesillaseko ituna sinatu zen 1494an. Modu honetan mundua bitan banatuko zuen lerro bat sortu zuten. Ia osotasunean, Espainiaren esku uzten zituen deskubritutako lur berriak, Brasileko lurak ez ezik, Portugaldarren esku erori zirenak. Portuguesek 1500 urte inguruan, Pedro Alvares Cabralen bitartez, Brasileraingo ailegatu ziren espedizio batean, honen berri emanez bere erregeari “Irla bat” topatu izan bazen moduan. Hortik gutxira Mozambike topatu zuten, 1497an Indikoko esplorazioekin jarraituz.

Europako Iparraldean berriz, 1497an Genovatar Giovanni Caboto-k edo John Cabot-ek Ternua edo Terranovarako espedizioa egin zuen. Hala ere, Terranova Vikingoek topatu zuten Europarrentzat, 1000 urte inguruan Leif Eriksson-ek berak espedizio batean “Vinland” izeneko lurra topatuz. Noski lurralde guzti hauek ezagunak ziren bertan bizi ziren Micmac, Algonquino, Beothuk, Irokesak, Inuit (Eskimo-ak) edota bertoko edozein herrientzat. Ikuspegi Eurozentrista hau, pixkat dezentralizatu behar dugu, europarrak bezala, ez garelako historiaren erdigune izan inoiz, ezta gure presentzia eta historiak ez duelako beste herrien istorioak baino garrantzi handiago izan. Cabotoren espedizioaren inguruan, halere, esan beharra dago Ingeles espedizio bat izan zela, eta Kanadako kaladeroak eta bertoko bakailaoa deskubritu zutela.

Bitartean Portugesak ekialdeko Afrikar kostaldea geroz eta hobeto ezagutuz, 1493an Etiopia topatu zuten eta hortik gutxira Mombasa 1498an. Hemendik gutxira Vasco da Gamak 1497an hasitako bidaia, Indian amaitu zuen, Kalkutan (1498) eta azkenik Goa-n. Hemendik aurrera, Afrikako kontinenteko ekialdeko kostaldea esploratu zen, Zanzibar (1499), Mogadisu (1499), Madagascar (1500), Maurizio (1507) eta hortik gutxira espezia bideen topaketa geroz eta hurbilago izan zuten. 1510eko hamarkadaren amaieran Indotxina eta Indonesiako zonaldea esploratzen hasiko dira, 1509an Malaka topatuz eta 1512 aldera espezien irlak topatuz berez, Malukak izenekoak. Magallanes bera India eta espezien irletako esplorazio kanpainia militarretan parte hartu zuen (1508-1512). Fernando de Magallanesek berak Atlantikotik espezien irletarako bidea

¹Lewis Jones, H. (2019). Navegantes, Diarios y Cuadernos de Bitácora. Geo Planeta. 206-209.

²Armillas, J.A., (2008). Descubrimiento y contacto con otros mundos. En, Floristán, A. (Coord.) Historia Moderna Universal (29-54). Barcelona: Ariel.

topatzea proposatu zuen, baino Emanuel erregea ez zuen interesik eta honela Magallanesez berak bere hiritartasun Portugesari uko egin zion. Esplorazioek jarraitu zuten iparralderuntz ere, Txinako itsasoruntz eta Japoniako hegoaldera helduz 1542-an³.

Horizonte berri hauek eta merkataritza etekinek Portugalgo gorengo aldia ekarri zuten, batik bat, konpetentzia handitu zelarik beste Europar koroen artean espezia miragarriak eskuratzeko, nagusiki Frantzia, Ingalaterra eta Espainiako koroen interesa piztu bait zen. Baino aldi berean mozkin ekonomikoek Portugaldar koroari posizio pribilegiadun bat eman zion Europan XVI. mende hasieran. Espeziei esker, Lisboak monopolioa izan zuen 1501-etik aurrera, Flandesera esportatuz, askotan euskal portuen bitartez⁴. Piperbeltza, Indikoko jengibrea eta bestelako espeziak, kanela, intxaur muskatua eta bestelakoak ekartzen ziren ekialdeko merkatal bideetatik⁵.

Gaztelarren esplorazioak

Kristobal Kolonen hastapenekin, gaztelar koroak etengabe espedizioak bidali zituen orduztik, ozeanoen ezagupena eta lur berriak topatzera. Indiak izendatu zuten kontinente berrian esploratzaile espainiarrak kontzentratu ziren, 1513an Nuñez de Balboa-k Panamako istmora helduz. Hortik gutxira Juan de Solis-ek Argentinako Rio de la Plata topatu zuen, 1514-1516 bitartean.

Espainiar koroaren zabalkundea hegoamerikatik jarraitu zuen, Mexikorako espedizio ezberdinen bitartez, 1519ko espedizio arrakastatsuen aurretik beste bi emanez, 1517an, 1518an, informazioa eman zutenak Yucataneko zonaldearen inguruan eta hurrengo espedizioak abiarazteko bultzada eman zutenak ere. 1519ko espedizioa ordea, ezberdin

amaitu zen, Hernan Kortesek konkistaren bidez, *Moktezuma* erregearen azteken inperioa kontrolatuz, *Tlacxalteken* ezinbesteko laguntzari esker. 1519tik 1521arte, Tenochtitlan hiriburuaren erorialdia eman zen, eta inguruko Mexikar edo Azteken porrota izan zen, Gaztelauen nagusigoa inposatuz. Hemendik gutxira Inken inperioa Pizarroengandik konkistaturik izango zen ere bai hurrengo hamarkadetan.

Konkista eta esplorazio gaztelau hauen ondorio zuzenena urre eta zilar, zein produktu amerikar berrien merkataritza esportatzeko aukera izan zen, kakaoa, tabakoa, zein beste jakiak zein landaredi ezberdinak pixkanaka Espainiar gastronomian sartu ziren aro berrian zehar. Konkista eta esplorazioetatik etortzen ziren produktu, aberastasun eta aukerak, merkataritza potentzial handia zuten enpresa zail zein ezezagunak hasteko pizgarri izan zirenak.

Errenazimenduko Euskal merkatal sare bat

Aurkikuntzekin batera, mundu berrien inguruko informazioak, erdi aroko mapa zaharretan aldagetak ekarri zituzten, nagusiki aukera berrien potentziala ozeano eta itsaso berrietatik. Halere, ontzigitzako tradizioak oraindik, errenazimenduaren hasieran, erdi aroko ohituretatik jaso zuen influentziarik handiena. Kabotaiaren nabigazioak mugaturik, batik bat, aintzin aroko nabigatzeko teknika bat zen, XV. mende amaieran oraindik modu honetan nagusiki nabigatzen zelarik. Kabotaiak baliatzen ziren bidai eta ontziek ez zuten hornigai zein nabigazio tresna oso konplexuen beharrik, baizik eta kostaldea jarraitzen zuten eta nagusiki kostaldeko erreferentzia puntuak erabiltzen zituzten haien bidaiaren norabidea jakiteko. Arabiarrek asmatutako astrolabioa erabili zuten iraganetik, latitudea neurtuz, ordea, XV. menderarte oraindik ez zegoen ozeano irekietan egiten ziren ohiko nabigaziorik. Honek itsasontzien tamainan, itsas bide eta merkatal bideetan zein itsas eraikuntzan eragin zuen, muga batzuk ezarri.

XVI. mende hasieran, bidaiak luzeagoak gauzatzeko medio zein teknologiak garaiko itsasontzien erreflexu ziren, aldi berean, atlantikora irekitzen ari zen gizarte baten ispilu izan ziren ontzi hauek. Magallanes eta Elkanoren garaia ailegatzen garenerako (1519-1522 bitartean), bidai

³Armillas, J.A., (2008). Descubrimiento y contacto con otros mundos. En, Floristán, A. (Coord.) Historia Moderna Universal (29-54). Barcelona: Ariel.

⁴Orella, Unzué, J.L. (2003). Comerciantes vascos en Normandía Flandes y la Hansa: 1452-1526. En, Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco. 4. Untzi Museoa-Museo Naval. Donostia-San Sebastián. 72.

⁵Orella, Unzué, J.L. (2003). Comerciantes vascos en Normandía Flandes y la Hansa: 1452-1526. En, Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco. 4. Untzi Museoa-Museo Naval. Donostia-San Sebastián. 73.

ozeanikoak gauzatzeko azpiegitura kultural eta teknologikoa prest zegoen erronkari erantzuna emateko, kostaldeetan zehar existitzen zen elkartruke kultural eta merkatalari esker. Sare hau, gure kostaldea beste leku askorekin kontaktuan jarri zuen, hemendik eta handik influentziak jasoz, zein gure influentzia bera beste batzuek jasoz.

Euskal kostaldeak besteak beste, Frantziarekin erlazio merkatal handia zuen, Bretañako Morlaix, Quimper, Landerneau, Saint Malo-rekin adibidez, batetik Bizkaia eta Gipuzkoak berak Frantziarekin zituztenak. Bestalde, Frantziak berak, inguruko zonaldeekin zituen erlazioei esker zituenak, adibidez, Herbeherak, Londres, Danzig edota Estokolmorekin konektaturik zegoen, modu zuzen edo ez zuzen batean Iberiar kostaldearekin⁶. Brujas, Amberes, bestalde, Herbeheretan, oso helmuga ohikoak ziren euskal itsasontzientzat. Nantes, adibidez, hauekin elkartruke handia zuen Frantziatik.

Produktu batzuek ordea markatuko dute merkatal erlazio hori, Normandiarekin artilea salduz (XII. mendetik) eta Rouen-eko telak erosiz adibidez. XIII. mendetik Nantes elkartruke gune bat izan zen, Ingelesentzat, burdin bila zihoaztenak, aldi berean Iberian penintsulara ohialak erosi eta eramaten ziren, kalitate handikoak zirenak.

Bretaña ere bai, Flamenkoen eta Ingeles, zein Normandiako merkatarien arteko produktuak elkartrukatzen ziren lekua zen. Britainiako ehunak eta zerealak Euskal herrira datoz, XV. bigarren erdian itun eta akordio bidez errazturiko erlazio merkatalen bitartez. Rouen-etik Euskaldunak Parisera eragiten zuten haien produktuekin. Brujas, Hansa eta Iberiar penintsularen arteko bitartekide zen, Alemania eta Baltikoko itsasoentzat geldione bat bihurtu zena. Amberesetik zehar eta Londresetik Ingelesek espainiar erreinutik etortzen ziren produktu gehienak eskuratzen zituzten. XV. mendean jadanik, erlazio estu eta interdependiente hauek gertatzen zirelarik⁷.

⁶Priotti, J. P., (2003). El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI. En, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, 193-206.

⁷Priotti, J. P., (2003). El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI. En, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, 199.



Euskal Herriko mugaz haraindiko sare kulturala. Merkataritza eta ontzigitzak jasotako influentziak erlazionaturik zeuden.

Euskaldunak erdi arotik Errenazimendu hasierararte Mediterraneo eta Ipar itsasoekin erlazio estua izan zuten⁸. Iberiar ontziak, Ipar Europa eta Hego Europa konektatu zuten merkataritza bidez. Behe erdi arotik, iparraldeko ontziolak aktibo zeuden eta loraldian ziren, burdinaren esportazioari esker⁹. Iberiar artilea iparraldeko Europar komunitateetara esportatua zen, Frantzia, Ingalaterra eta Flandes bezalakoak, behe erdi arotik tradizionalki antolaturiko merkataritzari esker¹⁰. XV. mendean zehar burdin esportazioak zabalkunde bat jasan zuen, Londres, Bristol, Dieppe, Rouen eta Brujas bezalako hiriak lotuz¹¹. XIII. mendetik (1260-80) merkataritzak gorabeherak izan zituen baino orokorrean jarraikortasun bat izan zuen. Euskaldunak burdina, ardoa eta tinteak elkartrukatzen zituzten Ingelesekin, ehunen orde. 1490erako hirurogei euskal ontzi baino gehiago zeuden Ingeles portuekin elkartrukean, Chesterretik, Hull-eraino¹². Konpetentzia gogor batean, Euskaldunak Pisanotar, Genoves eta

⁸Arizaga Bolumburu, B., y Bochaca, M., (2003). El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media. En, Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, Untzi Museoa, San-Sebastián, 51.

⁹Tena García, S. (2003). Comercio y transporte marítimo en San Sebastián durante la Edad Media (1180-1474). En, Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, Untzi Museoa, San-Sebastián, 4, 131.

¹⁰Grafe, R. (2005). Entre el mundo Ibérico y el atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650. Bilbao, Diputación foral de Bizkaia. 49-52.

¹¹Lema, J.A., (2004). La actividad industrial, la pesca y el comercio del País Vasco en la Edad Media. En Azkarate, A., Munita, J.A., Lema, J. A., Dacosta, A., García, I., Gonzalez, C., Fernández de Larrea, J.A., Díaz de Durana, J.R., Bazán, I., Historia del País Vasco. Edad Media. Siglos V-XV. 317.

¹²Childs, W. R., (2003). Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c. 1200-c. 1500. En, Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, Untzi Museoa, San-Sebastián, 55.

Katalanekin Mediterraneoko merkatal sareetan sartu ziren, XIV. mendean zehar¹³. Iparraldeko kostaldea XIVtik aurrera gorengo aldi bat izan zuen, batzutan ordea gerran sartuz, Genovesen kontra, Katalanekin batera eta Turkiarren aurka¹⁴.

Halere, Genovatarren ontzien nagusigoa argia zen, Gaztelar koroarentzat borrokatzeko kontratatuak zirenean. Urte hauten, halere, Bilboko hiria hazten ari da, merkataritzari esker eta botere lokalek bultzatutako politikari esker, ontziolen bultzada hornigaietan eta ontzien prestakuntzan hazkundera emanez.

Artilearen esportazioa eta Mesta

Gaztelako artilea, XIII. mendetik esportatu egiten zen, Ingeles artilea ordezkatu zuena XIV. mendean, “*Honrado Consejo de la Mesta*”-ren sorrerari esker. XVI. mende hasieran artilearen esportazioak gorengo momentu bat izan zuen, 1466 adibidez, Gaztelak Brujasen 1540 artile fardelak ekarri zituzten¹⁵. Mestaren garraioa, edo artilearen garraioak zehazki, 1511-an Bilboko kontsulatuaren eraketa azeleratu edo erraztu zuen XVI. mende hasieran.

1490ean, artile fardel batek, 12 arroba ziren, 11 kg eta erdikoak bakoitza, guztira 10 dukat balio zituenak garai horretan. Artile manufaktura Gaztelaua Burgos, Segovia eta Medina del Campoko manufakturaekin, geroago, Errioxako Belorado, Torrecilla de Campos, Nájera, Santo Domingo, Logroño, eta ondoren, Tudela, Zaragoza eta Andaluziako, Extremadurako eta Mantxako manufakturaekin, Flandesera eramaten ziren.

San Sebastian eta Bilbo artean, Nafarroa, Aragoi eta Errioxa eta Gaztelako artilea eramaten zuten, bestalde, Laredok ere parte hartzen zuen, eta hegoaldean, Cadiz eta Sevillak ere bai. Urtero bi flota antolatzen ziren,

hamar hogeita itsasontzi handiekin, Laredo eta Bilbotik abiatzen zirenak. Bizkaiko ontziak XVI. mende hasieran 500-600 tonak neurtzen zuten eta 1500-2000 saca edo fardel eramanez ahal zituzten¹⁶. Brujas-eko portuak artile gaztelauaren pribilegioa zuen, baita Calais, Rouen eta hauetatik Armentières, edo Lille. Batzutan Zelandara eramaten zen artile hau Iberiar penintsulatik.

Burdinaren esportazioa

Euskal burdina hornigai erabilgarri eta oso etekingarria izan zen, garaiko ontzien bitarteko esportazioarekin Europan zehar zabaltzen zena. Bizkaia eta Gipuzkoako burdinola guztietan produzitzen zen kantitatea iltzeak egiteko, tresneria ezberdina egiteko, aizkorak, pikak, eta suzko armak ere, eta bereziki produkzio armamentistikoan erabiltzen zen, Plasenzia, Elgoibar eta Eibar artean egiten zena, Markinan ere bai armak egiten ziren. Batzutan esportazioa debekatua izan zen, 1505eko zedula batean adibidez¹⁷ atzerriko erreinuetan saldutakoak kalte egiten ziolako probintziei argudiatuz. Baina gorabehera hauek, debeku eta legalki baimentzen ziren legedien bitartez, burdinaren merkatal trafikoaren parte izan zen, gerra garaiek erabat eteten zuten arte, 1525ean bezala Frantziaren kontra, adibidez. Gerra amaitzean esportazioak hasi ziren berriz ere.

Bilboko portua eta hiria pixkanaka erreferente bat bihurtu zen iberiar penintsulako iparraldean, 1511an merkatal zentru horren garrantzia egonkortuz Bilboko kontsulatuaren bidez. 1519-1520 bitartean Kantauriar merkataria, Irlandesak eta Portugesak erosten dute merkatu honetan, bitartean, Ingeles eta Frantsesak haien merkantziak saltzen dituzte¹⁸. Andrea Navagero-ren esanetan, 1525ean Gipuzkoa eta Bizkaiko burdinaren esportazioak guztira 800.000 dukat ematen zizkion probintziei, milioi bat quintal izango zirenak guztira. Euskal herriko burdinaren kalitateari esker, XV. mende erditik aurrera, erraz eskuratzen zenez eta bere kalitate malguari esker, Espainiara esportatzen zen, Italiara, Portugal, Flandes, Frantzia eta

¹³Fernández Izquierdo, F. (1989). Astilleros y construcción naval de la España anterior a la ilustración España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. En, I Jornadas de historia marítima, 37.

¹⁴Ferrer I Mallol, M. T., (2003). Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos. En, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 127.

¹⁵Orella, Unzué, J.L. (2003). Comerciantes vascos en Normandía Flandes y la Hansa: 1452-1526. En, Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco, 4, Untzi Museoa-Museo Naval. Donostia-San Sebastián. 73.

¹⁶Orella, Unzué, J.L. (2003). Comerciantes vascos en Normandía Flandes y la Hansa: 1452-1526. En, Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco. 4. 65-114. 73pp

¹⁷Orella, Unzué, J.L. (2003). Comerciantes vascos en Normandía Flandes y la Hansa: 1452-1526. En, Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco. 4. 75pp.

¹⁸Priotti, J. P., (2003). El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI. En, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, 194.

Inglaterra ere. Europa osoa Euskal burdinez josia zegoen, Amerikako aurkikuntzari esker, burdin hornigai gehiago jaso zen garai honetan¹⁹.

Arrantza eta Atlantiar espedizioen hasiera

Portugalen, Normandian eta Euskal Herrian bale arrantza eman arren, euskaldunak badirudi bakarrak izan zirela haien kostaldeetatik urrunduz beste lekuetan arrantzan aritu egin zirenak. Zentzu honetan, jadanik XIII. mendean Galizian, Prioiro, San Cibrao eta Bares bezalako kaletan balearen bila aritu ziren. Beraz, erdi aroan zehar Galizia eta Asturias Gipuzkoar eta Bizkaitarren bidaien helburu izan ziren, XII. mendetik, espedizio txikietan, Sardina eta merkataritza gauzatuz, bai asturiar zein galiziarrekin eman zena, behe erdi aroan zehar. Balearen ehiza ere Euskaldunek egin zuten kostalde kantabrikoko eremu horretan, XIII. mendetik aurrera, XIV. mendean (1371) pribilegioa jasoz bertan arrantzatzeko.

XIV eta XVI. mendeen artean, ekologikoki aldaketa nabarmengarri bat eman zen, algen zabalpenak eragindakoa barrualdeko itsasoetara zabaltzean. Honek baleen eta bakailaoaren migrazioa itsaso zabalera eraman zuen. Arrain urdinaren bat-bateko agerpena Baltikoan, Iparraldeko Itsasoan, Kantauriar Itsasoan eta Penintsularen atlantiar kostaldean kostaldeko arrantza aldatu zuen. Euskaldunen konpetentzia arrantzarekiko zonalde ezberdinetan beste kaladeroak ehizatzea eraman zituen²⁰.

Irlandako kaladeroak, Devon, Cornwall eta Ingalaterrako hegoekialdean ere bidaiatu ziren behe erdi aroan zehar. Irlandan sardinak, itsas aingirak eta sardinzarra arrantzatzera joan zirelarik. Bizkaitar eta Gipuzkoar espedizioak Baltimor-etik, Valentzia irlararte, Calabeko kostaldea (gaur egungo Killybegs, Donegal badiaren iparraldean). Arrantza lekuan ere gazitu egiten zen, arrantza prozesuaren parte zelako. Irlandako kasuan, Galizia eta Asturiasen bezala, arrantza eta merkataritza eskutik zihoazten. Bidai hauetan burdinaren salmenta oso ohikoa izaten

zen. Honen truke askotan larruak erosi egin ziren, Irlandako esportazio garrantzitsuenetarikoa. Cork, Dublin, Waterford edo Limerick izan ziren merkataritza portu hauetariko batzuk²¹.

Irlanda, Galizia eta Asturiaseko bidaiak espedizio logistiko eta antolaketa konplexuagoa behar zuten. Distantzia, hilabete kopurua eta buelta, erronka handiagoa zen, askotan bost sei hilabete kanpo egonez. Bestalde, itsasontzi handiagoen beharra eta hauen tripulazioak handiagoak izateak, janari gehiago eta mailegu emaileen aldetik, ekonomikoki esfortzu handiagoa suposatzen zuten.

Mailegu emaile hauek txikiak eta ahalmen ertainekoak baziren ere, askotan merkatar handien maileguak ematen ziren behin behineko enpresa hauetan²². Jatorrian behe erdi arokoak, kapital ahalmen handia zuten eta XV. mende erdialdetik, burdinaren erosketa eta garraioan parte hartzen zuten. Besteak beste, arraina, bale koipea eta bestelako produktuak penintsula hornitzeaz arduratzen ziren. Merkatal aktibitate honetaz aparte, itsas arrantzaren aktibitateetan eta itsas eraikuntzan aritzen ziren enpresa kide berezietan. Hauen ezaugarrien artean, dirua mailegatzen zen kideen artean eta bi kide mota zeuden hauen barne, kapitala eskaintzen zuena eta ondasunak eskaintzen zituenak. Ondasunen artean burdinolak eta itsasontziak bezalako eraikin edo ontziak eskaintzen ziren, enpresa hauen aktibitateetan aritzeko. Enpresa hauek ez zuten iraupen luzerik izaten, honen bidez arriskatu egiten zuten kapitalak jasan zezakeen arriskua txikiagoa izatea lortzen zuten, epe luzean jokatzeko ekarriko lituzkeen gorabeheren aurrean, kapitala aktibitate batetik bestera mugitu eta egokitzea ohikoa izanez.

Garai honetan euskaldunek bitartekaritza funtzio bat beteko dute itsas garraioan arituz nabarmenki, bitartekaritza hauek elkartrukeen bidez, Europar merkatuetan pixkanaka sartzea ahalbidetuko die. Arrainak, burdina, bale koipea eta bestelako lehengaien salmenta ugaritu egingo

¹⁹Priotti, J. P., (2003). El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI. En, Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4, 197.

²⁰Alberdi Lonbide, X, Aragon Ruano, Á. (2006). ...Lleben las colas a las varrigas de los bufos...: balleneros guipuzcoanos en las matanzas de ballenas de Galicia y Asturias durante los siglos XVI y XVII", En, Obradoiro de Historia, 15, 79.

²¹Barkham, M. (2000). La Industria pesquera en el país vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?, En, Itsas Memoria, Revista de estudios Marítimos del País Vasco, 3, 50.

²²Barkham, M. (2000). La Industria pesquera en el país vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?, En, Itsas Memoria, Revista de estudios Marítimos del País Vasco, 3, 45-49.

da XV. mende amaieran eta XVI. mendearen hasieran. Hala ere, bale koipearen gehiengo penintsularen hegoaldera eramana izaten zen ala Londres, Chester edo Bordele bezalako hirietara garraiatua izaten zen. XV. mendea erabakigarria izan zen garaia dugu bale eta bakailao bidai hauen garapenerako.

Ternuaz hitzegitea, hasierako urteetan, zaila da jakitea zein izan zen lehen espedizioak lur hauetara. Bakarrik 1510eko hamarkadan ematen dira lehen ebidentzia dokumentalak Ternuarako arrantza bidaien inguruan. Zehazki, Turgeonek Ternuarako lehen bidaia Lapurtarrei egokitu zien, 1512an²³, Bordeleko artxibategien bitartez. Ordea, Shelma Huxley-k, Oñatiko protokolo artxibategien bidez, 1517an kokatu zuen hasierako bidaia²⁴. Michael Barkham-ek ere bidai gutxi antzeman zituen XVI. mendeko hasierako hamarkadetan zehar, guztira 6 bat 1532 arte.

Ontzigitza, kortsoa, merkataritza eta arrantza ziren, besteak beste, garai honetan kapitala erabiltzeko negozio etekingarriak. Euskal Herri mailan, inbertitzeko kapitala gutxi batzuen esku zegoen, influentzia handia zuen elite bat. Ontzigitza beraz, elite ekonomiko baten beharrei erantzuten zion, merkataritza eta ontzigitzaren aldaketak loturik egonez, eta hauen behar eta proiektuei erantzunez. Horregatik, Euskal ontzigitza tradizioak merkatal jatorri bat zuela esan genezakeen Elkanoren garaia iruruz ari garenean. Honetarako komeni zaigu ontzigitzaren jatorriaren aspektu batzuk ikustea, Elkanoren garaiko ontzien erdi aroko influentzia nagusiak ikusiz.

Behe erdi aroko oinatsak: Trinkadura

XVI. mende hasierako ontziak, XV. mende amaierareko ontzigitza tekniketatik antzekotasun zein ezberdintasunak zeuzkaten. 1519 topatuko genukeen ontzi batek, antzekotasunak zituen XV. mendearekin. Hala ere, XV. mende amaierako itsasontziek aldaketa nabar batzuk jasan zituzten XV.

meandean zehar, eta XVI. mende hasieran. Nagusiki, Erdi aroaren amaieran zehar, beladun itsasontzien gorengoa hasi zen, Europako iparraldean hasi zena, baino errealitatean zabaldu ez zena XIV. menderarte, bai ipar zein hegoalde. *Pujol i Hamelink*-ek aipatzen du nola Euskal kostaldean eraikitako ontziak “nahastu” ziren, XIV. mendean mediterraneoko teknikekin, prozesu luze batean:

“Fins a l’inici del segle xiv el gran vaixell mediterrani dedicat al comerç era la nau (del llatí navis), que duia com a sistema de propulsió a vela dos arbres a vela llatina, i com a sistema de direcció el doble timó lateral. En aquell moment van començar a arribar embarcacions biscaïnes, amb una tecnologia naval pròpia, l’habitual de l’Atlàntic, en què el buc era tinglat, tenien un sol arbre a vela quadra i un sol timó, el de roda. A més, a aquestes embarcacions atlàntiques se les coneixia com a coques (del germànic kogge). Per tant, durant unes dècades hi van conviure dos tipus de grans vaixells mercants, fins que es va començar a produir la hibridació de les coques atlàntiques i les naus mediterrànies.”(Pujol i Hamelink, 2018: 12)

“XIV. mendearen hasierararte, merkataritzari zuzenduriko ontzi handia nao-a zen (Latinetik navis), ardatzean zeramatzan bi bela propulsió sistema gisa, bela latina eta alboko lema bikoitza gidatze sistema gisa. Garai hartan, itsasontzi bizkaitarrak iristen hasi ziren, beren itsas teknologiarekin, Atlantiko ohikoa, itsasontzia trinkaduran egiten zena, masta bakarreko bela karratua eta lema bakarrekin, timoi axiala. Gainera, ontzi atlantiko horiek koka izenarekin ezagutzen ziren (germaniar kogge-tik). Horregatik, hamarkada batzuetan zehar, bi merkataritza ontzi mota handiak garaikide izango dira, maskor (kasko) atlantikoan eta Mediterranen artean itsasontzien hibridazioa gertatzen hasi zen arte.” (Autorearen itzulpena)

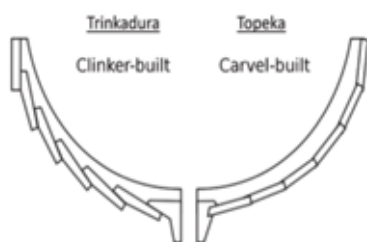
XIV. mendeko merkatal ontziei “Koka” deitzen zitzaion, edo “cogge” alemaniarrez (Ingeleraz cog). Kokak trinkaduran (Clinker-built) eraikiak izan ziren Iparraldeko Europan, ordea hegoaldean topeka egiten ziren jadanik, adibidez Coca de Mataró, 1450 inguruan eraiki zen (Ezkerreko irudia). Trinkaduraz egindako kokak ohol arinak eta ahulak zeuzkaten, hauskorak zirenak kolpeen kontra. 1450etik aurrera, mediterraneoko influentzia bat etorri zen Europan Iparralderuntz, karraken bitartez²⁵. Honek aldatuko zuen trinkadura egiteko modua, topeka (Carvel-built)

²³Goyhenetche, Manex. (2000). La pêche maritime en Labourd: survol historique. En, Itsas Memoria, Revista de estudios Marítimos del País Vasco, 3, 154.

²⁴Huxley, S., (1987) Los vascos y las pesquerías transatlánticas (1517-1713), En, Itsasoa, Los vascos en el marco del atlántico norte. Siglos XVI y XVII, vol. 3, Etor, San Sebastián, 27.



izeneko sistema Mediterranearragatik ordezkatur. Ez dakigu zehazki noiz, baino Euskal kostaldean XV. mendean topeka eraikitzeako sistema ikusi, eta seguruenik ikasi zuten mediterranean komunitateetatik, halere, mende erdian oraindik trinkadurako teknika erabiliko da itsasontzi txikiagoak eraikitzeako, adibidez Urbietta ontziak demostratzen duen moduan²⁶.



“It was not until the fourteenth century, when metallurgy made it possible to produce saws capable of sawing hardwoods effectively, that those varieties could be used in the same extent as softwoods. Those improvements broke down the border established by the limited width and thickness of radially split planks and made possible, over the longer term, the conversion from shell to skeleton construction in northern Europe”²⁷.

“Ez zen hamalaugarren menderarte, burdingintzak ahalbidetu zuenean egur gogorra erraz mozteko zerrak produzitzea, orduan, egur bigunak moztekoak bezalakoak erabili ahal ziren. Hobekuntza honek radialki ateratako egurrezko oholen zabalera eta lodieren mugak apurtu zituzten, luzaroan, posible izanez maskorretik eraikitako ontziak, eskeletotik eraikiak izatera pasatzea Ipar Europan” (Autorearen itzulpena)

Garai hauetako itsasontziak ez ziren oso handiak, hurrengo mendeko tamainarekin alderatuta. XV. mende amaiera eta XVI. mende hasierako neurriak ez ditugu ezagutzen zehazki, ordea, Barkham eta Huxley-ren esanetan, portu Euskaldunen ezaugarriak kontutan harturik eta itsasontzien

tamaina kontutan harturik, behe erdi aroko ontziak tonelaje erdi eta txikia zuten. Orokorrean erabilitako ontziak 40-150 tonelada inguru neurtzen zuten (Garai honetan tonelajea ez da pisua, bolumena baizik). Euskal portuak ez zeuden prest ontzi handiak hartzeko, bakarrik Pasaia-koak zeukan beharrezko sakonera ontziak sartzeko. Gainontzekoak ez zuten behar beste sakonera, edo hareazko barrak zeuzkaten sarreretan, arrisku handia zirenak. Beraz, Bilboko erregistro batetik ikusi dezakegu zer nolako tonelaia zegoen 1486-1487 urte bitartean. Bilbora sartutako ontzien erregistro batean ontzi ezberdinen tonelaia 100, 100, 120, 180, 90, 110, 200, 160, 150, 180, 100-koa bezala adierazten zen²⁸. Ondoren ikonografiatik adibide batzuk ikusiko ditugu, XV. mendekoak:



a) Zumaia-ko Ex-Voto-a, San Pedro-ko eliza, 1475. (Goian Ezkerra).
b) Napoleseko ontziak, Tavola Strozzi, 1472. (Goian Eskuina).
c) Fasciculus temporum. Itsasontzia. (Ezkerra)²⁹.

²⁵Loades, D. (2009). The Mary Rose and fighting ships. En, Marsden, P. (Ed.) Mary Rose, Your Noblest Ship. Anatomy of a Tudor Warship. Volume 2. (1-11). Portsmouth: Oxbow books.

²⁶Rieth, E., Izaguirre, M., (2004) El Pecio medieval de Urbietta (Gernika), Unsain, J.M. (Dir.): La memoria sumergida. Arqueología y patrimonio subacuático vasco, 142-151.

²⁷Bill, J. (1994) Ship construction: Tools and Techniques. En, Unger, R. W. (Ed.), Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650. London. Conway's history of the ship. 159.

²⁸Orella, Unzué, J.L. (2003). Comerciantes vascos en Normandía Flandes y la Hansa: 1452-1526. En, Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco, 4. Untzi Museoa-Museo Naval. Donostia-San Sebastián. 83.

²⁹MS M.801 fol. 99v Medieval and Renaissance Manuscripts. Naples, 1498



d)Pisanello, *Ontzi baten branka*. (Ezkerra) circa 1450³⁰.

e)Vittore Carpaccio, 1495-ean. (Erdia)³¹.

f)“*Legend of St Anthony*” Circa 1500³². (Eskuina).

XVI. mendeko nao-ak

Euskal zonaldean eraikitzen ziren ontziak Mediterraneotik ikasi zuten topeka eraikitzeke modua. Elkanoren garaiko nao bat nolakoa zen jakitea ez dakigu zehazki, baino garaikide ziren beste adibideen bidez ikusi genezake zein teknologia zegoen Europako ontzigintzan momentu horretan eta imaginatu nolakoa izan zitekeen. Erdi Aroko gerraren zantzuak ontzien gazteluetan geratu ziren, XVI. mendean zehar. Hasierako funtzionalitatea, gerora pixkanaka erabiltortasuna galduko du XVII. menderuntz hurbiltzean. Suzko armak eta kanoien erabilpenak itsasoko gerra eta hau egiteko modua aldatu zuten XVI. mende amaieran, iraganeko gaztelu altuen ordezt, kanoi gehiago, itsasontzi mugikorrak eta abiadura bilatuko dira. Ordea, merkatal jatorriko tradizio batean, oraindik babesteko funtzio bat betetzen zuten. Hala ere, ekidin ezina izan zen ontzien egokitzapena gerozt eta karga handiagoko bidaietara, eta gerozt eta luzeagoak izango ziren espedizioak gauzatu ahal izateko.

Ontzigintzaren tradizioa eta mugaz haraindiko loturak Elkano garaian

Ondoren karraka izenarekin Mediterraneoko itsasontzien adibideak daude, Veneziarren ontziak zirenak, edota genovesak (Azpian). Ontzi hauek merkatal ontziak ziren, eta kabotaiazko bidaiak egiten zituzten, oraindik XVI. mendean Europan zehar. Portugaldarren ontziak Afrikan zehar eta Indikoraino bidaiatzeko gai ziren haien ontzi handiekin (Azpian).



h)Jacobó di Barbari, 1500, *Veneziako ikuspegia*, (Goian Ezkerra eta erdia).

i)Vittore Carpaccio, c. 1500 (Goian Eskuina)



j)Santa Autako erretaula, 1517 (Goian Ezkerra).

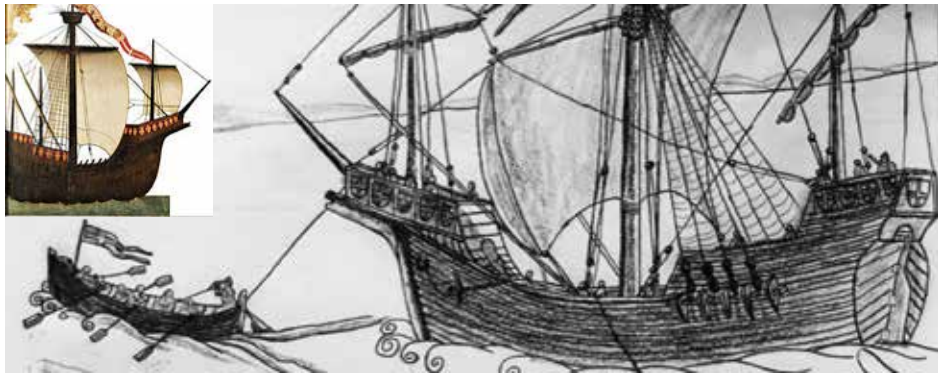
k)1527, *Karrakak kostalde harritsu batean* (Goian Eskuina).

³⁰Pisanello, Codex Vallardi 2287 r, Louvre, Paris.

³¹Castro, F. (2020). Early Modern Italian Round Ships Iconography. ShipLAB Report, 43. 6. 26/09/2021.

³²Artista anonimoa; Izenburua, “Meister dei Heilige Sippe”. Alte Pinacothek, Munich.

Nolakoa zen Elkanoren garaiko nao Victoria?



Euskal zonaldeko ikonografia erabiliz, 1475ko Zumaiako elizako ex-votoa hain zuzen. XV. mendeko estiloko ontzi bat ilustratua izan da hemen (Goian). XVI. mende hasierako nao batek, hiru masta izaten zituen, erdiko timoia edo axiala, brankako eta txopako gaztelu bi izaten zituzten ere, zein topeka eraikitako maskorra. Halere, iturriak topatu arte, ez dago jakiterik zehazki nolakoa izan zen nao Victoriaren neurri eta ezaugarriak. Hau besterik ez, hurbileko garaiko adibide eta interpretazio bat da.

Amaitzeko hausnarketa txiki batekin, ikerketaren ikuspegi errealista batetik, ontzigitzaren inguruan zer esanik dugun ala ez aipatu beharra legoke. XVI. mende hasierako nao-ak nolakoak ziren jakiteko, ebidentzia arkeologikotik eta dokumentaziotik informazio hau lor genezake. Halere, gaur egun oso ontzi gutxi ezagutzen dira garai honetakoak, “Iberiar” kategorian sartzen direnak, ta hare gutxiago Euskal kostaldean eraikiak zirenak “Iberiar Bizkaitarrak”, garaiko Bizkaitar hitzaren esanahiarekin (Euskalduna). Dokumentalki ere, ez da momentuz testurik agertu Elkanoren ontzien neurriak zehazten zituenik. Holako dokumentu batek galdera asko erantzun ahalko zituen. Baina argi dagoenez, gehiago dira erantzuteko ditugun galderak, ezagutzen duguna baino.

Ondorioak

Bide merkatal berriek, ontzi mota berriak behar izan zituzten, eta gutxinaka, itsasoan barrena bidaiatzeko naoak eraikintzera espezializatu ziren Euskal kostaldeko arotzak. Sare merkatalen bidez izandako kontaktuek influentzia sare bat lortu zuten Europa mailan, teknologia ipar eta hegoalderuntz bidaiatuz. Mediterraneotik etorritako teknika berriek, topeka eraikitze teknika zehazki, erdi aroko garaiko trinkadura alde batera utzi zuen, itsasontzi handietan nagusiki. XVI. mende hasierako ontziak, behe erdi aroko kutsua zuten haien estiloan, halere itsasontzi arkaikoago hauek aukera berriak eskainiko zizkieten haien gizarteari, ezagutzen ez zituzten mugak probatuz eta ausartzen ez ziren itsasoak zeharkatuz, lur berrietara ailegatuz. Merkatal bide berriek beste influentzia bide bat irekiko dute, Mendebaldeko ekialdeko influentziatzen hasiko dena, eta alderantziz ere, ekialdeko produktuak, mendebaldean eragingo dute, munduan existitzen ziren zonalde urrutien arteko distantziak gutxituz. Azken finean, itsasontziei esker, Errenazimenduan zehar munduko zonalde ezberdinen arteko interdependentzia areagotu zen, azeleratu eta honek munduan bizi ziren komunitate ezberdinen arteko lotura eta hauen arteko eragina ebidentzian utzi zuen. Azken finean, globalizazioaren hasiera izan zen, mundu birari esker, gutxi batzuen bidaiak, aukera berriak ikusarazi zizkieten iraganeko erdi aroko mundu itxiago bati.

Bibliografia

Alberdi Lonbide, X, Aragon Ruano, Á. (2006). ...Lleben las colas a las varrigas de los bufos.: balleneros guipuzcoanos en las matanzas de ballenas de Galicia y Asturias durante los siglos XVI y XVII”, *Obradoiro de Historia*, 15, 77-111.

Arizaga Bolumburu, B., y Bochaca M., (2003). “El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media” En, *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa, San-Sebastián, 41-53.

Armillas, J.A., (2008). Descubrimiento y contacto con otros mundos. En, Floristán, A. (Coord.) *Historia Moderna Universal* (29-54). Barcelona: Ariel.

Barkham, M., (2000). La Industria pesquera en el país vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?, En, *Itsas Memoria, Revista de estudios Marítimos del País Vasco*, 3, 29-75.

Bill, J., (1994). Ship construction: Tools and Techniques. In Unger, R. W. (Ed.), *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650 (151-159)*. London. Conway's history of the ship (151-159).

Castro, F., Monteiro, A., Bendig, C. (2018). Portuguese Merchantmen Iconography. *Ship LAB report*, 29. 1-64. 26/09/2021.

Castro, F., (2020). Early Modern Italian Round Ships Iconography. *ShipLAB Report*, 43.1-17. 26/09/2021.

Childs, W. R., (2003) Commercial relations between the Basque Provinces and England in the Later Middle Ages, c. 1200-c. 1500. En, *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa, San-Sebastián, 55-64.

Fernández Izquierdo, F., (1989). Astilleros y construcción naval de la España anterior a la ilustración España y el ultramar hispánico hasta la Ilustración. En, *I Jornadas de historia marítima*, 35-62.

Ferrer I Mallo, M. T., (2003). Los vascos en el Mediterráneo medieval. Los primeros tiempos. En, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 115-128.

Goyhenetche, M., (2000), La pêche maritime en Labourd: survol historique. En, *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 3, 153-161.

Grafe, R., (2005). *Entre el mundo Ibérico y el atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650*. Bilbao, Diputación foral de Bizkaia.

Huxley, S., (1987) "Los vascos y las pesquerías transatlánticas (1517-1713)", En, *Itsasoa, Los vascos en el marco del atlántico norte. Siglos XVI y XVII, vol. 3*, Etor, San Sebastián, 26-210.

Lema, J.A., (2004). La actividad industrial, la pesca y el comercio del País Vasco en la Edad Media. En, Azkarate, A., Munita, J.A., Lema, J. A., Dacosta, A., García, I., Gonzalez, C., Fernández de Larrea, J.A., Díaz de Durana, J.R., Bazán, I., *Historia del País Vasco. Edad Media. Siglos V-XV*.

Lewis Jones, H., (2019), *Navegantes, Diarios y Cuadernos de Bitácora*. Geo Planeta. 206-209.

Orella, Unzué, J.L., (2003). Comerciantes vascos en Normandía Flandes y la Hansa: 1452-1526. En, *Itsas Memoria. Revista de estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 65-114.

Priotti, J. P., (2003). El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, 193-206.

Iturri ikonografikoak

-Artista anonimoa; *Meister dei Heilige Sippe*. Alte Pinacothek, Munich.

-Pisanello; *Codex Vallardi*, 2287 r, Louvre, Paris.

- Artista anonimoa; *MS M.801 fol. 99v, Medieval and Renaissance Manuscripts*, Napoles, 1498.

Esker Onak

Artikulu hau amaitu ahal izan nuen, Joseba Burdain-ekin izandako elkarrizketa luze baten ondoren, berari esker, argiago izan nuen ez nekiela ezer edo ezer gutxi garai honetako euskal ontzien inguruan. Bestalde, eskerrak Alvaro Aragón Ruanori, kongresuaren berri ematearren, eta baita ere, nire eskerrak antolatzaile zein langile guztientzat Elkano fundaziokoak, Ion, Alaia, Rafa, Daniel eta gainontzekoak. Nire eskerrak zuei.



Gizonak itsaso zabalean... eta emakumeak? Elkanoren garaiko euskal kostaldeari buruzko aipu batzuk genero ikuspegitik

Los hombres en alta mar... ¿y las mujeres? Algunas referencias de la costa vasca en la época de Elcano desde la perspectiva de género

Janire Castrillo

EHUko irakaslea eta Historian doktorea

Laburpena

Lan honetan Erdi Aroaren eta Aro Modernoaren arteko trantsizio garaiko euskal kostaldeari so egiten diogu genero ikuspegitik. Gure helburua, orain arte egindako ikerlanei esker, orduko emakumeen inguruan ditugun ezagutza nagusiak biltzea eta sintetizatzea da, irudi orokor bat eskaintzeko. Horretarako, lehenik, ekoiztu den oinarritzko bibliografia birpasatzen dugu, laburki. Bigarrenik, emakumeen egunerokotasuna baldintzatzen zuten bi alorretara bideratzen dugu arreta: batetik, esparru juridikoan aritzeko zituzten muga eta ahalmenak aztertzen ditugu, eta bestetik, sozialki gailentzen zen feminitate eredu ideala dugu hizpide. Ondoren, lan munduan egiten zuten ekarpenari buruz aritzen gara, portuen eta itsasgintzaren testuinguruan zentratuta. Amaitzeko, zenbait ondorio plazaratzen ditugu.

Gako-hitzak: Emakumeen Historia. Behe Erdi Aroa. Euskal Kostaldea. Generoa.

Sarrera¹

70 hamarkadan Emakumeen Historia garatzen hasi zenetik, korpus bibliografiko mamitsua eraiki da, estatu mailan gehien landu den garaietako bat Behe Erdi Aroa izan delarik (Segura, 2016). Korrante historiografiko hori nabarmenki garatu da Euskal Herrian ere. Izaera orokorreko ikerlanen artean, aitzindaria izan zen Azpiaturen (1995) Aro Modernoko hastapenetako euskal emakumeei buruzkoa. Beranduago, kronologia berean kokatutako Oliveriren doktorego tesiak (2006) gipuzkoar estamentu kapareko emakumeek etxeen gobernuan izandako pisua utzi zuen agerian, batez ere ekonomia eta ezkontza-politikan zuten parte-hartzeari dagokionez. Aipatzekoak dira baita askotariko gaiak jorratu dituzten Nausiaren (2012) eta Iziz ahizpen lanak (2016), Nafarroan zentratu direnak, eta berrikiago argitaratu den Behe Erdi Aroko euskal probintzien emakumeei buruzko doktorego tesi bat ere (Castrillo, 2020a).

Lan horiek emakumeek kolektibo gisa aniztasun nabaria agertzen zutela erakutsi dute. Izan ere, genero kondizioaren azterketa ez da nahikoa gizabanakoek XV eta XVI mendeetan hierarkia sozialean esleituta zuten lekua azaltzeko, eta horrekin batera, haien estatus ekonomikoa, honorifikoa eta beste hainbat aldagai hartu behar dira kontuan. Oso bestelakoak baiziren, esaterako, neskame umilen eta andre feudalen interesak, gaitasunak, eginkizunak... Emakumeentzat garrantzia handikoak ziren adina eta estatus zibila, familia barruan zuten aginte maila, bizi-zikloaren arabera modelatzen zen eta. Ezkondu arte, gurasoekiko menpekotasun egoeran bizi ohi ziren. Familiak adostutako ezkontza gauzatu ondoren, autoritate handiagoko aroa zabaltzen zen; besteak beste, jasotako doteari esker ondasun batzuen jabe bihurtzen zirelako. Ezkonbizitzan zehar, senar-emazteen artean desoreka nabariak eman zitezkeen arren, biek elkar banatzen zuten familiaren ondasunen kudeaketari eta seme-alaben etorkizunari buruzko erabakien ardura. Hala ere, emakumeen bizi estadiorik askeena alarguntza zela esan ohi da, familia buru bihurtuta, haien erabaki ahalmena handitzen omen zelako.

Gai espezifikagoetan zentratu diren ikerlanen artean, batzuk euskal emakumeek familia-bizitzaren baitan izandako paperari buruz aritu izan dira. Aro Modernoko herentzia sistema foralak eman zien tratamendua aztertu dute Valverde (1991) eta Oliverik (2001). Halaber, zenbait ikertzailek interesa agertu dute ezkontza eta haren kontzertazioa politika nahiz errituengatik, bai Erdi Aroan (Castrillo, 2012) eta baita Aro Modernoan ere (Valverde, 1998 eta 2011; Azpiazu, 1999). Horrekin batera, kutsu sexualeko transgresioak jorratu egin ditu Bazanek: estuproa (2003), adulterioa (2012), eraso sexualak (2013), prostituzioa (Bazan, Vázquez eta Moreno, 2003), etab., emakumeen bizitzaren beste alor batzuk ezagutaraziz. Horrekin lotuta, garaiko gizartean nagusitzen zen feminitate eredu ideala ere deskribatu izan da (Castrillo, 2019).

Hortaz gain, zenbait lanek emakumeen erlijiositatea izan dute arreta gune. Aipagarrienak, akaso, osatu diren doktorego-tesiak dira: bi seroren ingurukoak (Arza, 2015; Larrañaga, 2016), eta beste bi komentu desberdinen ibilbideari buruzkoak (Paz, 2016; Intxaustegi, 2017).

Azken urteotan, emakumeek politikagintzarekin izandako harremanak ikertu dituzten lanak plazaratu dira. Batzuek, bando borroken testuinguruan herri xehearen biltzarretan emakumeek izandako parte-hartzea utzi dute agerian (Castrillo, 2014). Beste batzuk, berriz, zenbait andre nobleen eskumenen inguruan aritu izan dira, hala nola: Maria Diaz Harokoa (Prieto, 2002), Maria Mendozakoa (Paz et al., 2019) edo Maria Sarmientokoa (Paz, 2019).

Bestalde, lan mundua aztertzeraz bideratu dira zenbait ikerketa. Batzuk Bilbo hirian proiektatu dira (Del Val, 1997; Rivera, 2014), eta beste batzuk euskal lurraldearen zati zabalagoa izan dute aztergai (Ayuso, 2009; Castrillo 2013; Castrillo eta Castrillo, 2020). Emakumeek etxeko lanen esparruan eta familia-tailerretan bete zituzten funtzioak, nahiz autonomoki garatu zituzten askotariko ogibideak ikusgai egin dituzte.

Portu-munduan emakumeek betetako funtzioei buruz modu zehatzean aritu egin diren zenbait ikerlan daude ere. Riverak (2016) emakumeen kultura laborala aztertu du Penintsula iparraldeko portuetan, XIV eta XVI mendeen artean. Bere esanetan, arrainaren salmenta, kontserbak eta

¹Lan hau EHUko Sociedad, poder y cultura (XIV-XVIII) IT-896-16 ikerketa taldearen interes lerroen artean kokatzen da.

sareen konponketaz gain, lanesku femenino ez kualifikatua beste eginkizun askotarako baliatu zen orduko kaletan. Besteak beste, zabalantzerako, produktuak batetik bestera garraiatzeko, edota hondakinak garbitzeko. Azpiatzuk (2016) arrainaren salmenta ibiltaria ere dokumentatu du, emakumeek generoa kostaldeko herrietatik barnealdekoetara buru gainean zeramatzatela azalduz. Horrez gain, emakume batelariak zeudela aditzera eman du. Orobat, arrunta izan omen zen emakumeak marinelak jasotzeko ostatuetan lan egitea; ardoa, bale-koipea eta inportatutako beste hainbat produktuen salmenta burutzea; eta euskal lurretatik esportatzen zen lihoa ekoiztea irule, ehule edo jostun gisa. Beste ikerlan batek emakume askok marinel-kofradientzat lan egiten zutela egiaztatu du, korporazio horietan bigarren mailako estatusa izan zutela ondorioztatuz (Castrillo, prentsan).

Euskal Herri itsastar horren baitan, aipamen berezia merezi dute emakume merkatariek. Azpiatzuk (1995) XVI mendeko merkataritza konpainietan parte hartu zutela ziurtatu du, bakarrik nahiz senideekin batera. Nabardura interesgarria izan da emakume ezkonduen ere, eta ez alargunek bakarrik, aktiboki jardun zutela frogatzea. Batzuk itsasontzien jabeak izan ziren, eta arrantza, merkataritza zein militar kutsuko negozioetan murgildu ziren finantzaketaren alorretik. Beste batzuek itsasontziak eraikitzea agintzen zuten eta maileguak eman edo eskuratzen zituzten (Azpiatzu, 2016). Erdi Aro amaierarako, Garcia Fernandezek (2012: 127-129) eta Castrillok (2021) hainbat emakume merkataritza eta ekintzaileen adibideak lokalizatu dituzte. Halaber, Lekeitioko hiru emakumezko figuretan arreta jarri duen lan batek, merkataritza leinuetako kide ziren andre horiek komunitatean izan zuten influentzia baieztatu du: ezkontza politika gidatzeko, ondasun handiak kudeatzeko eta negozioen bidez elikatzeke, prestigioa adierazteko ekintzak garatzeko... (Castrillo, 2020b).

Oinarri horietatik abiatuta, datozen orrialdeetan Erdi Arotik Aro Modernorako iragatean euskal portu paisaia bizi ziren emakumeei buruzko irudi orokor bat eskaini nahi dugu. Haien bizi errealitatearen arlo desberdinak argiztatzeko zertzeladak eskainiko ditugu, orain arte egindako ikerlanen emaitza nagusiak ahal den neurrian sintetizatuz. Horrekin batera, zenbait iturri erabiliko ditugu, batik bat, udal-ordenantza bildumak, testamentuak, ezkontza- eta salerosketak kontratuak eta zenbait epaiketa prozesu.

Lehenik, emakumeek alor juridikoan murgiltzeko zituzten muga eta ahalmenak aztertuko ditugu, eta ondoren, sozialki balioztatzen zen feminitate eredu ideala. Hirugarrenik, emakumeek lan munduan egiten zuten ekarpena izango dugu hizpide, bereziki kostaldeko testuinguruari erreparatuz.

Emakumeen akzio juridikorako markoa: legedia eta eguneroko praktikak

XV eta XVI mendeetan, kondizio orotako emakumeek esparru juridikoan jarduteko zenbait oztopo izan zituzten. Batetik, emakume ezkonduen bakarrik eragin zien muga bat existitu zen: senarraren baimena izateko beharra, hain zuzen ere. Baimen hori, izenpetzen zuten edozein kontratuan islatu behar zuten eta baita epaiketetan parte-hartzeko erakutsi ere. Beste alde batetik, Erroma Klasikoko gizarte hiritarrean zabaldutako emakumeen arrazoitzeko gaitasun ezaren idean (*imbecillitas sexus*) oinarritutako legeak zeuden. Horiek, Erdi Aro amaieran, ez zuten emakumeak ekintza juridikoak burutzea debekatu, baina bai nolabaiteko “babesa” behar zutela ezarri. Hala, arrunta da garaiko dokumentuetan emakumeek “babes” horiekiko errenuntzia formalak agertzea; izenpetutako dokumentuaren balio juridikoa bermatze aldera (Castrillo, 2020a: 90-101).

Mugak muga, jakina da emakume ezkonduen, ezkongabe eta alargunek bezala, erabaki ahalmen nabarmena izan zutela etxeko politika ekonomikoa eta aliantzena zehazterako orduan. Erdi Aro amaierako dokumentazioak argi erakusten du familiaren ondasunen salerosketan parte-hartzen zutela, eta ohikoena senar-emazteen ekintza amankomunak egitea zela. Halaber, etxeko andreak autoritate nabaria izan zuten seme-alaben ezkontzen kontzertazioa egiterako orduan, eta baita haien artean herentzia banatzerakoan ere (Oliveri, 2006; Castrillo, 2020a).

Bestalde, kostaldeko herrietako iturriek eguneroko praktikan legeek emakumeentzat aurreikusitako marko zurruna zabaltzen zela agerian uzten dute, eta horiek bizitza publiko eta ekonomikoan aktiboki parte hartzen zutela egiaztatzen dute. Emakumezkoen eskumenen hedapena azaltzeko, funtsezkoa da kostako herrietan gizon askok etxetik kanpo denboraldi luzeak ematen zituztela kontuan hartzea, itsasoari lotutako jarduerak zirela

eta. Gizonen absentsien adibide bat Debako 1520ko dokumentu batean aurkitzen da. Dokumentu horrek, autoritateak hogeitalau bizilagunen etxeetara sententzia bat jakinarazteko bertaratu zirela kontatzen du, eta horietako askotan, emakumeak besterik ez zituztela topatu. Horrela suertatu zen Maria Martinez Aranoakoaren etxean, kasu: “*que su marido como hera notorio en la dicha villa hera absente en ultramar*” (Fernández et al., 2007: 513).

Senarra kanpoan zegoenean, arrunta zen emazteari autonomiaz jarduteko ahaldundze-gutun bat luzatzea. Gutun horiek notario aurrean izenpetzen ziren eta zabalpen maila desberdina izan zezaketen. Batzuk orokorrak ziren bitartean, beste batzuk ekintza jakin bat egitera besterik ez zeuden bideratuta: ondasun jakin bat kudeatzeko, epaiketa prozesuren batean esku-hartzeko... Hondarribian, adibidez, 1501an Juan Casanao maisuak Maria Martin Aranzatekoa, bere emaztea, ahaldundu zuen: “*para sustituyr generalmente para todas sus cosas, e para dar carta o cartas de pago e para recibir, aver e cobrar de Sant Vitores e de otras qualesquier personas, e para contender sobre ello*”².

Modu bertsuan, 1520an Lekeitioko bizilagun Milia Oleakoak, ahaldundze-gutun bat aldean zeukala, bere alaba Maria Otxoa Leagikoa ezkondu zuen Fortuño Etxanokoarekin, eta etxe bat eman zion ezkon-sari gisa. Bere senarra herrira itzulitakoan egindakoa berresteko konpromisoa agertu zuen andreak, izenpetu zuen ezkontza kontratuan: “*fazer ratyficar e otorgar este dicho contrato al dicho Juan Ochoa, su marido, e de lo conplir e mantener*” (Enríquez et al., 1992b: 932-933).

Emakumeek esparru juridikoan aritzeko zuten ahalmenaren beste adibide bat, 1511an Bilboko kontzejuak Korteetara luzatutako eskari batean topatu daiteke. Horretan, hiribilduan emakume asko elkar-truke komertzialak egitera profesionalki dedikatzen zirela esaten zen, ehunekin bereziki. Autoritate lokalek “*mugeres tratantes*” bezala izendatzen zituzten eta, zorpetzekotan, kartzeleratu ahal izateko baimena eskatzen zuten, Gaztelako erresumako legediak zioenaren kontra (Enríquez et al., 2000: 1.066-1.067).

Feminitate eredu ideala

Emakume guztiengan eragina izan zuen beste elementu bat garaiko elite zibilek eta eliztarrek haien gain proiektatu zuten iruditegi misoginoa izan zen. Iturri desberdinetatik eratorritako sinesmenak ziren, hala nola: emakumeak “gizon osatugabeak” zirela baieztatzen zuen biologia aristotelikoa, tutelatu beharreko izaki gisa begiztatzen zituen zuzenbide erromatarra, eta Pekatu Originalean izandako arduraren gisako argudio biblikoak. Gisa horretako ideiak oinarri hartuta, teologo eta moralista askok, haien tratatuetan, emakumeak gutxietsi zituzten, lizunak zirela esanez, liskartsuak, espiritu ahulekoak... (Archer, 2001).

Aitzitik, ideia horiekiko erresistentzia ahotsak agertu ziren, *Emakumeen Kereila* izeneko mugimendu intelektualaren eskutik (Segura, 2010). Euskal lurretan literatura profemenino horren aztarnak aurki ditzakegu ere, hain zuzen ere, Bernard Etxepareren *Emazteen Fabore* olerkian (1545: 50).

Emakumeen iritziak kontuan hartu barik, agente-guneetatik orduko feminitate modelo idealari jarraiki egituratutako neurriak jarri ziren indarrean, eta bertute katalogo zabala betetzea eskatu zitzaient: bizi estadio guztietan zehar kastitatea mantentzea, debozio eta karitatez jokatzeko, sendian eta auzoan laguntzaile izatea eta elkartasunez aritzea, zuhur eta neurritsu komunitatearen aurrean, etab.

Kastitatea, ezkongabeen kasuan, birjintasuna zaintzean zetzan. Birjintasunaren garrantziaren isletako bat, bere babeserako existitzen zen estupro izeneko delitua da, engainuak tarteko dontzeila birjina batekin oheratzean oinarritzen zena. Epaitegietan estuproa pairatu zutela frogatzen zuten emakumeek, dote txiki bat eskuratu ohi zuten erasotzaileen eskutik (Bazan, 2003). Ezkontutako emakumeen kasuan, kastitatea seme-alaba legitimoak ekoiztearen sinonimoa zen, eta senarrarekiko fideltasuna apurtzeak heriotza ekar zezakeen. Izan ere, Behe Erdi Aroko gizarteak krimen larritzat jotzen zuen adulterioa, bakarrik emakumeek egiten zutenean. Kastoak izateko eskaria, alargunei ere luzatzen zitzaient, sarri asko senarren testamentuan. Adibidez, 1507an Juan Perez Kanpiazelai, Oñatiko merkatariak, bere ondasunen usufruktua gozatzeko eskumena aitortzen zion Juliana Okarizkoa, bere emazteari, bera hil ostean berriro ez ezkontzeko

²Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa (GPAH), 3/0283, 13 or.

baldintzapean: “*sy por caso de ventura Juliana, mi muger, quisiera estar syn casar por mi honrra y su honestidad, en tal caso mando que ella sea señora de toda la azienda que dexo*” (Zumalde, 1999: 216).

Emakume modelo bertutetsuaren beste ezaugarrietako batzuk debozioa eta karitatea ziren. Horren erakuslea da orduko gizarteak profesional erlijiosoekiko (moja, beata eta serorekiko) agertzen zuen estimua. Bai bizitzan zehar zalantza espiritualak argitzeko laguntza ematen zutelako, eta baita heriotzaren aurrean Jaikoarekiko bitartekari gisa agertzen zirelako ere. Estimua horren zantzu bat, 1511n Bilboko Anton Saez Pobedakoa eta Teresa Saltzedokoa, senar-emazte merkatarien, testamentuan ikus daiteke, Barrenkalen zuten logela bat beata-talde bati eman zioten eta. Trukean, haien arimaren alde otoitz egitea eskatzen zieten, San Frantzisko komentuan zuten kapera zaintzea eta Teresa alarguntzean denbora tarte batean zehar beatak ondoan izatea ere (Enríquez et al., 2006: 319-321).

Orobat, orduko pentsamolde hegemonikoak ez zuen ontzat jotzen emakumeak liskartsu eta zalapartatsuak izatea. 1452ko Bizkaiko Foru Zaharrak nahiz 1526ko Foru Berriak emakume horiek zigortzera bideratutako tituluak jasotzen zituzten, genero gramatikal femeninoan bakarrik agertzen zen izendapenarekin: “profazadas”. Aipatutako azken lege korpusak, adibidez, honela deskribatzen zituen andre horiek 8,1 kapituluan: “*mugeres que son conocidas por desvergonzadas y revolbedoras de vecindades, y ponen coplas y cantares a manera de libelo*” (Zugaza, 1976).

Neurritsuak izateaz gain, Erdi Aro amaierako euskal gizartean emakumeengandik espero zen beste nolakotasunetako bat, sendiarekiko laguntasun eta sorospen praktikak agertzea zen; askotan auzora ere luzatzen zirelarik elkartasun behar horiek. Beste gauza batzuen artean, emakumezko ahaideen ondoan egotea eskatzen zitzaien bizitza pribatuko une garrantzitsuetan: jaiotzak, ezkontzak, heriotzak... Kortesiazko bisita horien aztarna bat Bilboko kontzejuak XV mendearen azken herenean zehar behin eta berriro arautu zuen erditu berri ziren emakumeen etxeetara joateko ohitura izan zen. Hiriko agintarien esanetan, zalaparta handia sortzen zen horrelako ospakizunetan, eta horregatik, bisitan joateko emakume kopurua sei kidera mugatu izan zuten. Baina arau berria aplikatzea ez zen erraza izan, oso errotuta zegoen tradizioa zen eta. Ondorioz, 1509an kontzejuak

seitik zortzira igo zuen erditu berri ziren emakumeen etxeetara bisitan joan zitezkeen lagunen kopurua:

“*Otrosy, que guarden la hordenança de las mugeres paridas, que ninguna sea hosada de convidar mas de a ocho mugeres, e que otras ningunas non sean hosadas de yr ni andar en las parydas salvo las ocho*” (Enríquez et al., 1995: 15).

Gizarte mailan emakumeek izandako beste eginkizun bat norberaren eta sendiaren estatus eta ohore-mailaren gorazarre publikoa egitea izan zen, haienak ziren espazioak baliatuz. Batetik, luxuko arropak erabili zituzten, 1500 urtean Gipuzkoara bidalitako agindu erreala batek jasotzen zuen bezala: “*en los cuellos cadenas e annus deys e sortijas de oro e plata, e en los briaes platos e botones moras e chapaduras de plata, e vestir mantos de seda e algunos en forros de tafetan (...) e joyas en los tocados de las mugeres*” (Recalde eta Orella, 1988: 506-507). Horrekin batera, gizonek bezala, elizetan ikusgai geratzen ziren legatuak egin zituzten (mahai-oihalak, kalizak, tapizak...), eta aberatsenek kaperak eraiki edota ospitaleak fundatu zituzten ere (Castrillo, 2020a).

Emakumeen lan ekarpena itsas-testuinguan

Euskal kostaldeko hiribilduetako udal-ordenantzek, emakumeek bere gain lan karga handia hartu zutela egiaztatzen dute. Beste batzuen artean, Lekeitioko XV mende amaierako udal-araudiak honako ofizio femeninoak erregistratzen zituen: okinak, errotrariak, udal-pisuaren errentatzaileak, arrain eta fruta saltzaileak, kandelagileak, neskameak, inudeak, emaginak, nekazaritza edo eraikuntza lanetan aritzen ziren jornalariak (Enríquez et. al., 1992a), Santo Domingo komentuko mojak, elizako koroan maisutza lanak egin zituen andre bat (Enríquez et. al., 1993b: 515), etab. Halaber, iturri lekeitiarrek, egun lan domestiko gisa kategorizatzen dugun zeregin multzoaren berri ere ematen dute: etxea urez eta elikagaiz hornitu, sukaldean aritu, arropa josi eta garbitu, seme-alaba eta adinekoen zaintza lanak egin... eta lan horiek garatzen ziren espazioak feminizatuta irudikatzen zituzten iturriok: “*en los rios, e en los pesos, e en los fornos, por quanto non suelen acaecer alli barones...*” (Enríquez et. al., 1992a: 378).

Egunerokotasunean, emakumeek bizitzaren mantenurako egiten zuten ekarpena, eskaera fisiko handikoa izan zitekeen, maila sozial apalekoen kasuan bederen. Hala, Ispasterreko Maria Ruiz Iresegikoaren esanetan, ohikoa zen emakume taldeak larre eta basoetara joatea, izan txerriak bazkatzera eramateko, edo aizkorekin egurra egin eta buru gainean etxera ekartzeko: *“muchas vezes esta que depone con otras moças de la dicha villa fue por leynna al termino de Otoyo”* (Enríquez et al., 1993a: 181-182). Mutrikuko kontzejuaren eta Debako berrogei bizilagunen artean 1518an izandako epaiketan, antzeko berriak ematen zituen lekuko batek: *“oyo dezir en la dicha villa de Deva que alguna vezes que venian algunas mugeres de los montes de la dicha villa de Motrico con leña”* (Fernández et al., 2007: 399).

Itsas paisaiari datzekion funtsezko elementua arrantza izanik, presentzia handiko ogibide femeninoa izan zen arrain salmentarena. Marinelek ekarritako generoa komertzializatzen zuten emakumeak, lurraldeko puntu desberdinetan dokumentatzen dira: Portugalete, Bilbao, Bermeo, Gernika, Lekeitio, Plentzia, Donostia edo Hondarribian. Askotariko egoera zibileko emakume horiek, gehienetan, kontzejuaren baimenarekin jarduten zuten eta araudi sendo baten menpe zeuden, garaiko ogibide gehienak bezala. Kontzejuak arrainaren prezioa finkatzen zuen, irabazien zenbatekoa, salmenta lekuak, produktuaren kalitate minimoa, edo osasungarritasunaren mesedetan bete beharreko neurriak. XV mendeko bigarren erdialdeko Gernikako udal-ordenantzek, adibidez, ondoko arauak finkatzen zituzten arrainaren salmentaren inguruan:

“Por evitar las revueltas que cada dia hemos con las pescaderas, (...) mandamos que nadie (...) sea osado de tomar pescado alguno que venyere a tomarse a esta villa fasta en tanto que el dicho pescado sea ençerrado en la red desta dicha villa e por los fieles della sea aforado. (...) Yten, mandamos que el congrio, e pescadas, e urtas, e gurbines, e meros, e todo otro pescado que asi por libras se oviere de aforar, las pescaderas lo bendan destripado” (Arízaga, 1986: 219).

Arrain saltzaile batzuek salmenta ibiltaria egiten zuten, batzuetan, distantzia luzeetan zehar mugituz. Durangoko 1498ko udal-dekretu batek kostatik antxoa eta sardinak buru gainean jarritako banastatan ekartzen zituzten emakumeei erreferentzia egiten zien: *“qualquier pescado o sardinas*

o anchobas que las mugeres o moças por banastas traxieren en sus cabeças de los dichos puertos que sean francos” (Hidalgo de Cisneros, 1989: 520). Berdina geratzen zen 1505ean Soroluzen, emakumeek zekartzaten arrainaren gainean zergarik ez kobratzeko agintzen zelaririk: *“nin paguen alcabala alguna por el pescado fresco que las mugeres traxieren a cuestras, nin por las sardinas frescas que traen las mujeres a cuestras”* (Elorza, 2000: 64).

Portuen inguruan, emakumeek zamaketa lanak ere egiten zituzten, edota azpiegituren eraikuntza edo konponketa lanetan parte hartu ere. Adibidez, Lekeitioko kontzejuak, 1518an, Ogellako kaira zamaketa lanak egitera joan ziren hamar emakumeen soldatak ordaindu zituen (*“fueron a cargar a Oguella”*). Material horiek, hiribilduko kaleak harritatzeko obretara bideratuta zeuden (Enríquez et al., 1993: 98).

Halaber, batelari ofizioa zuten emakumeak ere agertzen dira iturrietan. Esate baterako, 1496ko Plentziako kontzejuaren dokumentu batean esaten denaren arabera, herrian bazegoen bizilagunei itsasadarra bere ontzian gurutzatzeko zerbitzua eskaintzen zien emakume bat, urtean 800 marabedi kobratzen zituen (Enríquez, 1988: 238).

Esan beharra dago, Bermeo, Lekeitio, Donostia edo Hondarribia bezalako herrietan eratu ziren itsas eta arrantza munduko profesionalen kofradietan, emakumeak bigarren mailako langile gisa tratatuak izan zirela. Izan ere, korporazio hauekin lotutako jarduerak garatu zituzten arren, haien egitura instituzionaletatik kanpo geratu ziren, eta ondorioz, haien interes propioak defendatzeko espazio eraginkor hori galdu zuten. Orobat, emakumeak kofradiek kideen arteko elkartasunerako sortu zituzten gizarte-segurantzaren mekanismoetatik at geratu ziren (Castrillo, prentsan).

Bestalde, Euskal Herrian itsas-merkataritzan murgildu ziren emakume batzuen aztarnak daude. Horiek ez ziren itsasoratu, bai ordea merkataritza jardueraren finantzaketaren bidez parte-hartu, gehientsuenek ondasun kopuru aipagarria zutelarik. Hala, baieztatu daiteke salerosketak eta ontzien pleite eta armatuak tarteko, emakume horiek ere Erdi Aroaren amaieratik hazten ari zen itsas-komertzioaren bultzatzaileak izan zirela. Adibidez, 1499ko epaiketa batean Juan Areiltzakoa itsasontzi maisuaren hartzekodunak agertzen ziren, eta haien artean, Maria Otxoa Fagoagakoa

bermeotarra eta Teresa Hermenduruakoa mundakarra zeuden. Santiago izeneko ontziaren armatuan parte hartzeagatik 11.000, 19.200 eta 3.100 marabediko hiru zorren, eta urrezko 49 dukat eta erdiko zor baten jabe ziren, hurrenez hurren³. Horrez gain, emakume batzuek atzeritarrekin zuzenean trukeak eta akordioak izenpetu zituzten, haien salgaiak euskal lurretan saltzeko bitartekari izateko konpromisoa hartuz. Horrela gertatu zen 1520an Zumaiako bizilaguna zen Maria Argaiangoak Francisco Liengo merkataria bretoiaren aldeko obligazioa eman zuenean. Kontratuan, gizon horrek emandako 142 gari anega salduko zituela aitortzen zuen emakumeak, hark esandako prezioan (Elorza, 2009: 349-350).

Ondorio gisa

Azken hamarkadatan eman den Emakumeen historiaren garapenak, iraganari askotariko subjektuen ikusmiratik so egiteko bideak zabaltu egin ditu, garai historiko desberdinei buruzko ezagutzak nabarmenki aberastuz. Juan Sebastian Elkano bizi izan zen garaiko emakumeak ere aztergai eta ikusgai bilakatu egin dira. Azpimarratzekoa da, orduko emakumeekiko lehen hurbilketa batek, kolektibo gisa aurkezten zuten profil aniztasuna uzten duela agerian. Gaur egun bezala, orduan ere gizartea askotarikoa zen, eta maila soziala, jabetza kopurua, estatus zibila, kategoria laborala eta bestelako faktoreek bereizten zituzten emakume batzuk eta besteak, bakoitzari eginkizun, autoritate maila, interes, eta finean, bizimodu desberdin bat esleituz.

Askotariko kolektiboa izanda ere, emakume guztiek oztopo legal amankomunak izan zituzten eremu juridikoan aritzeko. Oztopo batzuk zuzenbide erromatarrak haien arrazotzeko gaitasunarekiko agertzen zituen zalantzen ondorio bat ziren; beste batzuk, ordea, familiaren kontzepzio patriarkalaren ondorio. Hala eta guztiz ere, ukalezina da Erdi Aro amaierako etxeetan emakume printzipalek, hau da, ondasunen jabetza zutenak, kudeaketa ekonomikoan eta familiaren erabaki espazioetan esku-hartze zuzena izan zutela, haien senarren ondoan.

Bizitza sozialean murgiltzerako orduan, emakumeei betebeharrak katalogo luzea ezarri zitzaizkien “ontzat” hartuak izateko. Inposatu zitzaizkien bertute femeninoen artean, kastitatea, isiltasuna, laguntasuna edo debozioa aurkitzen ziren. Jakina, eredu ideal horren eta emakume errealeen artean arrakala nabaria existituko zen, eta segur aski, erresistentziak ere izango zituen ezarri nahi zen feminitate modelo hegemoniko horrek.

Zalantza barik, Erdi Aroaren amaierako emakumeek lan esparruan ekarpen handia egiten zuten. Eginkizun domestikoak burutzeaz gain, familia-lantegi edo negozioetan ere parte hartzen zuten; eta hainbatetan sendiarengandik independenteak ziren ofizioak ere garatzen zituzten: okinak, emaginak, neskameak, kandelagileak... Kostaldeko herrietan, emakumeek ekarpen nabaria egin zioten itsasgintzaren garapenari, esparru desberdinetatik. Arrain-saltzaileek protagonismo berezia hartzen zuten, eta aipatzekoa da marinelen kofradien baitan lan egin arren, ez zirela inoiz lehen mailako kide gisa onartuak izan korporazio horietan. Halaber, kaien inguruan zamaketa lanetan aritu izan ziren maiz, eta hainbat herritan batelari lana burutu zuten ere. Orobat, ezin gogora ekarri gabe utzi, euskal kostalde osoan zehar agertzen diren emakume merkataria aberats, boteretsu eta ekintzaileak, merkataria leinuetan jaio eta hezitakoak.

Lan honetan, Euskal Herri itsastarreko emakumei buruzko argazki orokorra eskaini ahal izan badugu, azken hamarkadan bereziki arloko historiografiak izandako garapen nabariari esker izan da. Izan ere, emakumei buruzko ikerlan eta ezagutzen eremuan poztekoak diren urratsak eman direla esan beharra dago. Hala ere, badaude etorkizunerako erronkak, aipatu ditugun alor orotan sakontzeko aukerak daude eta, eta baita ikerlerro berriak zabaltzeko aukerak ere.

Argitaratutako iturriak

Arízaga, B., Ríos, M. L. eta Del Val, M. I. (1986). La villa de Guernica en la Baja Edad Media a través de sus ordenanzas. *Cuadernos de Sección. Historia y Geografía*, 8, 167-234.

³Valladolideko Errege Kantzileritzako Artxiboa, Ejecutoria Errealak, 141, 16.

Elorza, J. (2000). *Archivos municipales de Eibar (1409-1520) y de Soraluze/Plasencia de las Armas (1481-1520)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

_____ (2009). *Archivo Municipal de Zumaia (1256-1520)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Enríquez, J. (1988). *Colección documental de la villa de Plencia (1299-1516)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Enríquez, J., Hidalgo de Cisneros, C., Lorente, A. eta Martínez, A. (1992a). *Colección Documental del Archivo Municipal de Lequeitio (1474-1495)*, t. II, Donostia: Eusko Ikaskuntza.

_____ (1992b). *Colección Documental del Archivo Municipal de Lequeitio (1514-1520)*, t. IV, Donostia: Eusko Ikaskuntza.

_____ (1993a). *Colección Documental del Archivo Municipal de la villa de Lequeitio. Pleito sobre el monte Otoyó*, Donostia: Eusko Ikaskuntza.

_____ (1993b). *Libro de visitas del corregidor (1508-1521) y Libro de Fábrica de Santa María (1498-1517) de la villa de Lequeitio*. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

_____ (1995). *Libro de Acuerdos y Decretos Municipales de la Villa de Bilbao (1509 y 1515)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

_____ (2000). *Colección Documental del Archivo Histórico de Bilbao (1501-1514)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Enríquez, J., Hidalgo de Cisneros, C. eta Martínez, A. (2006). *Archivo Foral de Bizkaia. Sección Judicial. Documentación Medieval (1284-1520)*, Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Etxepare, B. (1545). *Linguae Vasconum Primitiae*. Ed. (1995) Bilbo: Euskaltzaindia.

Fernández, M., Herrero, V. J. eta Montecelo, L. (2007). *Fuentes Medievales del Archivo Municipal de Mutriku (1237-1520)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Herrero, V. J. (1988). Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Fuenterrabía (1361-1551), *Cuadernos de Sección. Historia y Geografía*, 10, 306-334.

Herrero, V. J. eta Barrena, E. (2005). *Archivo Municipal de Deba. Tomo I. (1181-1520)*. Donostia, Eusko Ikaskuntza.

Hidalgo de Cisneros, C., Largacha, E., Lorente, A. eta Martínez, A. (1989). *Colección Documental del Archivo Municipal de Durango*, t. II. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Recalde, A. eta Orella, J.L. (1988). *Documentación real a la provincia de Guipúzcoa. Siglo XV*, t. II. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Zugaza, L. (1976). *Fuero Nuevo de Vizcaya*. Bilbao: Gráficas Bilbao.

Zumalde, I. (1999). *Archivo Municipal de Oñati (1494-1520)*, t. II. Donostia: Eusko Ikaskuntza.

Erreferentzia bibliografikoak

Archer, R. (2001). *Misoginia y defensa de las mujeres: antología de textos medievales*. Madrid: Cátedra.

Arza, F. (2015). *Freilas, seroras y beatas vascas: personalidad y caracterización (c. 1550-1650)* (doktorego-tesia). Logroño: Errioxako Unibertsitatea.

Ayuso, C. (2009). El mundo laboral femenino en el País Vasco medieval. *Sancho el Sabio*, 30, 115-135.

Azpiaz, J. A. (1995). *Mujeres vascas. Sumisión y poder. La condición*

femenina en la Alta Edad Moderna. Bilbao: Aramburu.

_____ (1999). *Historia de un rapto: Isabel de Lobiano e Pedro de Idiáquez, un retrato de la sociedad de finales del XVI*. Donostia: Erein.

_____ (2016). Las mujeres vascas y el mar. *Itsas Memoria*, 8, 811-829.

Bazán, I. (2003). El estupro: sexualidad delictiva en la Baja Edad Media y primera Edad Moderna, *Mélanges de la Casa Velázquez*, 33(1), 13-46.

_____ (2012). Las venganzas de honor en los casos de adulterio: el uxorcio *honoris causa*. In P. Díez, G.A. Franco eta M.J. Fuente (ed.), *Impulsando la Historia desde la Historia de las mujeres. La estela de Cristina Segura* (249-258 or.). Huelva: Unibertsitatea.

_____ (2013). Las mujeres frente a las agresiones sexuales en la Baja Edad Media: entre el silencio y la denuncia. In J.A. Solórzano eta B. Arízaga (koord.), *Ser mujer en la ciudad medieval europea* (71-102 or.). Logroño: IER.

Bazán, I., Vázquez, F. eta Moreno, A. (2003). Prostitución y control social en el País Vasco. Siglos XIII-XVII. *Sancho el Sabio*, 18, 51-88.

Castrillo, J. (2012). Mujeres y matrimonio en las tres provincias vascas durante la Baja Edad Media. *Vasconia*, 35, 9-39.

_____ (2013). La participación de las mujeres en la economía urbana del País Vasco durante la Baja Edad Media. In M. I. Del Val, J. F. Jiménez (koord.), *Las mujeres en la Edad Media* (213-222 or.). Murcia: Sociedad de Estudios Medievales.

_____ (2014). Las mujeres y la sociedad política en el País Vasco durante la Baja Edad Media. In J. A. Solórzano eta B. Arízaga (koord.), *Los grupos populares en la ciudad medieval europea* (499-522 or.). Logroño: IER.

Castrillo, J. (2019). Las buenas mujeres de finales de la Edad Media.

Reconstrucción de un modelo a partir de las fuentes vascas. *Raudem*, 7, 1-21.

_____ (2020a). *Las mujeres vascas durante la Baja Edad Media. Vida familiar, capacidades jurídicas, roles sociales y trabajo*. Madrid: Sílex.

_____ (2020b). Aproximación al “más valer” femenino a través del caso de la oligarquía mercantil de Lekeitio a finales de la Edad Media. In S. de la Torre, E. Etxebarria, J. R. Diaz de Durana (koord.), *Valer más en la tierra. Poder, violencia y linaje en el País Vasco bajomedieval* (241-262 or.). Madrid: Sílex.

_____ (2021). Mujeres, negocio y mercaduría a finales de la Edad Media: algunos apuntes sobre el País Vasco. *Edad Media*, 22, 285-315.

_____ (prentsan). El lugar de las mujeres en las cofradías de oficios. El caso vasco (XIV-XV). In J. Solórzano (ed.), *Normativa y autoridad en la ciudad medieval atlántica (y más allá)*. Nájera: IER.

Castrillo, J., Castrillo, A. (2020). Euskal emakumeen ogibideak Behe Erdi Aroan. *Uztaro*, 114, 33-57.

Del Val, M. I. (1997). El trabajo de las mujeres en el Bilbao tardomedieval. In D. Juliano, *Las mujeres vascas en la Historia* (65-92 or.). Bilbao: Ipes.

García Fernández, E. (2012). “Hombres y mujeres de negocios del País Vasco en la Baja Edad Media”. In J. A. Bonachía eta D. Carvajal (ed.), *Los negocios del hombre: comercio y rentas en Castilla. Siglos XV-XVI* (107-146 or.). Valladolid: Castilla Ediciones.

Intxaustegi, N. J. (2017). *Conventualidad femenina en el País Vasco: las franciscanas de Vizcaya en la Edad Moderna* (doktorego tesia). Gasteiz: EHU.

Iziz, A. I., Iziz, R. (2016). Historia de las mujeres en Euskal Herria.

Tafalla: Txalaparta.

Larrañaga, M. (2016). *Serorak Euskal Herrian: Ikuspegiak hastapenetatik desagertzea arte (Antzinate berantiarra-XVIII. mendea)* (doktorego tesia). Gasteiz: EHU.

Nausia, A. (2012). *¿Virgenes o putas? 500 años de adoctrinamiento femenino (1512-2012)*. Donostia: Erein.

Oliveri, O. (2001). *Mujer y herencia en el estamento hidalgo guipuzcoano durante el Antiguo Régimen (siglos XVI-XVIII)*. Donostia: Gipuzkoako Aldundia.

_____ (2006). *Mujer, casa y estamento en la Guipúzkoa del siglo XVI*. Donostia: Gipuzkoako Aldundia.

Paz, A. (2016). *San Juan de Quejana. Un monasterio familiar en la tierra de Ayala (1378-1525)*. Bilbao: EHU.

Paz, A. (2019). Mujeres con poder en la Álava bajomedieval: María Sarmiento, madre de Pedro de Ayala, conde de Salvatierra. *Edad Media*, 20, 313-338.

Paz, A., García, I., Fernández de Larrea, J.A., Lema, J.A., Dacosta, A., García, M., Munita, J.A. eta Díaz de Durana, J. R. (2019). *“Por merced e mandado de mi sennora”*. El señorío de María de Mendoza a fines de la Edad Media. Nuevos textos para el estudio de la sociedad alavesa (1332-1511). Gasteiz: EHU.

Prieto, M. L. (2002). Doña María Díaz de Haro, “la Buena”, señora de Vizcaya. In M. P. Pérez, M. Ortega (ed.), *Las edades de las mujeres* (217-232 or.). Madrid: Univ. Autónoma.

Rivera, A. M. (2014). Cuerpos de mujer en el mundo laboral bilbaíno bajomedieval y moderno (s. XIV –XVI). In F. Chacón, C. J. Gómez (koord.), *Familias, recursos humanos y vida material* (217-232 or.). Murcia:

Unibertsitatea.

_____ (2016). “Superando fronteras. Mujer y cultura laboral en los puertos del Norte Peninsular, siglos XIV-XVI”. In M. R. García, O. Rey (ed.), *Fronteras de agua* (17-32 or.). Santiago de Compostela: Unibertsitatea.

Segura, C. (2010) (ed.). *La Querella de las mujeres. Análisis de textos*. Madrid: Al-Mudayna.

_____ (2016). La construcción de la historia de las mujeres en la Edad Media en los reinos hispanos. *Índice Histórico Español*, 129, 77-93.

Valverde, L. (1991). La influencia del sistema de transmisión de la herencia sobre la condición de las mujeres en el País Vasco en la Edad Moderna. *Bilduma*, 5, 123-135.

_____ (1998). Amor y matrimonio: estrategias para la elección de cónyuge en el País Vasco (XVI-XVIII). In VV. AA., *Las Mujeres en la Historia del País Vasco* (139-156 or.). Bilbao: Ipes.

_____ (2011). *Familia, ezkontzak eta genero-harremanak Azpeitian*. Azpeitia: Udala.

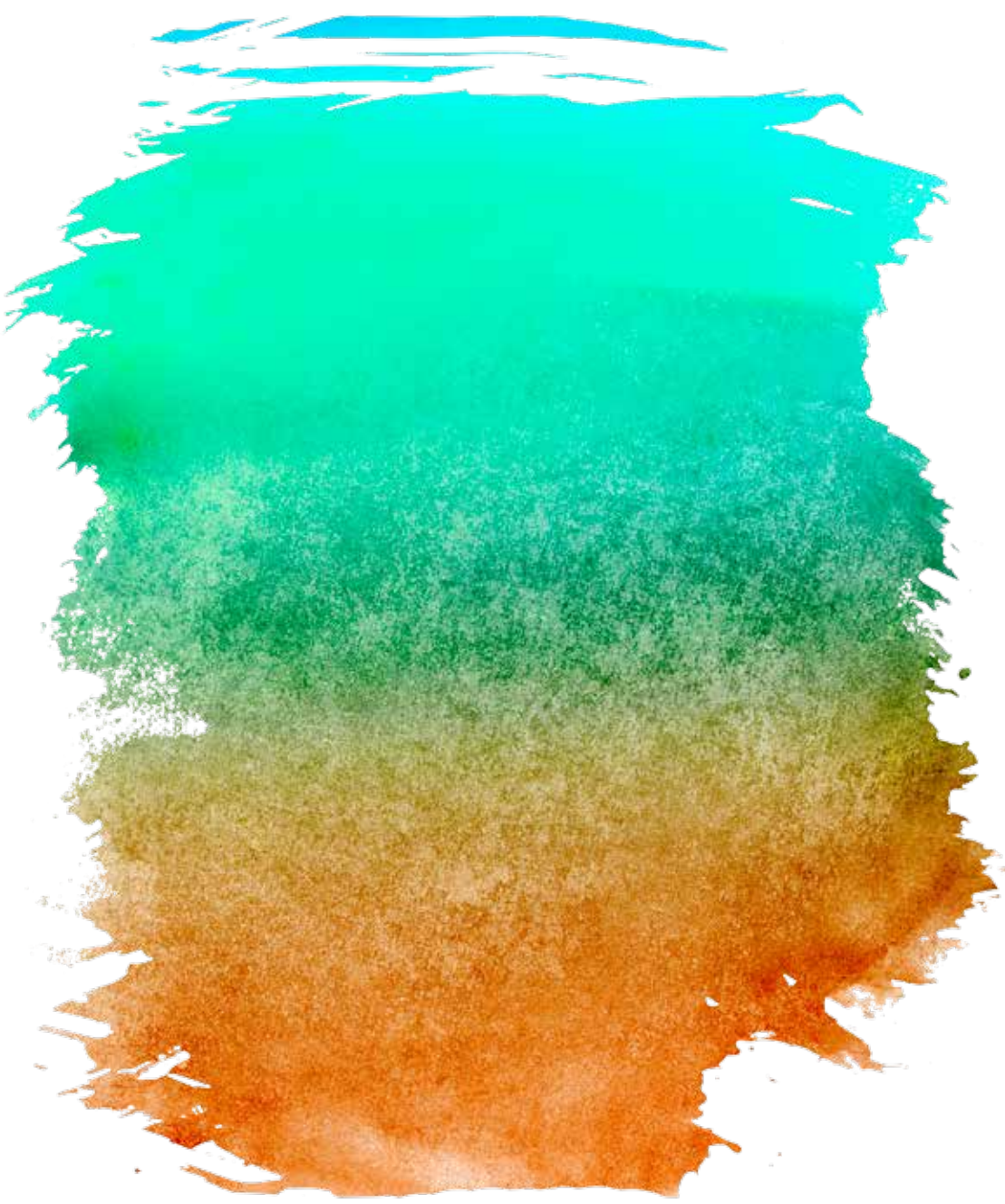


MAHAI INGURUKO PONENTZIAK

GAIA: MUNDU BERRI BAT

PONENCIAS DE LA MESA REDONDA

TEMA: UN MUNDO NUEVO



La era Elcano y la moderna “lex mercatoria”: fuente de innovación social y jurídica

-
Elcano garaia eta “lex mercatoria” modernoa: berrikuntza sozial eta juridikoaren iturri

Juanjo Álvarez

Catedrático Derecho internacional privado. UPV/EHU.

1. También para el mundo del Derecho la gesta de Elcano representó una catarsis, una muy relevante fuente de innovación social y jurídica, al suponer un primer exponente de lo que hoy llamaríamos “*diplomacia comercial*”. La expedición que Elcano culminó con gran éxito contribuyó a la expansión de figuras e instituciones jurídicas societarias y mercantiles que han perdurado y evolucionado hasta nuestros días y que supusieron en realidad el inicio de la “era moderna” del Derecho comercial de la navegación.

Cabe afirmar que la expedición supuso el inicio de la globalización del Derecho mercantil, un cambio trascendental en este sector del ordenamiento jurídico al ponerse en conexión diferentes territorios de Europa, América, Asia y África y establecer inéditas y diferentes rutas comerciales por mar. Todo ello impulsó desde el sector del Derecho Marítimo el principio de la globalización que hoy en día rige el ámbito del Derecho Mercantil.

2. Hubo ingeniería naval, sí, pero también *ingeniería jurídica*, y cabe de hablar de un auténtico “tesoro legislativo” transmitido hasta hoy, porque se gestó un Derecho, unas instituciones jurídicas que fueron adoptadas y adaptadas para responder de forma eficiente a la realidad social de ese momento y con el fin de atender al reto que representaba una expedición tan colosal e inédita como la proyectada, que dio origen a la concepción moderna de empresa.

3. La innovación consiste, de entrada, en la capacidad de distanciarse de las propias rutinas, de lo sabido, de los estereotipos y en tener la capacidad de no contentarse con lo adquirido. Por eso la innovación exige, de entrada, una cultura del riesgo, de la responsabilidad y del aprendizaje. Esta es la clave, otra más, de las lecciones derivadas de la gesta de Elcano.

4. Y entre las instituciones jurídicas preexistentes que evolucionaron hacia la modernidad de la mano de una expedición marítima tan colosal cabe citar la *commenda*, figura jurídico-contractual que se utilizó como un instrumento de financiación.

Las dos formas principales de financiación del comercio marítimo en la Baja Edad Media fueron el préstamo a la gruesa y la *commenda*. Desde el punto de vista contractual, la diferencia entre ambos se encuentra en el reparto de los riesgos.

El préstamo a la gruesa articulaba una cierta distribución de los riesgos porque el prestatario no estaba obligado a devolver lo prestado si el viaje fracasaba por causa de las tormentas, los piratas o la confiscación de las mercancías por una autoridad extranjera. Así se preservaba el patrimonio “en tierra” y era en realidad una forma de incentivar las vías de financiación privadas para las expediciones marítimas sujetas a numerosos y graves riesgos.

5. Lo que hoy conocemos como sociedades mercantiles-compañías o sociedades anónimas nacieron en realidad con el fin de financiar la explotación del comercio trasatlántico, una oportunidad de negocio surgida gracias al impulso de este tipo de expediciones marítimas y a los descubrimientos: el nacimiento del comercio entre Europa y Asia por mar, a partir, por un lado, de las rutas marítimas “creadas” por los

portugueses bordeando África y, por otro, del comercio con América y de América con Asia a partir de la conquista española del continente americano. Posteriormente, en el siglo XVIII y comienzos del siglo XIX, las sociedades anónimas sirvieron a la construcción de infraestructuras (canales, ferrocarriles...), a la constitución de bancos, compañías de seguro y a la explotación de minas. Es decir, nuevamente, a la explotación de negocios que requerían mucho capital. La sociedad anónima se articula, así como vehículo jurídico de cualquier empresa manufacturera.

Las formas societarias hasta ese momento conocidas y utilizadas – la colectiva y la comanditaria – no eran adecuadas para el comercio a larga distancia porque los socios colectivos no podían estar distribuidos por todo el recorrido de semejantes viajes y, dadas las necesidades financieras, el número de socios que hubieran sido necesarios para aportar los fondos suficientes habría de ser muy elevado y el riesgo de disolución por voluntad de cualquiera de ellos impediría el desarrollo de proyectos de inversión de largo plazo.

De tal necesidad y de tal laguna jurídica surgió el recurso a lo que hoy conocemos como sociedad mercantil comanditaria, con un elevado número de socios comanditarios que actuaban como inversores pasivos, lo cual proporcionó una forma organizativa para los viajes trasatlánticos.

De este modo, el comercio trasatlántico fue la causa y la aparición de la moderna figura societaria conocida como sociedad anónima.

6. Una singularidad importante para comprender su trascendencia en el terreno del Derecho y de los negocios mercantiles radica en que la expedición de Elcano era totalmente comercial, financiada conjuntamente por la Corona castellana y por un grupo de inversores privados, como lo fuera también anteriormente la de Colón de 1492, enmarcadas ambas en la llamada “carrera de las especias”. Una pugna de enorme trascendencia económica que, en aquel momento concreto, se dirimía entre dos potencias europeas emergentes: España y Portugal.

7. ¿Cuál fue el resultado desde el punto de vista del Derecho? La catarsis provocada por el éxito de la expedición elevó al Derecho Marítimo

a la categoría de rama autónoma e independiente del Derecho común, al proponer soluciones originales frente a la realidad vinculada a la navegación marítima. De esta navegación surgen riesgos, derivados tanto del aislamiento de la nave, como también de los peligros propios del mar. Para superar dichos riesgos, el ordenamiento jurídico marítimo consagró instituciones como el salvamento y la avería gruesa. Junto con éstas, una de las figuras fundamentales en cuanto a la protección económica de la aventura náutica corresponde a la limitación de responsabilidad consagrada en favor del armador, aquel que explota y expide la nave a su nombre. La limitación de responsabilidad del armador es una institución cuyo origen se reconoce desde el siglo XIV, y que consiste, en sentido amplio, en “el quantum máximo al que puede ascender la responsabilidad del naviero con ocasión de su actividad armatorial”. Distintos sistemas a lo largo de la historia se han creado para regular la limitación de responsabilidad del armador, institución todavía hoy vigente.

8. Otra institución que merece especial atención es la denominada “fortuna de mar”, una de las instituciones más antiguas del Derecho marítimo y que consiste en considerar a cada nave como un patrimonio especial y separado de los restantes bienes que su propietario o armador mantenga en tierra, y aún del resto de su flota. La consecuencia de esta separación es que las deudas que surjan al explotar una nave sólo pueden hacerse efectivas en la misma nave y no en los restantes bienes de su propietario o armador.

La fortuna de mar o patrimonio naval es una noción antiquísima en el derecho marítimo, consistente en que el dueño de la nave, o el naviero, que hace una embarcación a la mar con fines de explotación comercial, jurídicamente erige una masa de activos y pasivos independientes a los bienes que posee en tierra, cuyo principal componente es la propia nave, y ellos se afectan exclusivamente a la explotación de dicha embarcación, de suerte que las ganancias que se obtengan se destinarán al pago de las deudas que contraiga en los diversos viajes que efectúe, pero las deudas que no puedan pagarse con dichos bienes no podrán perseguirse en contra de los bienes que ese armador o dueño tenga en tierra, que son independientes de su fortuna de mar, aunque su dueño sea una misma persona.

Esta noción ha ido evolucionando a través de la historia, en función de la manera cómo se ha regulado el sistema de créditos y de deudas de la industria naval.

9. Tal y como señaló con acierto el profesor Ramón Martín Mateo, el mundo del Derecho, el de la legalidad, y los hombres y mujeres juristas deben comportarse como ingenieros sociales. En efecto, debemos tender puentes en lugar de elevar muros y diques, debemos proponer soluciones en lugar de imponer permanentemente sanciones, debemos mostrar el camino de adaptación y adecuación del Derecho y de la legalidad a la realidad y no al revés, como con triste frecuencia sucede hoy día en nuestra sociedad. En la actualidad rara vez logramos este objetivo social porque el Derecho casi siempre llega tarde, va por detrás de la sociedad y sus problemas y genera con frecuencia más problemas que aquéllos que pretende resolver.

Esa necesaria, imprescindible conexión entre Derecho y sociedad muestra todas sus potencialidades en el excelente ejemplo de la interacción entre la gesta náutica de Elcano y el desarrollo y evolución jurídica que impulsó.

Lo relevante es conceptualizar el Derecho como un producto social cuyo principal objetivo ha de ser normar las relaciones sociales, fijar un orden racional que pautе conductas y, sobre todo, aportar una herramienta al servicio de la sociedad. De hecho, nuestro término técnico en euskera, “Zuzenbidea” (camino recto) corresponde a la denominación heredada del Derecho romano y revela el sentido de una sana convivencia entre Derecho y sociedad. Muestra de ello fue el excelente desarrollo jurídico derivado de la gesta de Elcano. Otro campo más del que poder extraer lecciones del pasado válidas para conquistar y civilizar el futuro.



Elkano, zientziaren inguruko bira bat?

-

Elkano, ¿una vuelta al mundo de la ciencia?

Guillermo Roa Zubia

Zientzia eta Teknologiaren dibulgatzailea

Elhuyar Fundazioa

Zientziaren ikuspuntutik, Elkanoren bidaia ospetsuak batez ere bi gauzatarako balio izan zuen. Batetik, ideia bat baieztatzeko eta, bestetik, akats bat zuzentzeko.

Idea, ordura arteko ideia teoriko bat, hauxe zen: mendebalderantz nabigatuz gero, abiapuntura irits zitekeela kontrako norabidetik etorrira, ekialdetik alegia. Edo alderantziz. Hau da, bidaia bat egin zitekeen Lurraren inguruan bira emanaz. Onartuta zegoen lurra ez dela laua, baina inork ez zuen hori egiaztatu ordurarte bertatik bertara; inork ez zuen bidaia bera egin. Egia esan, espedizioak ez zuen helburu hori. Moluka uharteetara, espezien uharteetara, egindako espedizio komertziala eta politikoa zen. Bidaia logikoa ekialderantz nabigatzea zen, Afrikako hegoaldeko muturra inguratzea eta Indiako Ozeanoan barrena jarraitzea helmugaraino. Baina etsaiek kontrolatutako ibilbidea zen, portugaldarrek, alegia; beraz, kontrako norabidean bidaiatzeari ekin zioten eta mendebaldeko ibilbide teoriko haren bila abiatu ziren. Horregatik, azkenean, mundubira osatu zuten.

Bidaiaak zuzendu zuen akatsak Lurraren tamainarekin zerikusia zuen. Mende asko ziren planeta oso modu burutsuan neurtu zutenetik, eta, harrigarria bada ere, benetako neurritik hurbil zegoen emaitza. Eratostenes de Cirenek Egiptoko bi hiritan sartutako bi hesolarekin neurtu zuen, eta Lurraren diametroa 250.000 estadiokoa dela kalkulatu zuen, gutxi gorabehera 40.000 kilometrokoa. Baina Elkanoren garaian, diametroaren neurri “ofiziala” erreala baino askoz txikiagoa zen. Eratostenes izan zen neurria hartu zuen lehena, baina ez zen bakarra izan. Haren emaitza ia ahaztuta geratu zen, Estrabon historialariak Posidoniok egindako beste neurri bat jaso baitzuen, K.a. II. mendeko beste greziar batek. Posidoniok behin baino gehiagotan neurtu zuen Lurraren diametroa. Neurketa batzuetan bentako zenbakira asko hurbildu zen arren, beste batzuetan asko desbideratu zen. Estrabonek 180.000 estadioren balioa jaso zuen Geografia liburuan, 28.000 kilometro inguru. Neurri oker hori kontuan hartuta, Magallaes eta Elkanok pentsatu zuten bidaia ia amaituta zegoela gaur egun Magallaesen itsasartea deitzen duguna gaingitu ondoren. Gutxienez, beste 12.000 kilometroko nabigazioa falta zitzaien, ordea, ur ezezagunetan gainera.

Idea bat baieztatu eta akats bat zuzendu; esan daiteke horiek izan zirela zientziarako bidaiaien ekarpen handienak. Eta benetan funtsezkoak izan ziren, adibidez, kartografiaren esparruarentzat. Ez zen lur berriak eta itsaso berriak ezagutzea bakarrik. Gainera, munduaren mapa globala esfera bat irudikatzeko marraztu behar zuten.

Baina, egia esan, oso zaila da bidaia historiko batek iraultza bat eragitea zientziaren munduan.

Aitzitik, kontrakoa da; aurrerapen teknologikoei esker egin zitezkeen bidaia handiak. Horixe gertatu zen XV. mendearen amaieran eta XVI. mendearen hasieran. Erdi Aroa atzean uzten ari ziren. Itsasontzi hobeak egin zituzten. Itsasoa eta nabigazioa hobeto ulertzen hasi ziren. Eta aurrerapen handia egin zen Erdi Aroko teknologia iraultzaile txikiei esker. Iparrorratza, astrolabioa, baleza txikia, bela latinoak eta korasta-lema adibide argiak dira. Teknologia horiek guztiek aukera eman zuten haizea baliatzeko, 40.000 kilometroko ozeano-esfera batean bidaiatzeko. Bide batez, energia berriztagarri bati esker egin zen nabigazioa, energia eolikoari

Enkano, zientziaren inguruko bira bat?

esker, baina, jakina, arrazoia da garai hartan ez zutela beste propultsio-aukerarik.

Bestalde, nabigatzaileek topatu zituzten konpondu ezin zituzten arazo batzuk, nahiz eta haiek baietz uste izan. Itsasontzia non zegoen jakitea funtsezkoa zen. Itsaso zabalean, posizioaren latitudea zehazteko baliabideak zituzten, baina ezinezkoa zuten longitudea zehaztasun handiz kalkulatzeko. Ezin zuten jakin itsaso zabalean zenbateraino mugitzen ziren ekialdera edo mendebaldera. Longitudea zehazteko sekretua hasierako portuaren ordua une oro ezagutzea zen. Horretarako, beharrezkoa zen nabigazio-baldintzetan funtzionatuko zuen erloju fidagarri bat izatea; baina horrelako erloju bat eraikitzeke behar zen teknologia 300 urte geroago garatuko zen.

Nolanahi ere, zientzia nabigaziotik harago doa. XVI. mendeko bidaiek astronomian, meteorologian, biologian, nutrizioan, medikuntzan eta beste esparruetan ere lagundu zuten. Bidaia handien kontakizunek, hala nola Elkanok, datu berriak ematen zituzten; banaka baloratu ezin diren datuak dira, baina erabat beharrezkoak zientzia pixkanaka garatzeko. Ez ziren bidaia zientifikoak izan, horrelakorik ez baitzen artean existitzen, baina zalantzarik gabe ezagutza berriaren iturri izan ziren.



“...e tres parrillas de fierro.”

Aitor Arregi

Elkano jatetxea, Getaria

*“Hiru gizaki mota daude, bizirik dirautenak,
hildakoak eta itsasoa zeharkatzen dutenak” (Anacarsis VI. k.a.)*

Anacarsisen hitz hauekin, XVI. mendeko itsas- gizon haiek ekarri nahiko nituzke gogora. Zeruertzetik haratagokoa ezagutu nahi izanaren goseak, mundializazioaren abiapuntu bilakatuko zuten bidai eta bidaiariak. Bidai-luzean parte hartzaile izan zirenak, eta baita ere garai haietan antzeko beste bidai luzetan esku hartu zuten nauta oro.

Jakina da azken bi urteotan askotan entzun izan oi dugula, zer nolako garrantzia izan zuen XVI. Mendearen hasera hartan espezieriak. Zer suposatu zuen. Nolako ondare kopuru handiak mugitu zituen eta egun ere, zer nolako garrantzia duten espeziak orokorki mundu zabaleko sukaldaritzan. Euskaraz bada “espeziei” zentzu aproposa adierazten dion beste deiturik: “on-gailuak”.

Gainera, orain bostehun bat urte ere, badira mundu arrotz haietatik gurera ekarritako beste elikagai ugari. Gaur egun eta betidanik gure irudimeneko egunerokotasun arruntean, gure-gureak egin ditugunak. Adibiderako gure mahaitan eta urte sasoi egokian, tomaterik gabeko mahaia ia mahai hutsa da. Ezbairik ez dago gure-gurea egin dugula. Betikotzat gurea, esango nuke kasik.

Eta zer esan, gure herrian hainbeste urdail huts berdindu duen gure banabar, babarrun, ballar, ballargorri, illargorri, indaba (indi-baba), banar, banabar apal eta xumeaz. Hainbeste deitura ezberdin eman diogunari, bera baino gureagoa denik bai ote da besterik...

Nork irudikatu kanelarik gabeko arrozenea edo antzinako errezetatan agertzen den kanela eta esnearekin atondutako, gazitutako “zerri-hanka” edota arrantza-ontzitan “oalla”-tatik sortutako hegaluze edo berdelarekin egindako marmitakoa, nola ulertu patatik gabe.

Hala ere, ez zen izan errenazimenduko gutziaren garapen gailurra espezia/on-gailuen erabilpena. Erromatarrek Kristo aurreko III. mendean, piper- beltz saltsatan prestatutako haragikiak jaten omen zituzten. Baina, nik behintzat, antzinako garai haietan, eta batez ere, jakiak epe luzeagoan, ahalik eta epe luzeenetan, elikagaiak era jangarrienean iraunarazteko erabiliko zirela, zalantzarik ez dut.

Neguko elur maluta trinkoz eraikitako elurtegi zuloak ez ziren egungo hozkailu normalduak bezain ugariak eta horrexegatik, elikagaien bizitza iraunarazteko modu bakarra eta aldi berean usaimen eta dastamenaren eskakizun zorrotzak apur bat baretzeko baizik, alegia.

Gure begirada xume, mugatu eta apaletik, Getariatik eta Getariarako, egungo gastronomiarako, Juan Sebastian Elkanokoaren itzalaren garrantzia mahairatu nahiko nizueke. Ez da, Euskal Herria orokorrean espezie asko erabiltzeagatik ezagunena. Gurera etorrita berriz, are gehiago eta bereziki aitortuko nuke, gure txingar gorietatik sortu nahi izaten duguna,

“...e tres parrillas de fierro.”

ahosabaiko dastamen eta sudurraren inguruko usaimenaren gozamenak, produktuaren biluztasun jantziaren ezaugarrietatik lortzen saiatzen garela.

1526an eta bigarren bidaian, zendu zen Juan Sebastian eta Andres Urdanetakoak azken borondateetan honako hau bildu zuen:

*“...Tres ollas de cobre, una con su cobertor.
Un puchero de estaño.
Ocho platos de estaño.
Dos pares de trebedes de fierro.
Tres sartenes de fierro,
e tres asadores
e tres parrillas de fierro...”*

Itsasoratu diren ontzi gain orotan erabili da sua otordua atontzeko. Gure arrantza ontzietan ere, mendeetan zehar, su-tokiak beharrezkoak izan dira. Batez ere epe luzeko arrantzatan. Horrela, hegaluzearen sasoian “oalla” izeneko su-toki eta parrilla erabili izan ohi zuten, arrantza ontzietan. Egurrezko “baforeak” desagertzearekin batera heldu zen “oallaren” erabileraren gainbehera.

Arrantzaleek, egunsariaren zati bat, “partilla” izeneko “arrain partiarekin” biribiltzen zuten. Ontzitik etxera egin beharreko bidean, ardandegi eta sagardotegitako atetan “arran parrilletako” txingar piztuak ohizkoak ziren. Eguneroko lan gogorraren amaieran, lehorreratzearekin eta etxerako bidean, eztarriaren leuntzeko premia, sagardo edo “ardo-baxoren” bat edo besterekin goxatzen zuten eta tripa-zorriak berriz, norberak txingar goritan moldaturiko arrain errearekin.

Ibiliaren ibilian, gerora, parrilla honen garapenak, handituko dio izen eta ospea Getariako gastronomiari. Hauen brasatatik haizeratutako usain eta dastamenerako ahogozoek egingo diote bide Getariako parrillari. Zera azpimarratu nahiko nuke, ba dirudi itsasoa aipatutakoan itsas bazterreko herriez soilik ari garela. Aldiz, egia esan, garai bateko baleontzietako sagardo hornidura edo jan-edanaren hornidura lortzeko, bistan da, herrialde oro bilakatzen zela kosta, portu eta kai.

Era berean “arran parrillak” barnealdean ere usaiakoak ziren eta honen adierazgarri:

1856 J.M. Iparraguirrek Ramon Batista alegiako traperoari bertsoak.

– TRAPU ZAHARRAK-
....Eltze elbarriturik
pertza zulorik duenik
arran parrillik edo
trebera zaharrik.
Inork saltzeko badauka
librako txanponean
Ramon Batistak
erosten ditu.

Gatozen 60. hamarkadara eta begirada batean ohartuko gara munduan sortzen ari zen gizarte aldaketa orokorren haziak, gurean ere eragina izan zutela. XIX. mendetik, ur gezetako bainuetxe, osasun bainu etxeak, itsasoko ur gazitako bainuak, hauen inguruko aberatsen udako egonaldi luzeak, etab. egoera hauetatik sortu ziren beharrei aurre egiteko jendetza trebatua behar zen eta, besteak beste, hauen mahaiak artatzeko frantziar goi-sukaldaritzaren lanketa zorrotzean zaildutako goi profesionalak tarteko. Sukaldari belaunaldi bikain haien eskutik trebatuko zen, Euskal Sukaldaritza berria izango zenaren sorburua.

60. hamarkada horretan, arrantza ontzitatik lehorrera jauzi egindako “oalla-parrilla” xumearen inguruan eraldaketa nabarmen eta esanguratsuak emango dira:

- o Ordun arte ez bezala, ohizkoak ez diren arrainak hasiko dira erretzen
- o Osorik erreko dira
- o Arrainak azal eta guzi erreko dira (erremona)
- o Zenbait arrainen hainbat zatiki bereziak erreko dira (legatz kokotea)
- o Berrikuntza hauek, herrian, gizarte ekonomiaren aldaketa nabarmena eragingo du
- o Ardo eta sagardo bodegoi eta “despatxu” haiek, taberna bihurtuko dira
- o Taberna berri hauek janari xumeak eskaintzen hasiko dira

“...e tres parrillas de fierro.”

- o Epe laburrean, taberna xumeak jatetxe bihurtzen dira
- o Egungo Getariako ostalaritzaren oinarriaren abiapuntua gauzatuko da

Denbora luze gabe, herriko kaleetan parrilletatik zabaltzen diren usainen deiak, inguruetako nola kanpotar “turistek” harriduraz begiratzen dituzte txingar gainetan erretzen ari diren arrainak.

“oiga, yo quiero comer como eso que se está asando...”

Pedro Arregik horrela zion:

“1964, jarri nuen parrilla gainean lehenengo kokotea. Berehala eskaera ugaritzen hasi zen eta, noski, behar nituen kokoteak eskuratzera arrandegira joaten nintzen. Bertako arrandegitan nahikorik eskuratu ezin eta Pasaiara jo nuen. Egun batean, serio-demonio, horrela esan zidan arrain-saltzaileak: “*jo, Pedro cuanta sopa de pescado hacéis en esa casa!!*” eta ni isilik!

Legatz burua eta kokote pusketa txiki bati, patata ugari xamar, baratxuri eta perrexila gehitu eta kazola hark mahai inguruko tripa zorri asko asetzen zituen. Buru zatiki hori merkea zen eta gainera arrain zopa egiteko ere aproposa. Legatzaren salmentan, aldaketa nabarmena sortzen da. Legatz kokotearen eskaera ugaltzen da.

70. hamarkadan, garai hartako legatzaren salneurria gaurkoarekin alderatuz gero aldaketa handia aurkituko genuke, benetan. Gaur, prezio eskuragarriagoa du zalantzarik gabe.

Garai hartan herri arruntean, txantxaz, esamolde bitxi hau erabiltzen zen:

“...si a un obrero ves comer merluza , uno de los dos está malo...”

60. hamarkadan ezkontzetako otordutan, gutziaren pare, eskaintzen ziren lega tza eta oilasko errea; egun, aldiz, eguneroko menu arruntetan aurkitzen ditugu.

Beste batean, Pedroren lagun arrantzalea, Faustino (aita), erremona handi batekin agertu zitzaion. Ordu arte erremona, azala kendu eta tipula, baratzuri eta patata xafra batzuen gainean jarri eta labean erretzea zen ohizkoa. Oraingo honetan, aldiz, Pedrok, azal eta guzi txingar goritan erretzea erabaki zuen. Azpeitiar, “Azkue”-k eta bere lau lagunek, jan zuten parrillan erretako lehenengo erremona hura. Ez daukate ahaztuta. Arrain haiek erretzeko, beste askoren artean, lanabes aproposak sortu behar izan ziren. Ordu arte txitxarro eta bisiguak erretzeko erabiltzen ziren tresneriak, hain arrain handiak erretzeko, ez baitziren aproposak.

Berrogei urte igaro ondoren eta aurrera pauso bat eman nahirik hurrengo esaldiaren mami-muinaren jorraketa sakonaren beharra sentitu genuen:

“Abangoardia, ohituraren etengabeko garapena da”

Ez gintuen sobera asebetetzen parrillarekiko ematen zen bilakaera automatizatuak. Gure aurrekoek zuten ezaguera eta jakintza orokorra ezagutu, tolestatu eta abiapuntutzat erabiltzeko beharra sumatzen genuen. Gure herriko “Kultura Paisaia” gorpuzten duten ezaugarriak sailkatu eta “sukaldaritza paisaia”-ren nondik norakoa ulertzen saiatu eta lanerako abiapuntu zintzo bat erabaki behar genuela garbi agertzen zitzaigun.

Oso orokorrean laburbilduta:

Ingurunea:

- Mendiak, arboladiak (“artelatza”)
- Mahasti eta sagarrondoak
- Malkorbe-ko badiak -arrainen ugalketarako duen garrantzia
- Getariako Portua - arrantza

Antropikoak:

- Landa- baserria bere osotasunean
- Herri urbanoa -etxeko sukaldeak -elkartekak

“...e tres parrillas de fierro.”

Immaterialak:

- Belaunaldiz belaunaldiko arrantza igorpena / transmisioa
- Itsasoari lotutako jakintza
- Aitonengandik oinordetzen diren jakituriak
- idatzirik gabekoak, liburuetan ikasi ezin direnak

Ondorioak:

Guretzat zorrotz bete beharrekoa da gaur egun:

- Arrantza ingurumenaren ezagutza eta ingurunerekiko errespetua
- Espezie bakoitzaren ziklo biologikoaren interpretazioa
- Itsasoko uren tenperaturak, korronteak, etab. espezie bakoitzaren elikadurarako duten garrantzi erabakigarria.
- Espezie bakoitzarentzat, gerora, elikadurak dituen ondorioztapenak
- Hauek prestatu ondoren, gure ahosabaira helduko diren zentzuen sentsazio aldakorrak eta ezberdinak
- Mahairatuko ditugun espezieak:
- Non eta nolako “itsas-terroir”-etan elikatu diren
- Noiz eta zein urte sasotik- arrantzatua izan diren

Ezinbestekoa da gaur egun, guretzat:

- Itsas bazterraren ezkutukoak, ur korronteen ezagutza, itsas “terroir”-ak eta espezie bakoitzaren gordeleku zaletasunaren ezaguera dutenen, arrantzaleen lana.

Horretarako:

- Elkarrekiko konfiantzan eraikitako lankidetasuna ezinbestekoa deritzagu
- Beraien ogibidearen ezagutzarekiko jakin-mina agertzea
- Arbasoengandik belaunalditik belaunaldira igorritako jakintzarekiko benetako aitortzea eta esker ona jakinaraztea
- Lanaren balio justua aitortu, onartu eta gauzatu
- Auto-estimurako bide jorraketa eraiki eta sendotzea

Guretzat ezinbestekoa da gaur egun:

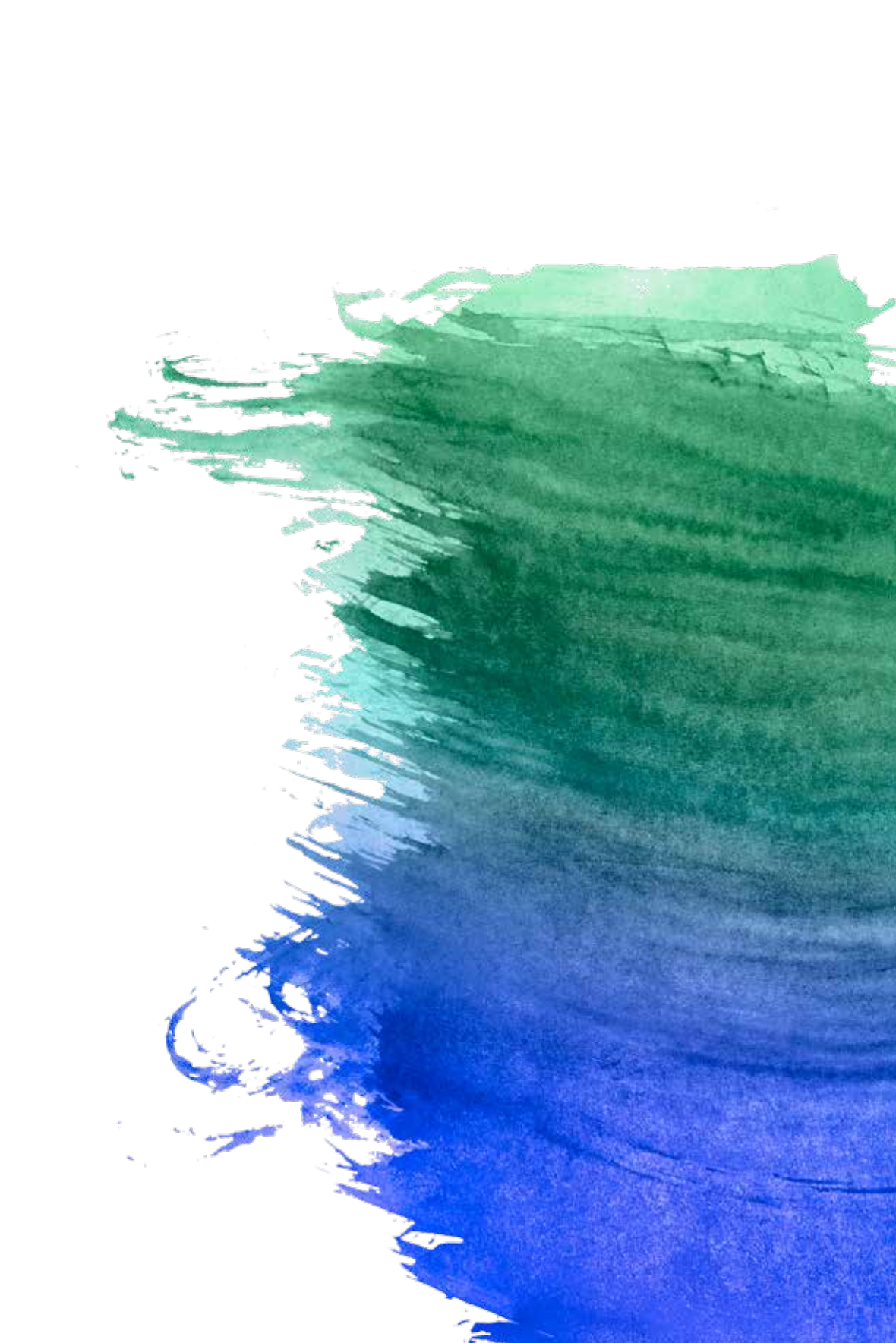
- Bertako produkturekiko behar bezalako begirune eta zintzotasuna ager tu; aurretik esandakoak gure izaeran tinko azpimarratuz.
- Bertako eta kanpoko produktuen bereizmen zintzoa
- Bertako produktu eta “Abanporte”-aren errealitatea zintzo adieraztea
- Transmisioa
- Gure etxeko kideek kontzeptu hau barnera dezaten, apustu zintzoa
- Gure etxera inguratzen diren mahaikide eta bazkaltiar orori guzi hau agerraraztea

EZAGUTZEN EZ DUENAK EZ DU MAITATZEN

MAITATZEN EZ DUENAK EZ DU DEFENDATZEN

AHOZKO
KOMUNIKAZIOAK
COMUNICACIONES
ORALES





Mercancías de la armada Magallánica compradas en el País Vasco

- Magallaesen itsas armadarako Euskal Herrian erositako salgaiak

Pedro Cuesta Escudero

Jubilado

Lo que más atormentó al emperador Carlos durante su reinado fue el desequilibrio entre el costo de sus empresas y la dotación de su Hacienda. Al desarrollo fabuloso del poderío español no acompañó nunca un grado paralelo de engrandecimiento económico.

Para llevar a cabo sus empresas el Emperador precisó de la ayuda económica de los banqueros, a pesar de la repugnancia que les tenían el sentir general y la voz inflamada de los predicadores en los púlpitos que los anatematizaban. El desinterés por los negocios de la aristocracia e Iglesia españolas, dueñas de grandes fortunas, y la limitación manifiesta de la capacidad económica del resto de españoles, facilitó la inversión extranjera. El desdén por los negocios comerciales de la aristocracia del sur, la que radicaba en Sevilla, aunque acumularon algunos beneficios, privaron a las empresas que se organizaron a ultramar de ser financiadas con sus cuantiosas rentas. Esto tuvo grave repercusión para la economía castellana.

Mercaderes alemanes, italianos y flamencos, que ya tenían organizado el comercio con Amberes, acuden a Lisboa con la ilusión de hacer grandes

negocios. Pero Sevilla, que goza del monopolio de Indias rivalizando en estos asuntos con la capital lusitana, atrae a esos mercaderes porque los monarcas portugueses, principalmente Manuel I el Afortunado, retienen la exclusiva de los monopolios públicos y sus propias naves son las que transportan las especias a Amberes, obteniendo así la Hacienda real inmensas riquezas. Esto hizo que muchos de esos banqueros retiraran sus capitales de Lisboa y los invirtieran en Sevilla, que es la ciudad que más promesas garantiza por el incremento que van tomando las empresas ultramarinas.

Uno de estos banqueros que marcha de Lisboa a Sevilla es Cristóbal de Haro. Adelaida Segarra, asegura que era burgalés. La intervención de Cristóbal de Haro, dado su carácter de negociante y no dudar de los beneficios y de sus conocimientos de los mares de las Indias Orientales, e incluso de las Occidentales, fue decisiva para que la Corona castellana se reafirmara en el proyecto de Magallanes de alcanzar por Occidente las codiciadas Molucas, las islas de la especería.

Costo total de la armada (1 <i>cuento</i> = 1 <i>millón</i>)	8 cuentos	751.125 maravedíes
Aportación de S. M.	6 cuentos	454.209 maravedíes
Aportación de Cristóbal de Haro	1 cuento	880.126 maravedíes
Aportación de la Casa de Contratación		416.790 maravedíes

Las construcciones navales y las flotas no estaban en manos del Estado. La navegación era una empresa privada. La riqueza mineral de hierro, la abundancia de bosques y la situación geográfica de Guipúzcoa y de Vizcaya hicieron de sus habitantes grandes constructores de barcos, hábiles artesanos, grandes marinos y pescadores de altura. La abundancia de hierro y de madera para la producción de carbón vegetal, también fueron determinantes para el desarrollo de ferrerías. Gran parte de la producción de esas ferrerías se destinaba a la construcción de elementos esenciales de la industria naval y de armas.

O sea, en la costa cantábrica, especialmente en el País Vasco, se daban las circunstancias más favorables para la construcción naval: buenas maderas (más resistentes a la broma que las del Mediterráneo), ferrerías, artesanos

competentes, experiencia en la construcción naval y vocación marinera. En todos los puertos del litoral de Guipúzcoa había instalados astilleros. Eran lugares a los que los materiales podían ser transportados fácilmente, piso llano y firme para almacenar la madera y construir las naves y que estaban situadas de tal forma que la botadura de las embarcaciones se podía efectuar con cierta seguridad.

Aunque los soberanos castellanos no se desentendieron de la política naval. A raíz del descubrimiento de América a los Reyes Católicos les empieza a preocupar la exigencia de viajes a ultramar y el desarrollo del comercio con Europa. Trazan las líneas de un programa de fomento de la construcción naval en gran escala, con notoria predilección por las naves de mucha capacidad. Todos los constructores de navíos empezaron a recibir una subvención de la Corona, al igual que eran castigados o multados los que vendían naves al extranjero. Los que construían navíos de 1.000 toneladas recibían una subvención al año de 100.000 maravedíes mientras estuviesen en condiciones de navegar; los de 800 toneladas, 80.000 maravedíes, los de 600 toneladas 60.000 maravedíes. La Corona prefería la construcción de grandes navíos pensando en la defensa contra corsarios, pero razones económicas y técnicas explican la predilección por naves de menor tonelaje. Eran muchas las que no llegaban a 200 toneladas y para los descubrimientos eran preferidas las menores de 100. Construir un barco pequeño reclamaba menos gastos y su navegación menos entretenimiento. Además se cargaban con más facilidad y hay que contar, también, con que la barra de Sanlúcar no permitía el paso hacia Sevilla de naves de gran tonelaje. Por otra parte las mercancías que se traían de las Indias, tesoros y especería, exigían menor tonelaje, por lo que se optaba por naves pequeñas y ligeras.

Para la escuadra magallánica se prefirió las naos a las carabelas, por ser embarcaciones cortas y redondas y, por tanto, de mejor manejo y de gran resistencia, ya que el viaje que se proyectaba iba a ser de una duración nunca prevista. Cada nao tenía dos airosos y elevados castillos, su rasgo más característico, uno en la popa y otro en la proa. Ello permitía gran número de pasajeros y considerable dotación artillera, aunque no tanto como el galeón que vendrá a sustituirlos en los viajes a Indias de mediados del siglo XVI.

Magallanes prefería, en vez de salir con barcos recién salidos de los astilleros sin experiencia de un fuerte temporal, hacerlo con barcos ya bregados. Es más seguro montar en un jaco que un potro, decía. Y al remodelarlos se tiene la oportunidad de revisar tabla por tabla y si todos los clavos están bien clavados. No se puede hacer un viaje de la envergadura que se proponía sin saber con lo que se sale. Las naos las compró en Cádiz por orden de S. M. el factor Juan de Aranda. Son unas naos destartadas y presentan un aspecto verdaderamente lastimoso. Necesitan una remodelación a fondo. Y además van desprovistas de artillería.

Hasta bien entrado el siglo XVI la artillería era tan necesaria en un barco como el flotar.. Hasta mediados del siglo XVI ningún Estado tuvo flotas diferenciadas. No cabía hablar de dos marinas, una mercantil y otra de guerra. Todos los barcos tenían que navegar armados.

Los de la Casa de Contratación gastan para la remodelación de las naves 6.000 ducados de los 5.000 pesos de oro que recibe Su Majestad de la isla Fernandina. Todos los repuestos de hierro, la artillería y las armas que necesitaban son adquiridos en Vizcaya. Esas mercancías las lleva a Sevilla Nicolás Artieta en su barco, aunque por tierra también son transportadas algunas mercancías.

Lista de gastos

Gasto viaje de Juan de Aranda para comprar las naos	3.750	maravedíes
Nao San Antonio, propietario Diego de Asúa (Erandio)	330.000	“
Nao Trinidad, propietario Nicolás de Artieta (Lekeitio)	270.000	“
Nao Concepción, propietario Juan Montero (Galicia)	228.000	“
Nao Victoria, propietario Domingo de Apallua (Ondarrea)	300.000	“
Nao Santiago, propietario desconocido	187.500	“
Coste del transporte de las naos de Cádiz a Sevilla	20.438	“
Gasto de viaje de Duarte Barbosa de Sevilla a Bilbao para comprar	4.500	“
Gasto de viaje de Antón Semeño para llevar el dinero a Bilbao	3.750	“
Pago flete de lo traído de Bilbao	24.390	“
Gasto viaje de lo traído en barco de Bilbao	84.144	“
Gasto viaje de lo traído en carretas de Bilbao	48.500	“
13 anclas	42.042	“
8 sierras y barrenas grandes y pequeñas	1.762	“
58 versos, 7 falcones, 3 lombardas gruesas y 3 pasamanos (comprado en Fuenterrabía)	160.135	“
50 quintales de pólvora embarrilada (comprado en Bilbao)	104.300	“
Flete de esa pólvora	4.828	“
165 libras de pólvora (comprado en Bilbao)	5.477	“
Jornal y mantenimiento de montar la artillería	3.850	“
100 coseletes con sus armaduras de brazos, espalderas y capacetes y 100 petos con sus borbotos y casquetes (comprados en Bilbao)	110.910	“
60 ballestas con 360 docenas de saetas (comprado en Bilbao)	33.495	“
50 escopetas (compradas en Vizcaya)	10.500	“
1 arnés y 2 coseletes con todas las piezas para Magallanes (en Bilbao)	6.375	“
200 rodela (en Bilbao)	6.800	“
6 hojas de espada para Magallanes (en Bilbao)	680	“
95 docenas de dardos, 10 docenas gorguces, 1.000 lanzas, 200 picas 6 chuzos y 6 astas de lanza (en Bilbao)	44.185	“
12 barras, 6 gavietas y 5 ganchos de batel (en Bilbao)	1.224	“
Corcho para aderezar los chinchorros, linos y cordeles aparejados para pesquería, arpones y físgas (comprado en Vizcaya)	8.715	“
Barquines grandes, yunques y toberas (comprado en Vizcaya)	6.147	“



Los expedicionarios de Deba en la armada a la especiería de Magallanes y Elcano

-
Debako kideak, Magallanes eta
Elkanok espezien uhartedira
egindako espedizioan

Angel Azpeitia de Diego
Ingeniero Metalúrgico jubilado

1.- Deba

En su libro, *“Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro (1513-1514)”*, María del Carmen Mena García, en los cuadros 9 y 10, págs. 326 a 329, nos presenta *“las remesas de clavazón (clavos) y manufacturas metálicas que los comisionados regios Juan Pérez de Idiazaiz y Pedro Magallón han comprado en Guipúzcoa y Vizcaya para dicha armada”*. (AGI, Contratación, 3253, fols.99 vto y ss).

Los precios de las manufacturas incluían el coste de su transporte hasta las lonjas del hierro de Deba, Alzola, Vedia (Bedua), San Sebastián y la Rentería de Ondarroa, en donde fueron concentrados los pedidos.

El maestro, Juan de Chorruga, transportó en su barco desde Vizcaya a Sanlúcar el pesado cargamento, cobrando un flete de 12.816 maravedís, además de 8 reales de avería (AGI, Contratación, 3253, folº 109).

2.- La armada a Castilla del Oro

2.1.- *Juan de Elorriaga en los archivos*

2.2.- *Composición de la armada. Tripulaciones. Tareas de maestro y piloto. Tornaviaje.*

2.3.- *Herramientas. Artillería. Poder de Landacaranda* 2.4.- *Sueldo. Tornaviaje*

2.5.- *Otra información. Miguel de Aizpea*

3.- La armada contra los caribes de Juan Ponce de León

4.- La armada a la especiería de Magallanes y Elcano

Para conseguir una mejor y más amplia información sobre los expedicionarios, empleamos las siguientes fuentes

4.1.- *Relación de expedicionarios*

En el documento “Relación de expedicionarios que fueron en el viaje a la especiería, sus procedencias, cargos y sueldos (VIII-1519)” se identifica a los hombres enrolados en la armada. Ref. AGI, Contratación, 5090, L.4.:

4.2.- *Identificación de Juan de Elorriaga, Domingo de Yarza y Martín de Gárate*

Solamente hemos encontrado la referencia de José Ignacio Telletxea en su libro “Los vascos en los mares del mundo”, (siglos XIV – XVI) que identifica a Juan de Elorriaga como originario de Deba.

- a) Armada a Castilla del Oro
- b) Armada a los caribes
- c) Armada a la especiería
- d) Armada de Garci Jofré de Loaysa

Los expedicionarios de Deba en la armada a la especiería de Magallanes y Elcano

En el documento de Juan Gil, “El entorno vasco de Andrés de Urdaneta (1525-1538)”, cuando se refiere a los vascos en la armada de Garcí Jofré de Loaysa, armada en la que Juan Sebastián Elcano va como segundo de Loaysa, dice:

Nao Victoria: Capitán General: Garcí Jofré de Loaysa y Maestre: Íñigo d’Elorriaga de Deva.

4.3.- “*Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo*”

Tomamos como referencia el libro “Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo” de Daniel Zulaika.

4.4.- *Archivo Histórico Provincial de Sevilla. Protocolos Notariales*

Juan Sebastián Elcano, concede el poder a Juan de Acurio y a Domingo de Yrarça (Yarza), a sus hermanos Sebastián y Domingo y a Francisco de Santa Cruz.

Juan de Acurio, concede el poder a Juan Pérez de Acurio, su padre, a Juan Sebastián Elcano, al mercader Juan Fernández de de Murueta y a Domingo de Yrarça (Yarza).

Domingo de Yrarça (Yarza), concede el poder a Juan Sebastián de Elcano, a Martín de Goyenaga, carpintero de la nao Concepción, vecino de la dicha villa de Deva, a Martín de Arratia, cordonero, vecino de la dicha villa de Deva y a Juan de Acurio.

Fecha la dicha carta en Sevilla “*e porque dixo que no sabía escribir y a su ruego firmaron los testigos.*”

Empieza a trabajar en la armada	Fecha	Fecha poder
Juan de Elorriaga	1 octubre 1518	
Juan Sebastián Elcano	8 enero 1519	
Juan de Acurio	1 marzo 1519	1 agosto 1519
Domingo de Yarza	11 mayo 1519	
Martín de Gárate	~ julio 1519	

4.5.-Archivos municipales y provinciales

4.6.- Información geográfica. Cartografía

Mantenemos la referencia de Telletxea Idígoras que lo cita como oriundo.

Juan de Elorriaga, oriundo del barrio de su nombre en Deva, residente en Sevilla, maestre de la nao San Antonio, marido de Juana de Aya (Haya, Aia), ha de haber de sueldo a tres mil maravedís por mes.

4.7.- Desarrollo de la armada a la especiería

La documentación transliterada por Cristóbal Bernal recoge y detalla todas las etapas desde los primeros contactos de Magallanes y Faleiro con el Rey para la puesta en marcha de la armada a la especiería,, el regreso de la nao Victoria, el agasajo a los primeros que dieron la vuelta al mundo y el descargo del “viaje más largo” al Rey y a las autoridades. Son un total de 14 documentos que se encuentran en la web: Sevilla.2019-2022.org.

a) Relación de expedicionarios

Ya tratada. No se concretan los pilotos por los motivos que se aclaran en el apartado 4.7.c.

b) Información hecha a instancias de Fernando de Magallanes

Corresponde al documento AGI, Patronato, 34, R.6.

Probanza del Capitán Fernando de Magallanes

En Sevilla, en la mañana del martes 9 de agosto de 1519, ante Fernán Gutiérrez, alcalde de la Ciudad y en presencia de Fernando Díaz de Toledo, escribano y notario público, compareció Fernando de Magallanes y presentó un escrito de pedimiento con ciertas preguntas.

Los testigos son: **Gonzalo Gómez de Espinosa**, alguacil de la armada y los maestros, **Antón Salamón, Juan Bautista, Baltasar Pallán, Juan Sebastián Elcano y Juan de Arriaga (sic).**

c) Carta del Rey a los oficiales de la Casa de la Contratación

d) Salida de la armada

Salida de Sevilla – 10 de agosto de 1519

En esta fecha, salió la armada de Sevilla. Sin embargo, trascurrió más de un mes hasta que tuvo la partida definitiva desde Sanlúcar. Quedaba aún por salvar el último obstáculo: las arenas y los arrecifes de la desembocadura. Los prácticos sanluqueños se encargaron de sacar los barcos de la peligrosa barra. (Salida de Sanlúcar de Barrameda, 20 de setiembre 1519)

e) Incidencias relacionadas con nuestra gente

Motín de San Julián. El maestre Juan de Elorriaga es apuñalado – 2 de abril de 1520

La noche del primero de abril de 1520, Domingo de Ramos, un grupo de 30 hombres armados al mando de Juan de Cartagena y Gaspar de Quesada, capitán de la nao Concepción, sale de esta nao y aborda la San Antonio deteniendo a Álvaro de la Mezquita, su capitán. Juan de Elorriaga, maestre de la San Antonio defiende a Mezquita, requiriendo a los amotinados que le liberen y ordenando al contra maestre que la gente de la San Antonio tome sus armas para liberar a su capitán. Quesada le da cuatro puñaladas a Elorriaga en un brazo con lo que acaba la resistencia, quedando preso Mezquita.

Muere Juan de Elorriaga – 15 de julio de 1520

El 15 de julio de 1520 fallecía el maestre Juan de Elorriaga, originario de Deba, como consecuencia de las heridas recibidas en el motín de San Julián

Muere ahogado Martín de Gárate – 31 de agosto de 1520

En uno de los intentos que se hicieron para recuperar lo posible de la Santiago, murió ahogado Martín de Gárate, de Deba, carpintero de la nao Victoria.

Juan Gil nos dice: “Viernes, postrero día del mes de agosto del dicho año, se ahogó Martín Pérez (Martín de Gárate), carpintero de la nao Vitoria, yendo a donde se perdió el navío Santiago por mandado del capitán Fernando de Magallanes”.

Partida de la Victoria de las Molucas – 21 de diciembre de 1521

Estudiando la situación, deciden que cada una de las naos volvería por una ruta diferente, la Victoria por el oeste y la Trinidad por el este. Esta propuesta respondería 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 del rey, eran no entrar en territorio portugués.

Salida de Timor – 11 de febrero de 1522

Domingo de Yarza muere en la Trinidad – 14 de octubre de 1522

Muere de escorbuto en la nao Trinidad cuando se dirigían hacia Panamá por los mares del norte

f) Llegada de la Victoria

Llegada a Sevilla – 8 de setiembre de 1522

Con la ayuda de los hombres contratados, la Victoria remonta el Guadalquivir hasta Sevilla donde llega casi tres años después de la partida. Se comienza a descargar el clavo, envasar en costales y pesarlos.

g) Búsqueda de los derechos

Nos centraremos en las personas que siguieron porfiando para cobrar los sueldos que les eran debidos a quienes fallecieron a lo largo del tiempo que duró la armada a la especiería.

En el archivo General de Indias, con la Signatura CONTADURÍA, 425, se encuentra el documento “*Informaciones sobre sueldos, mercancías y mercedes relativas a la Armada a la Especiería organizada por Fernando de Magallanes*”, documento realizado por el mercader, armador, banquero y contador de la Casa de la Contratación, Cristóbal de Haro, en 1524.

5.- Juan de Elorriaga. Conclusiones con la información actual

6.- Juan de Elorriaga antes de 1514

7.- Otras áreas de trabajo

Bibliografía

Deba

- Ales Turrillas y José Ignacio Treku, “*Deba, un paseo por nuestra historia*”, Kaioa, 2015.

- Patxi Aldabaldetrekú, “*Casas y Torres urbanas en Deba*”, Revista Deba, nº 35, Negua 1996.

- José Antonio Azpiazu y Javier Elorza, “*Deba una villa de vocación marinera y mercantil (siglos XV – XVII)*”, Editado por Debako Ostolaza Kultur Elkartea, 2011.

- José Antonio Azpiazu y Javier Elorza, “*El trayecto fluvial Altzola – Deba*”, Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 6, Untzi Museoa, Donostia, 2009, pp.163-190.

- Javier Elorza, “*Esplendor del canal y puerto de una villa medieval: Monreal de Deba*”, Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, nº 7, Untzi Museoa, Donostia, 2012, pp.127-144.

- José Antonio Azpiazu y Javier Elorza, “Juan Sebastián de Elcano: Entorno, Trayectoria, Épica”, Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 2021.

.....

- María del Carmen Mena García, “Sevilla y las flotas de Indias. La gran armada de Castilla del Oro”(1513-1514). Fundación El Monte, 1998.

- Miguel Angel Ladero Quesada, “Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503 – 1521)”, Editorial Dykinson S.L., Madrid.

- Daniel Zulaika, “Elcano, los vascos y la primera vuelta al mundo”, Mundubira 500, Elkano Fundazioa, junio 2019.

- Antonio Miguel Bernal, “La financiación de la Carrera de Indias (1492 – 1824). Dinero y crédito en el comercio colonial español con América”. Fundación El Monte. Ed. Tabapress, S.A. Madrid 1993.- Extraído de este libro: Antonio Miguel Bernal, Maestres y señores de naos, con particular referencia a los onubenses y la financiación de la Carrera de Indias. Ponencia en la XI Jornadas de Andalucía y América.

- M. Carmen Mena García, “Preparativos del viaje de Diego de Nicuesa para poblar la Tierra Firme. Sevilla y los mercaderes del comercio atlántico (1509). Publicado en la Revista de Indias, 2012, Volumen LXXII, nº 256.



Situación jurídica del mercader marítimo en la Euskal Herria del siglo XVI. Análisis de los riesgos empresariales y la protección legal dispensada por el ordenamiento vigente.

-

Itsas merkatariaren egoera juridikoa XVI. mendeko Euskal Herrian. Enpresa arriskuen azterketa eta indarra duen legeriak emandako legezko babesa.

Borja Mollá Moral

Abogado mercantilista en Larrauri & Martí Abogados

En el presente artículo enumeramos las principales cuestiones legales a las que tenía que enfrentarse un mercader de 1522 en los territorios costeros de Bizkaia y Gipuzkoa para emprender su negocio, analizando hasta qué punto el ordenamiento jurídico vigente podía dar satisfacción a los problemas que surgieran durante el desarrollo de su actividad. Hablamos de cuestiones legales como las que se le pueden presentar hoy a cualquier empresario pero vistas desde la óptica de un emprendedor en la época de Elcano, centrándonos en dos aspectos: limitación de responsabilidad frente a terceros y sistema judicial existente para articular sus reclamaciones.

Si hay una palabra que nos viene a la cabeza de forma automática cuando hablamos del mundo de la empresa, es “riesgo”. Pero no solo por la incertidumbre inherente a toda actividad mercantil, sino también por la obsolescencia del marco legislativo vigente en cada momento (de evolución más lenta que el ritmo del propio mercado) y por la incapacidad de los juzgados y tribunales para dar una respuesta ágil a las controversias surgidas en el seno del ejercicio de las actividades empresariales.

Y esta percepción no tenía por qué ser diferente para un mercader que desarrollase su actividad al tiempo que Juan Sebastián Elkano completaba su singladura alrededor del mundo, con el agravante de que si este comerciante de 1522 acudía a los textos legales de su tiempo poco podía encontrar que le orientase en su día a día.

El texto básico del ordenamiento jurídico castellano de la época, las Leyes de Toro de 1505, (promulgadas con la vocación de unificar los diferentes fueros municipales que existían hasta la fecha y clarificar las contradicciones entre estos y los privilegios nobiliarios y eclesiásticos) se centraba casi exclusivamente en el derecho civil (por inspiración del Derecho romano), y los fueros vigentes en los territorios vascos de la costa (Fuero Viejo de Vizcaya de 1452 y Cuaderno de Ordenanzas de Hermandad de Gipuzkoa de 1463) poco decían sobre la práctica mercantil, más allá de garantizar la libertad de comercio y determinadas exenciones fiscales.

Estamos hablando de que un emprendedor del siglo XVI ni siquiera tenía garantizado por ley algo que hoy en día resulta tan básico como lo que reconoce el artículo 1 del Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital actualmente vigente, cuando dispone que los socios de las sociedades mercantiles “no responderán *personalmente* de las deudas sociales”.

Habría que esperar 10 años hasta ver aparecer en Florencia el primer contrato de limitación de responsabilidad personal en actos de comercio (firmado el 8 de mayo de 1532) articulado a través de la figura de la sociedad en comandita, y casi 80 años para asistir al nacimiento de las primeras sociedades por acciones, al calor de la doctrina de la *common law*

inglesa que preconizaba la separación entre los socios y el “cuerpo social” (*corporation*) abanderada por la Compañía Inglesa de las Indias Orientales (1600) donde los socios solo se arriesgaban a perder el capital aportado (en España la primera de este tipo sería la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, constituida en 1728).

En 1522 lo que preponderaban eran las sociedades familiares, haciendo honor a la etimología de la palabra “compañía” (*cum panis*, “aquel con quien se comparte el pan”), que más tarde se les denominará “colectivas” (cuando se amplía el círculo de confianza a terceros ajenos al núcleo familiar) en la que todos los miembros responden solidariamente *ad infinitum*, es decir, con todos sus bienes (de ahí la confianza que presidía este tipo de asociaciones), que a su vez solía contar con una red de agentes (factores) en las distintas plazas comerciales.

La mitigación del riesgo se articulaba contractualmente a través de dos figuras jurídicas: el seguro marítimo (para los riesgos ordinarios), y la novedosa avería de disminución de riesgos marítimos (surgida en 1521, para los riesgos extraordinarios), mientras que la concurrencia del dolo o la negligencia en los siniestros era cubierto en los propios contratos de fletamento entre el cargador y el propietario de la nave.

Hablando de responsabilidad, cabe añadir que el mercante vasco, por su condición jurídica de hidalgo, no podía ir a prisión si su patrimonio personal no alcanzaba para cubrir las deudas (aunque en Bizkaia faltarían 4 años para que esta hidalguía se extendiera a todos los habitantes, con el Fuero Nuevo de 1526, universalidad que no se consiguió en Gipuzkoa hasta 1610).

Ahora bien, como este “blindaje” desincentivaba a otros comerciantes a hacer negocios con ellos, los vizcaínos solicitaron a la Corona la posibilidad de poder renunciar a esta hidalguía para las relaciones comerciales, y así pudieron hacerlo a partir de 1519.

Con este marco legal parece evidente que la seguridad jurídica en lo que respecta a los preceptos que debían regir la actividad mercantil era bastante escasa, viéndose abocado el mercader a tener que litigar

prácticamente a ciegas, y, en este punto nos encontramos con una planta judicial muy descentralizada y heterogénea ya que, a diferencia de los asuntos civiles y penales, los pleitos mercantiles no eran competencia de la jurisdicción ordinaria (integrada en el ámbito local por los alcaldes y en el provincial, por los corregidores) sino de las cofradías, surgidas como agrupaciones de pescadores, mareantes y mercaderes (algunas incluso antes de la fundación de las villas en las que se encontraban) precisamente, ante la incapacidad de la justicia ordinaria para dar una rápida solución a los conflictos que surgían entre estos profesionales vinculados a la mar (y para cuya resolución tampoco existía, por otra parte, una legislación actualizada que contemplara la realidad económica de su tiempo, como hemos visto).

Si algún mercader estaba disconforme con la decisión adoptada en alguno de estos tribunales especiales podía interponer un recurso de revisión ante el propio órgano emisor de la resolución (que instituiría una comisión de mercaderes según sus estatutos).

En el caso de que este recurso fuera desestimado, aún tendría la posibilidad de apelar a la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid, pero solo si el interés económico del pleito fuera superior a los 15.000 maravedís (límite establecido en 1512 para desincentivar los recursos temerarios), y, si aun así no obtenía lo esperado, el mercader tenía derecho a un recurso de suplicación ante el Presidente de la Chancillería.

Pero el recorrido judicial no acaba aquí, ya que si tras este recurso de suplicación por fin le daban la razón, la parte contraria tenía derecho a un último recurso de suplicación ante el Consejo Real, previo depósito de 1.500 doblas (fianza que por estas fechas se había elevado a los 3.000) que se arriesgaba a perder si el Consejo Real confirmaba la decisión del Presidente.

En este punto hay que destacar que, dentro de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid (que actuaba como una suerte de Tribunal Supremo con competencias limitadas al norte del Tajo, eso sí, tras la creación en 1494 de un tribunal homólogo para el sur, con ocasión de la conquista del Reino de Granada) encontramos una sala especial (la “Sala de Vizcaya”) de carácter unipersonal (integrada por el Juez Mayor de Vizcaya)

para conocer en segunda instancia de los recursos contra estas resoluciones, pero también en primera instancia de cualquier causa civil o criminal que se hubiera iniciado fuera del Señorío contra algún vizcaíno.

Este fuero personal de los vizcaínos que quedó ya perfilado en las Ordenanzas de Medina del Campo de 1489 (reguladoras de la estructura y funcionamiento de la Audiencia), pero no aparecería recogido como “privilegio” hasta el Fuero Nuevo de Vizcaya de 1526 (en sus Leyes XIX y XX), permitía que, si un vizcaíno era demandado, por ejemplo, en Sevilla, ante un órgano judicial de la localidad (o si era arrestado por las autoridades de la misma) pudiera interponer una declinatoria de jurisdicción y competencia para que el asunto se enjuiciara en la “Sala de Vizcaya” de Valladolid.

La corona trató de centralizar este sistema de cortes de arbitraje gremiales de ámbito local a través del consulado de Castilla, que para estas fechas, y como consecuencia de los conflictos existentes entre los mercaderes castellanos y vizcaínos, ya se había dividido en el Consulado de Burgos (fundado en 1494, con jurisdicción al sur del Ebro) y el Consulado de Bilbao (que llevaba apenas 11 años funcionando) no sin discusiones jurisdiccionales entre ambos.

La evolución es considerable teniendo en cuenta que ya no eran los mercaderes de las cofradías los que resolvían como árbitros o mediadores aplicando los principios de su profesión (recurriendo muchas veces a las autoridades locales para poder ejecutar sus resoluciones), sino jueces mercantiles en una organización instituida por la Corona con competencias no solo judiciales sino también administrativas y de policía (gestionaban todo lo relacionado con las infraestructuras de comercio, impuestos, aranceles...), y, sobre todo, legislativas.

Elkano jamás vería la completa institucionalización de la jurisdicción mercantil, que no llegaría hasta 1592, con la fundación del Juzgado de la Contratación de Bilbao, que, a partir de entonces, conocería en primera instancia “*de todos los pleitos y diferencias entre mercaderes y sus compañeros y factores, sobre sus negociaciones de comercio*”.

En definitiva, estas teselas legales del siglo XVI que hemos destacado conforman un mosaico jurídico que fue completándose con la casuística de los arbitrajes de las cofradías, primero, y la jurisprudencia de los consulados, después, llenando ese vacío legal existente mediante la recopilación de los principios seguidos en las resoluciones y su elevación a un corpus jurídico general que sirviera de referencia, y que tuvo como mayor exponente a las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737, génesis del Derecho mercantil actual.

Bibliografía

- EMPERADOR ORTEGA, C. (2013). “El Archivo de la Real Chancillería de Valladolid y la Sala de Vizcaya: fondos documentales producidos por una sala de justicia en el Antiguo Régimen”, Fuentes judiciales para la Historia del crimen y del castigo: archivos y documentos, Clío & Crimen Nº 10, pp. 13-34.
- GARCÍA FERNANDEZ, E. (2004). “Las cofradías de mercaderes, mareantes y pescadores vascos en la Edad Media”, Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, pp. 257-294.
- GONZALEZ ARCE, J.D. (2010). La universidad de mercaderes de Burgos y el consulado castellano en Brujas durante el siglo XV. En La España Medieval Nº 33, pp. 161-202.
- GONZALEZ ARCE, J.D. y HERNANDEZ GARCÍA R. (2013). “El comercio de los puertos vascos en la primera mitad del siglo XVI a partir de los contratos de fletamento”, Investigaciones históricas: Época moderna y contemporánea Nº 33, pp. 37-62.
- MARTÍN RODRIGUEZ, J. (1968). “Figura histórico-jurídica del Juez Mayor de Vizcaya”, Anuario de historia del derecho español Nº 38, pp. 641-669.
- ORELLA UNZÚE, J.L. (2003). “Geografías Mercantiles Vascas en la Edad Moderna (II). Los marinos y mercaderes vascos” Lurralde: Investigación y espacio Nº 26, pp. 143-180.
- VAS MINGO, M. y LUQUE TALAVÁN, M. (2002). “La avería de disminución de riesgos marítimos y terrestres. La avería del camino”, Estudios de historia novohispana Nº. 26, pp. 125-163.



XVI.mendean European zegoen ingurugiroa arlo sozial, ekonomiko eta empresa ikuspuntutik begiratua: Kapitalismoaren sorrera

-
El contexto de la europa del siglo XVI. desde una mirada social, económica y empresarial: la creación del capitalismo

Gotzon Garmendia Aldasoro
EHU-ko Finantza Ekonomia eta Kontabilitateko
Irakaslea

Laburpena

XVI. mendeak suposatzen du, gizaldi batzuk lehenago Italiako iparraldeko hiri batzuetan sortua zen sistema ekonomiko kapitalista, European zehar garatzen hasten den unea. Garai zeharo interesgarria, zeren duela bost mende zabaldu zen egitura ekonomikoak, oraindik oso aldaketa gutxiekin dirau. Antzekotasun bat eginez, egungo sistema kapitalistaren egitura ekonomiko eta sozialaren “Big Bang”a, jaiotunea, aztertzen arituko bagina bezala.

Gako-hitzak: Kapitalismoa, Sorrera, Gizartea eta Sistema Ekonomikoa.

Summary

The sixteenth century represents in Europe the moment when the development of the capitalist economic system begins that several centuries before had already begun to germinate in some cities of northern Italy. An extremely interesting moment, since the economic scheme that emerged and spread across the old continent five centuries ago is still in force throughout the world, with minimal variations. Metaphorically speaking, it is as if we were analyzing the "Big Bang", the moment of birth, of the economic and social structure of the current capitalist system.

Key Words: Capitalism, Birth, Society and Economic System.

Sarbidea

Gure marinel famatuaren garaian zegoen jarduera ekonomikoa aztertzerakoan, ezinbestez Europan XVI. mendean eman zen egoera ekonomiko eta sozial berezian barneratu beharko genuke. Horrela diote behintzat, autore batek baino gehiago¹, tartean Karl Marx bera, zeren mende horretan kapitalismoa hedatzen da Europa osoan sistema ekonomiko berri bezala. Italiako iparraldeko hirietan aurreko mendeetan sortutako egitura ekonomiko berritzailea, munduan zehar zabaltzen baita garai horretan, maila transnazional eta transozeanikoan lan egiten zuten konpainiak eraikiz. Europearrak Amerikaren berri jakiteak, bi kontinente arteko merkataritza sortu zuen, denborarekin oso trinkoa bihurtuko zena, ekonomiaren lehenengo globalizazioa sortuz. Dena den, esan beharra dago kontinente berrian aurkitutako baliabideen ustiapena ez zela gutxienez 1535 arte gauzatu, orduan hasten baitira era erregular batean irixten. Era berean, Europa-Amerika norabidean, merkataritza ez da ezta, data hori baino lehen ematen; orduan hasten baita lur berrien kolonizazioa eta ondorioz, honek sortzen zuen eskaera ere orduntxe sortzen da, nahiz eta bestalde egia izan Indietako flotaren hornikuntzak merkatu interesgarria suposatzen zuela, hainbat merkatarien bidez asetua. Baita ere euskaldunak tartean, Martín López de Isasiren osabak esaterako: Antonio, Martín, Francisco eta Cristobal.

Gainera noski, Elkanoren munduko birak, oso denbora epe labur batean, espezia preziatuen bila joateko, ordu arte pentsaezinezko ibilbide berriak ahalbideratu zituen.

Gertaera guzti hauek, mende honetan eman zen merkataritza desio unibertsalaren² barruan barneratu beharko genituzke eta baldintza guzti hauen baturak kapitalismoaren sorrera eragin zuen.

Kapitalismoaren Sorrera

XVI. mendea, Aro Modernoaren hasiera datatzat hartzen da. Baina beharbada, batek baino gehiago pentsa dezake: ¿Orain dela 500 urte gertatu zena, modernoa al da? Ba baietz esan beharko genuke, izan ere, momentu horretan jendearen pentsa moldea aldatzen da, oraingoko oso antzeko jarrera bat azalduz eta ondorioz sistema ekonomikoa ere bai, aro berri bat sortuz eta nahiz eta mendeetan egondako aldaketak, oraindik ere mantentzen den antolaketa. Noski, onargarria izango litzateke pentsatzea baita ere, lehendabizi sistema ekonomikoa aldatu zela eta horrek ekarri zuela mentalitate aldaketa.

Beraz, oraingo ekonomiaren “Big Bang” aren aurrean gaude, oraindik diraun eskema ekonomiko berria sortzen den unea. Oso garai interesgarria, zeren fisikoez unibertsoaren historiako lehenengo segundu zatietan gertatu zena ikertzen duten bezala hobeto uler ahal izateko; mende horretan gertatutakoaren azterketa ekonomikoa, oso lagungarria suerta daiteke sistema kapitalistaren barne ezaugarriak sakonago ezagutzeko.

Behar ba da esan beharko genuke “kapitalismoa” edo “enpresa multinazional” kontzeptuak, nahiz eta XIX. mendean landu eta gauzatu, berez bost edo sei mende lehenago sortu zirela. Horrela badakigu XIII. mendean, Italiako iparraldeko hainbat hirietan³, gaur egungo antzeko esanahiarekin erabiltzen zirela eta Europako sistema ekonomiko nagusi bezala garatu zirela, kontutan izanik Europa, garai hartan munduko ekonomiaren ardatza zela.

Sombart-en iritziz, Florentziak XIII. eta XV. mendeen artean, hiri kapitalista baten ezaugarri ugari zituen, batez ere, denbora edo dirua⁴

bezalako kontzeptuak goraipatzeari dagokionez. Horrela, normala zen lur sail baten jabeak, beste pertsona bati lurra alokatzea, honek baratza landu eta barazkiak azokan sal zitzen. Baina guretzat gaur egun hain ohizkoa iruditzen zaiguna, garai hartan soilik Italiako iparraldeko hiri batzuetan gertatzen ari zen. Europako beste lurraldeetan, nekazariak lurra bere autokontsumorako lantzen zuten, zati bat bere jauntxoari emanaz.

Sistema kapitalista, merkataritza arloan zabaltzen hasten da, ondoren bankak sortzeko eta gero produktuen ekoizpenean eta lehengaien eskuratzeko, nekazaritza izanik, hedapen honen azkeneko pausua.

Era berean esan beharra dago, hasieran behintzat, fenomeno urbano bat izan zela, hau da hirietan eman zena, baina pixkanaka hirietatik kanpo ere zabaltzen da. Honen arrazoiak artean, zenbat jarduera hobe garatzen zirelako ziutateetatik kanpo, adibidez burdinolek, hirietan ez zegoen ura eta minerala ezinbestekoa zuten, burdina lortzeko.

Sistema ekonomiko honen ezaugarri nagusien artean, aipatu beharra dago ez dagoela moralak edo erlijioetatik baldintzatua, baizik eta protagonista berriak enpresari eta langileak izango direla. Estatuak enpresen interes indibidualak babesteko dituen legeak jaulkituko ditu, udalen edo gremioen interes kolektiboen gainetik. Honek ez du esan nahi Estatuak ekonomia antolatuko duenik, sinpleki merkaturak⁵ ematen diren eragiketari, gutxienezko baldintza juridiko batzuk bermatuko diela baizik.

Sistema berri honetan, oinarritzko ekoizpen unitatea, enpresa izango da eta bere helburu nagusia mozkinak lortzea izango da; sistema feudalean berriz, oinarritzko ekoizpen unitatea familia zen eta bere helburu nagusia ez zen mozkinak lortzea baizik eta autokontsumoa. Behar ba da arrazoi honetatik sistema honen hasierako garaian, enpresa gehienak familiak ziren.

Ikus dezakegun bezala, kapitalismoak mentalitate aldaketa nabarmena suposatzen du, une honetatik aurrera, pertsona askoen buruan nagusituko diren kontzeptuak hauek izango direlarik: dirua egitea, zortea, arrazionaltasuna, zuhurtzia, seguritatea, denbora

aprobatzea, denbora urrea⁶ dela. Jacob Fuggerrek⁷ negozioak uzteko aholkatzen zienei esaten zien bezala: “dirua irabazten saiatzen naiz, ahal dudan bitartean”.

Ingurugiro sozialari dagokionez, esan beharra dago XV. mendearen erdialdetik, XVI. mendearen bukaera arte Europan biztanleria⁸ nabarmenki handitzen dela eta honi garai hartan eman ziren uzta txarrak gehitzen badizkiogu, ondorioa, goseteak eta pobrezia handia⁹ jende xumearengan izan zen.

Zer gertatzen da Euskal Herrian garai hartan?

Egitura kapitalista berria, Europan mendebalde gehienean bezala, XVI. mendearen hasieran hedatzen da Euskal Herrian, kostaldean merkataritza nagusi izanik eta barnealdean berriz, ekoizpen jarduerak¹⁰. Dena den, garai honetan bi jarduera ekonomiko gailentzen ziren guztien gainetik gure artean: Ontzizaintza eta Burnigintza.

Esan beharra dago ontzizaintza, nahiz eta XVI. mendeko jarduera nagusienetarikoa izan, Euskal herrian XI eta XII. mendez geroztik¹¹ ematen dela, ondo merezitako kalitate ospe nazioartekoa izanik¹².

Burnigintzari buruz esan beharra dago, Gipuzkoan, artisau txikiak era berean enpresari zirela eta herri txikietan kokatzen zirela, bere dirua bertan inbertituz, Bizkaian berriz, Bilboko merkataria handien kredituen menpe zeuden¹³.

Ez da beraz kasualitatea garai hartako enpresari nagusien artean, burnigintzarekin eta ontzizaintzarekin zer ikusia zutenak aurkitzea¹⁴, hala nola: Burnigintzan; Campielay, Lazarraga, Tobalina eta Larrinaga oñatiarrak. Idigoras oñatiarra auspogintzan edo jarduera anitzetan aritu zen Andrés de Alzola (basoak, egurrekin ikatza egiteko, burnia landu ahal izateko eta ontzizaintza). Zerrenda honetan barnera ditzakegu baita ere, Martín López de Isasiren osabak¹⁵: Antonio, Martín, Francisco eta Cristóbal.

Bibliografia

ALBERDI, X.; RUANO ARAGON, A. (1998). “La construcción naval en el País Vasco durante la Edad Media” en *Itsas Memoria, Revista de Estudios Marítimos Vascos*. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval. p.18.

AZPIAZU ELORZA, J. A. (1999). *Un mercader en el reino de Felipe II: El eibarrés Martín López de Isasi*. Eibar: Ayuntamiento de Eibar.

AZPIAZU ELORZA, J. A. (1990). *Sociedad y Vida Social Vasca en el S.XVI: Mercaderes Guipuzcoanos*. Tomo II. Donostia. Edición Fondo Cultural Kutxa.

BRAUDEL, F. (1976). *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*. Tomo II. Madrid: Ediciones Fondo Cultura Económica.

BRAUDEL, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV- XVIII. Tomo I: Las estructuras de lo cotidiano*. Madrid: Alianza Editorial, S.A.

BRAUDEL, F. (1984). *Civilización material, economía y capitalismo, siglos XV- XVIII. Tomo II: Los juegos del intercambio*. Madrid: Alianza Editorial, S.A.

CARRIÓN ARREGUI, I. (1991). *La siderurgia guipuzcoana en el siglo XVIII*. Bilbao: UPV/EHU- Kutxa, pp. 203-252.

CASADO SOTO, J.L. (1996). “Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna” en *Itsas Memoria*, San Sebastián: Museo Naval, pp. 29, 31, 33, 37 y 39.

ELLIOT, J.H. (2002). *La Europa Dividida (1559-1598)*. Barcelona: Editorial Crítica S.L.

ODRIOZOLA, L. (1996). *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia-Puerto de Pasajes. Beca Anjel Apraiz.

VALDALISO, J.M. y LÓPEZ, S. (2007). *Historia económica de la empresa*. Barcelona: Edit. Crítica, S.L. pp. 7, 10, 13, 25, 40, 52, 105,106, 122, 124 y 130.



Maestres en la armada de Magallanes/Elkano

Magallanes/Elkanoren ontzidiko maisuak

Alberto Rodríguez

Ingeniero industrial, Técnico superior en Navegación y Patrón de altura

Resumen

La presencia vasca entre las tripulaciones de las cinco naves era considerable. Desde maestros y contramaestres, hasta pajes y grumetes, pasando por marineros, calafates, carpinteros, barberos etc.

Entre todos ellos figura un nombre trascendental: “*Juan Sebastián de Elcano maestro de la Nao Concepción.*”

Analizaremos las funciones y responsabilidades a bordo, propias del Maestro.

Y a modo complementario ilustrativo, detallaremos el proceso de exámenes para Maestres en la Casa de Contratación, en base al caso del donostiarra Martín de Casanova. Aunque no coincida rigurosamente en el tiempo, nos ayuda a conocer las particularidades del cargo.

El oficio de Maestre

Como decíamos al inicio, la participación vasca en las tripulaciones de las cinco naos que fueron a la búsqueda de la especiería, fue relativamente importante (del orden del 14%). Además, podemos resaltar que entre la oficialidad de la expedición figuran como Maestres de las naos Concepción y San Antonio, Juan Sebastián de Elcano y Juan Elorriaga naturales de Getaria y “Guipúzcoa” respectivamente.

Pero ¿Qué era un Maestre? ¿Cuál era su función a bordo? ¿Cuál era su posición en el escalafón? ¿Qué conocimientos náuticos tenían?

En ocasiones, incluso se ha pretendido devaluar su importancia. Recordemos la poco afortunada frase de Cánovas del Castillo referida a Elcano: “...*modesto maestre, más práctico que científico y antes que capitán aventurero...*”

Recurriremos a la obra de Diego García de Palacio, que en su obra “Instrucción Nautica” publicada en 1587, nos dice lo siguiente: “[...] *el primer personaje de la nao, su Capitán y después el Maestre, Piloto, Contramaestre [...]*”

Y más adelante añade:

[...] El segundo personaje es el Maestre [...] ha de saber fletar bien las mercaderías, y surtir la carga y mandar poner cada cosa en su lugar... [...] y que sepa y entienda todo lo que nao ha de menester así surta como navegando, y que al descargar se halle delante [...] y que compre y sepa las cosas que en la nao fueren necesarias[...] otro sí, importará que sea buen marinero y sepa de altura por uso, y ciencia para que mejor acuda a todo sin que para hacer lo que pertenece a su oficio, tenga necesidad de tomar consejo ajeno[...]”

El subrayado es nuestro, para recalcar que los Maestres también debían tener conocimientos de navegación similares a los Pilotos, para poder relevarse en caso de necesidad, habida cuenta que los capitanes no siempre solían tener estas competencias, dado que a menudo eran elegidos por otros condicionantes.

También puede resultar ilustrativo el dato sobre la remuneración económica de cada puesto en la expedición. Los Maestres venían a percibir 3.000 maravedís mensuales, contra 2.500 los Pilotos y 2.000 los contramaestres.

En cuanto a los conocimientos náuticos, traemos aquí a colación, que entre las pertenencias de Elcano figuran dos libros de navegación que años más tarde, lega en su testamento “si toparen” a Andrés de San Martín. (Recordemos que San Martín, estaba entre los desaparecidos en la emboscada de Cebú en mayo de 1521)

- *Un libro llamado almanaque, en latín. (Seguramente el “Almanach perpetuum”)*
- *Item más, otro libro de astrología. (Astronomía)*

Para concluir, citaremos las palabras de Escalante de Mendoza en su Itinerario de navegación (1575), para resumir las cualidades que definían al Maestre:

“debe ser un buen hombre, buen cristiano y diestro marinero”.

Examen de maestre de Martín de Casanova

“Natural de la villa de San Sebastián”

Tradicionalmente la formación náutica de Maestres y Pilotos, se basaba en la experiencia y era de carácter autodidacta. Sin embargo, con el apogeo de la navegación oceánica, y de la Carrera de Indias, entrado el Siglo XVI, se dieron pasos para regular la profesión y su nivel de conocimientos.

El primer intento de normalizar la situación se dio con el nombramiento de Piloto Mayor de la Casa de Contratación y la institución de los Exámenes de Pilotaje. En base a la documentación existente en el Archivo General de Indias en Sevilla, en la relación de examinados entre 1580 a 1600 distinguimos más de una treintena de vascos, entre Maestres y Pilotos. (Con mayor presencia de éstos)

Detallaremos el proceso en base al caso concreto de Martin de Casanova “*Natural de la villa de San Sebastián hijo de Juan Bono de Casanova y de Inés de Galarraga, que se examinó de maestro de la Nueva España, Sto. Domingo y La Habana.*”

El 8 de septiembre de 1591, se presentaba ante Rodrigo Zamorano Piloto Mayor de la Casa de Contratación. “*Y “dado que en él concurren todas las demás cualidades que se requieren y SM tiene mandado [...] se le admita a examen de Maestro de la Nueva España y pueda oír las lecciones de cosmografía y carta de marear”*

Para ser admitido a examen había que acreditar la edad de veinticuatro años, ser “*natural de estos reynos*”, cristiano viejo, que había navegado durante seis años a las Indias, con juramento que le darían la nao para ir en ella de Maestro y haber asistido a las clases de cosmografía durante dos meses.

El examen se solicitaba para una “carrera” determinada, siendo las más frecuentes la de Nueva España, (Santo Domingo, La Habana, Veracruz) y la de Tierra Firme (Margarita, Cumaná, Rio Hacha, Cabo de la Vela, Cartagena, Porto Belo)

A finales de septiembre comenzaron a prestar testimonio los siete testigos propuestos, entre ellos San Juan de Lisardi, Marcial de Arriaga y Domingo de Uarte, naturales de San Sebastián los dos primeros y del “pasaje de San Sebastián” el tercero

“Por las preguntas siguientes sean examinados los testigos que se presentaren por parte de Martin de Casanova”

1 Las generales y si le conocen...

2 La segunda si sabe que es natural de los Reynos de Castilla, de buenas costumbres, no escandaloso, blasfemo, jugador ni indiciado de ladrón...

3 La tercera si saben que ha navegado por tiempo de seis años a la provincia de nueva España para donde se examina de maestro y le

encomendarían la nao para servir como maestro.

Y si le ha visto por la mar tomando altura de sol y estrellas y echar el punto en la carta de marear.

4 La cuarta si tiene oídas las clases de cosmografía y arte de marear que se dan en esta casa por orden de SM el tiempo de dos meses continuados

5 La quinta si es nuevamente convertido de moro o de judío o hijo o nieto o de reconciliado por el Santo Oficio de la Inquisición y si tuvo San Benito por hijo o nieto de quemado o condenado por hereje.

Una vez admitidos los testimonios anteriores, se procedió a la formación del tribunal. Compuesto por el Piloto Mayor y Pilotos residentes en Sevilla en la fecha prevista.

Para ello, tal y como estaba prescrito, se envió recado por el portero de la Casa de Contratación a los Pilotos para que acudieran el día señalado, bajo multa de cuatro reales.

Los exámenes solían ser en día festivo para no interferir en las actividades de los Pilotos convocados.

El domingo diez de noviembre acudieron un total de 14 Pilotos y se constituyó el tribunal en la Sala de Audiencias.

El Piloto Mayor podía hacer cuantas preguntas quisiera, y los Pilotos tres cada uno, pero debían jurar “*ser las más difíciles que supieran*”.

Los temas del examen versaban sobre aspectos relativos a conocimientos náuticos y astronómicos, así como cuestiones relativas al aparejo, carga, tripulación y suministros. También podían referirse al derrotero de la carrera solicitada.

No siempre se mantenía la imparcialidad debida. Incluso se dio algún caso de “filtración” de los temas o preguntas del examen. (Arroyo Ruiz-Zorrilla, Ricardo. *Apunte para una historia de la enseñanza de la náutica en España.*)

Para la calificación se disponía una urna, donde cada miembro del tribunal depositaba secretamente un haba en caso de aprobado o un altramuz en caso contrario. Eso sí, el fallo debía ser emitido con imparcialidad “*sin odio ni afición*”.

Para aprobar, el número de habas debía ser mayor que los altramuces. Si se daba empate, el candidato estaba obligado a presentarse a un nuevo examen, y si los votos negativos superaban a los positivos, no podía presentarse de nuevo hasta realizar un nuevo viaje a las Indias

El dicho Martin de Casanova tuvo 15 habas “*que son votos de aprobación*”. Es decir, obtuvo todos los votos positivos.

“... Y habiendo procedido a examen riguroso de todas las demás cosas y requisitos necesarios que se contienen en ordenanzas de la casa el dicho Martin de Casanova salió por todos aprobado y ninguno reprobado y visto por el dicho Piloto Mayor le dio en presencia de todos, el grado de maestro de la Nueva España, Santo Domingo y la Habana...”

Y tras ser informado de todas las cosas a que está obligado como maestro conforme a las ordenanzas de esta Casa se le tomó juramento de que no venderá dará ni en manera alguna enajenará la carta de marear a ningún extranjero de fuera de los reynos y señoríos de Castilla....

En la ciudad de Sevilla dentro de la Casa de la Contratación de las Indias en domingo a diez días de noviembre de 1591.

Bibliografía y fuentes

Instrucción Náutica para el buen uso y regimiento de las naos, su traça y gobierno conforme a la altura de México.

García de Palacio, Diego.

México: En casa de Pedro Ocharte, 1587

Pilotos, Maestres y Señores de Naos en la Carrera de Indias

Luis Navarro García

Archivo Hispalense

Revista histórica, literaria y artística 1967 Nums.141-146

Publicaciones de la Excma. Diputación Provincial de Sevilla

El oficio de maestro en la carrera de Indias

Inés María Santos García

Revista general de marina, Vol. 263, (Julio), 2012,

La enseñanza técnica del marino mercante en España Una revisión histórica

Piniella, Francisco

Universidad de Cádiz

Historia de la educación: Revista interuniversitaria, N.º 36, 2017

Apunte para una historia de la enseñanza de la náutica en España

Arroyo Ruiz-Zorrilla, Ricardo.

Centro de publicaciones del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. (1989)

Libro copiador: Armada de Fernando de Magallanes

(Relación de expedicionarios que fueron en el viaje a la Especiería, sus procedencias, cargos y sueldos)

AGI CONTRATACION,5090,L.4

Libro de asiento de exámenes de pilotos AGI CONTRATACION,5783, L.1

Examen de piloto de Martín de Casanova AGI

CONTRATACION,52B,N.20



Dos proyectos, una realidad

- Bi proiektu, errealitate bat

David López

La idea de esta Conferencia es encontrar, relacionar y confrontar similitudes y analogías entre el viaje originario de Magallanes y Elcano y el viaje del *Gipuzkoa*, salvando las distancias entre los 470 años que pasaron entre ambos proyectos. De hecho, las hay muchas.

De la misma manera, el acto servirá para dar visibilidad al proyecto 'El *Gipuzkoa*, un sueño', un libro conmemorativo que se está realizando para reflejar lo que hizo y supuso aquella expedición realizada entre 1990 y 1992.

1. Presentación

De la expedición de Magallanes y Elkano poco hay que presentar, por ello, haremos un pequeño esbozo de qué fue la 'Elkanoren Arrastoan' y el viaje hizo el *Gipuzkoa* entre los años 1990 y 1992 siguiendo y conmemorando la expedición original.

Durante más de un año de preparativos, que incluyeron la construcción del barco y preparación del proyecto, y dos de viaje con muchas dificultades y contratiempos, el 'Elkanoren Arrastoan' partió de Getaria para seguir los pasos de sus ancestros, involucrando en su gestación y desarrollo, a una buena cantidad de personas, instituciones, localidades, anécdotas, parajes y, quizá lo más importante, sentimientos y valores que, salvando las distancias, los conectan con muchos de los argumentos que les sirvieron a Magallanes y Elkano para realizar su gesta, con el mar, la navegación y el espíritu marinero como inexorable nexo de unión.

Que un velero construido en Getaria por la propia tripulación vasca que luego embarcaría, con velas diseñadas por Néstor Basterretxea, el apoyo de la Diputación de Gipuzkoa, la Kutxa y el apoyo de todo un pueblo, dieron la vuelta al mundo llevando las señas de identidad vascas allí por donde pasaron: Sanlúcar, Argentina, Filipinas, Australia... recorrieron los cinco continentes.

El promotor del proyecto, Julio López, mi padre, en la parte de la gestión y la logística, así como su hermano, Patxi, capitán del barco y único tripulante que realizó íntegramente todas las etapas de la expedición, consiguieron llevar a cabo, como cabezas visibles de la expedición, una historia sin igual, tanto en el mundo de la aventura, como de la navegación a vela, que está documentada en un sinfín de fotos, vídeos y documentos que han quedado como legado de todo aquello.

2. Ideas

Esto es una confrontación de ideas y conceptos que hacen conectar de manera directa y sin equívocos ambas expediciones, dos proyectos, una misma realidad.

2.1 Curiosidad

Las ganas por descubrir lo desconocido, y alcanzar horizontes hasta entonces no conocidos fue uno de los principales motores de la expedición original. Dentro de las aspiraciones del *Gipuzkoa*, esta curiosidad fue principalmente ser uno de los primeros veleros del mundo en realizar una travesía similar, dada la poca cantidad de embarcaciones que, todavía hasta hoy, han realizado una travesía similar, especialmente, en dos de sus etapas: la de cruzar el Estrecho de Magallanes y bordear el Cabo de Buena Esperanza en dirección este-oeste, es decir. En ambos casos, se trata de episodios que conlleva sus peligros, más allá de dar una vuelta al mundo en un velero de escasos 14 pies.

2.2 Tenacidad

De todos es sabido que la expedición original tuvo en la tenacidad una de sus principales virtudes, y no sólo en el mar y a lo largo de la travesía, también, y especialmente, a la hora de planificar el proyecto y convencer a la Corona para abordar el viaje. Esa persistencia en lograr sus objetivos puede trasladarse al *Gipuzkoa* en muchas de sus facetas: conseguir convencer a los patrocinadores, lograr la implicación de instituciones, proveedores y planificar y gestionar todo lo que suponía la expedición fue un arduo trabajo para sus promotores. Una vez iniciado el viaje, y surgiendo todos los problemas e inconvenientes que surgieron a lo largo de dos años de travesía, tanto económicos como los propios del viaje y la navegación, hicieron del viaje del *Gipuzkoa* una empresa complicada, sólo superada con tenacidad y valor.

2.3 Genuino espíritu Km 0

Si algo supuso el 'Elkanoren Arrastoan' como proyecto fue la reivindicación de los valores marinos de Getaria y el País Vasco. El barco, al igual que la Nao Victoria, se construyó en Zarautz, la tripulación eran pescadores y aventureros de Getaria, Llodio, Bermeo, los proveedores, locales, de cercanía... Un auténtico concepto de Kilómetro 0 antes de que existiera su actual significado. La localidad, tal y como se vio el día que partieron, se implicó de una manera extraordinaria en el viaje del *Gipuzkoa* y siguió, posteriormente, su periplo, desde una pequeña oficina en la misma Getaria y un puesto de mando en propio puerto, durante su largo viaje. Cultura y espíritu vasco y marinero llevado a su máxima expresión, algo que luego también se reflejaba allá por donde pasaron.

2.4 Navegación, el Mar

La cultura del mar y la esencia del buen marinero, estuvo siempre presente en un viaje que no era fácil para una embarcación del tamaño y tonelaje del *Gipuzkoa*. A pesar de que la embarcación se construyó con unos conceptos muy innovadores para su tiempo y adelantándose a soluciones que posteriormente han sido comunes en los veleros de su clase, los conocimientos del medio marino tanto de Patxi como de su tripulación fueron muy necesarios y no menos socorridos para sortear las múltiples desavenencias que encontraron a lo largo de viaje: hay saber navegar, bien, para cruzar el Atlántico, a travesar el Estrecho de Magallanes, no desesperarse con las calmas chichas del Pacífico, las tormentas en el Índico o las tempestades del Cabo Buena esperanza. Son muchos los testimonios de gentes del mar que dan un tremendo valor marítimo a las cosas que se hicieron en ese transitar por todos los océanos del mundo.

2.5 Cultura

El *Gipuzkoa* fue un gran embajador de la cultura vasca por el mundo, antes de que hubiera programas como 'Vascos por el Mundo'. Fueron recibidos con calor y cariño en muchas casas vascas del mundo, especialmente, en Buenos Aires, y estrecharon lazos con mucha de la diáspora vasca del Planeta, con sus metopas conmemorativas, así como con

cartas de hermanamiento entre muchas localidades (por ejemplo, entre Zumárraga y Cebú). La implicación de Néstor Basterretxea en el proyecto, diseñando las velas y decorando del barco o proponiendo esculturas conmemorativas del viaje como la que se hizo en Sanlúcar, fue todo un espaldarazo para propiciar esta visión global de la cultura vasca por el Planeta.

2.6 Universalidad

La visión cosmogónica que tuvieron los promotores de la expedición original y que quedó acuñada para la historia en el famoso 'primus circundasti me' en el escudo de Elkano, no tiene parangón con muchas cosas en la historia de la humanidad, pero está claro que el espíritu del proyecto 'Elkanoren Arrastoan' estaba cargado de una visión universal del mundo, donde el mapa es el planeta y lo que se busca es ensanchar horizontes, lograr nuevas perspectivas y aunar nuevas culturas y lugares a lo largo de la tierra.

2.7 Personajes

Con el paso del tiempo, se puede establecer una curiosa similitud entre los distintos personajes que realizaron un viaje y el otro, un paralelismo que raya lo profético. Julio López fue el Magallanes del proyecto, líder, maquinador y gestor de todo lo que se hizo. Patxi López, al timón del *Gipuzkoa*, desempeñó el papel de Elkano llevando el barco con destreza y mucho tesón. A Eugenio Pérez Corral podrían atribuirse la cualidades y virtudes de Duarte Barbosa como segundo de todo, el 'Chato' cayó al agua en el Estrecho de Magallanes al igual que lo hizo Pigafetta, Kino escribió también su diario como lo hizo éste último... y podríamos seguir así un rato. Personajes con caracteres y rasgos realmente similares.

2.8 El clavo, la pasta

Ahondando en las cuestiones más materiales de ambas expediciones, en los dos casos había unas pretensiones económicas que marcaron, y de manera clara, ambos viajes. Si la expedición original se movió y fue en busca de las especias, especialmente, el clavo, también hubo unas pretensiones

económicas en el 'Elkanoren Arrastoan', a la hora de rentabilizar un viaje en el que se había depositado muchas esperanzas a la hora de revertir el coste del proyecto y dar pie a nuevas posibilidades a la hora de explotar comercialmente lo que el *Gipuzkoa* hizo. Desgraciadamente, no fue el caso, más bien todo lo contrario: el proyecto tuvo innumerables vicisitudes económicas que estuvieron a punto de echarlo por tierra en múltiples ocasiones, aunque al final, el orgullo y la necesidad, hicieron que el barco volviera al lugar desde donde partió, Getaria.

2.9 El Fracaso

Si uno se ha documentado sobre el antes, durante y después del viaje de la expedición de Magallanes y Elkano, una cuestión que llama poderosamente la atención es como, en vida, pocos fueron los que recibieron la gloria y nombre por lo realizado. Nadie habla de Enrique de Malaca, que fue realmente la primera persona en circunnavegar el planeta; Magallanes no vio cumplido ninguno de los 17 puntos de su testamento; Elkano murió en el mar en la expedición de Loaysa en 1526 buscando más gloria; Pigafetta se volvió a Italia y poco más se ha sabido de él y de lo que hizo a posteriori. Qué decir del resto de los expedicionarios que se quedaron por el camino, o siquiera de los 18 que regresaron con Elkano. Ninguno encontró la gloria en vida, más bien, son historias de fracasos que, con el tiempo, han conseguido ser puestas en valor.

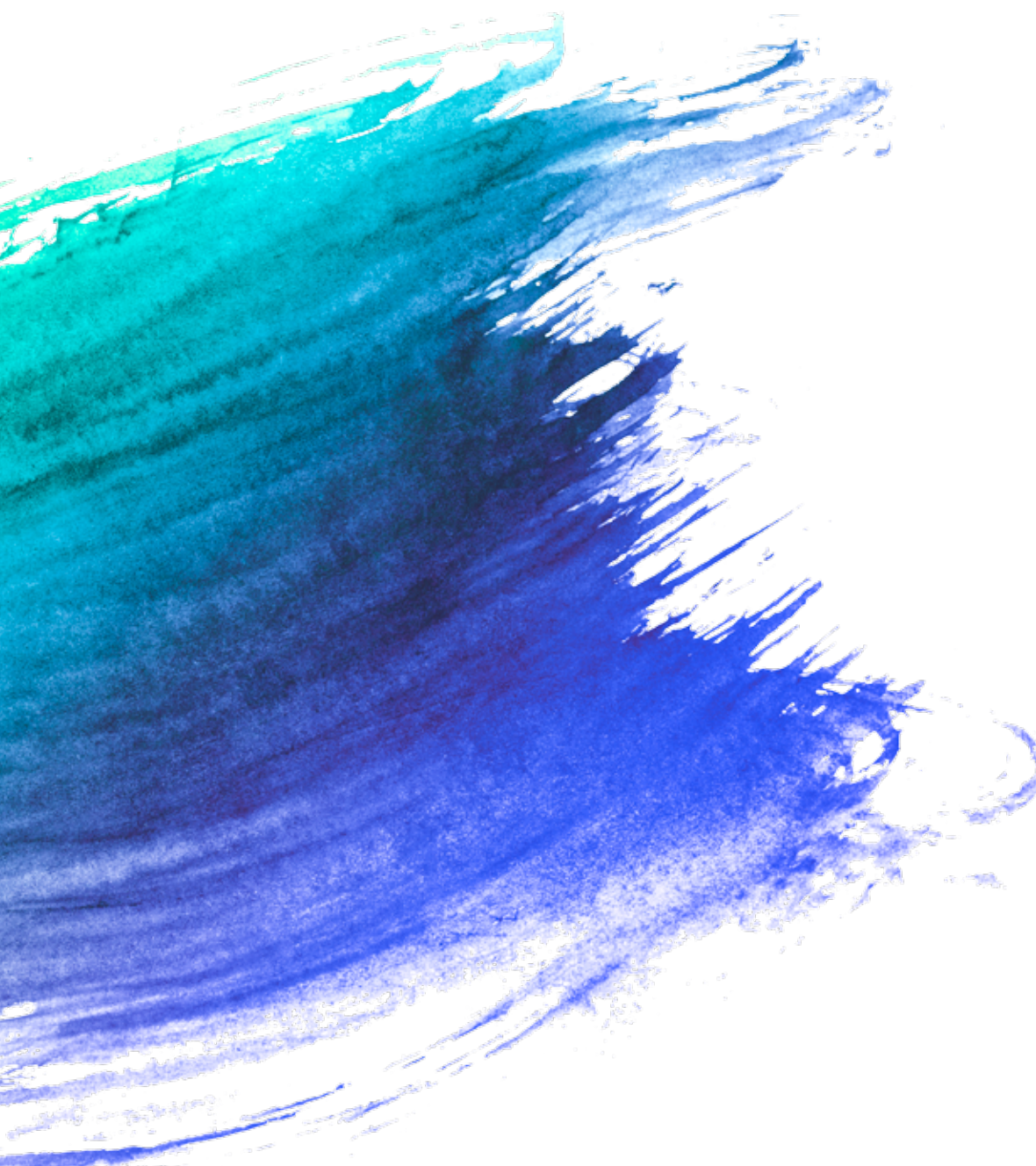
A ninguno de los miembros del 'Elkanoren Arrastoan' el proyecto les cambió la vida para bien. Más bien, al contrario, la finalización del proyecto y su repercusión sobre lo hecho, más allá de las puntuales muestras de apoyo que surgieron inmediatamente después de su llegada, quedó silenciado en un tortuoso transitar por una fama y un reconocimiento que nunca llegó.

2.10 Cierre, el Legado

Poner en valor lo realizado por el *Gipuzkoa* durante aquellos dos años es el legado que me dejó mi padre y que se verá plasmado en una publicación a lo largo de los próximos meses. Tal y como afirmó Elkano cuando le preguntaron por qué no se quedó en cualquiera de las ricas tierras y paraísos terrenales por los que pasaron llevando una vida mucho más

placentera que todas las penitencias que le supuso volver a España, 'soy esclavo de mi honor', y eso es lo que pasará, ahora, 30 años después, a la hora de poner esta aventura en valor y que esta experiencia quede relatada de una manera u otra.

Muchas gracias por su atención y espero que la charla y las expectativas sobre la misma hayan quedado satisfechas. Para mí ha sido todo un placer y desde aquí invito a todo aquel que quiera saber más sobre el viaje del *Gipuzkoa* a profundizar sobre ello.



J.S. Elkano. El manuscrito de la Primera Vuelta al Mundo. La Casa de Contratación de la Especiería de la Coruña

J.S. Elkano. Lehen Mundubiraren
eskuizkribua.
Coruñako Espeziaren Kontratazio
Etxea

Fernando Txueka Isasti
Numerario de la RSBAP/EAE
Médico-Ginecólogo

Resumen

Navegando hacia el epílogo de la efeméride del Vº Centenario de la Primera Vuelta al Mundo por la nao Victoria, culminado por JS Elkano el 6 de Septiembre 1522, abordamos en lo escrito por el navegante en su famosa “Carta o Aviso” y en las diferentes versiones distribuidas en el mundo renacentista. Actualmente se desconoce el paradero de este documento original, así como su Diario y otros escritos. Disponemos de su testamento y el inédito documento solicitando “Mercedes” al emperador.

En Julio de 2014 se procedió a una subasta pública de un manuscrito inédito atribuido a Elcano, por la casa de subastas Abalarte de Madrid. Este manuscrito actualmente depositado en AGI, fue definido como “documento no original, no autógrafo, no manuscrito por Elcano”. El documento sugiere la agregación de dos cartas remitidas por Elcano al emperador y redactadas en un único manuscrito a renglón seguido. La 1ª parte trata el “Parecer sobre la fundación de una Casa de Contratación para la Especiería en La Coruña” y la 2ª parte es la famosa “Carta-aviso” de Juan Sebastián Elcano sobre su viaje de circunnavegación y signado por el capitán JS Elcano.

Esta comunicación, desea revisar heurísticamente el conocido texto castellano publicado en 1920 de la “Carta”, que JS. Elcano remitió al Emperador Carlos V; contrastando con la “Carta-aviso” del documento subastado en 2014. Se plantean varias hipótesis plausibles.

Así mismo se considera hipotética la autoría de Elcano en el “Parecer de la Casa de Contratación de la Coruña”, destacando la figura de Esteban Gómez.

ELKANOREN
EUSKAL HERRI
BARNEKO BIDAIA
UN VIAJE POR
LA EUSKAL HERRIA
DE ELKANO

EHU-UDA IKASTAROA 2021
UPV- CURSO DE VERANO 2021

ELKANOREN EUSKAL HERRI BARNEKO BIDAIA UN VIAJE POR LA EUSKAL HERRIA DE ELKANO

EHU-UDA IKASTAROA 2021
UPV- CURSO DE VERANO 2021

