



AZPIAZU, José Antonio: "Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 4, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, pp. 207-225.

U·M

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

Donostia · San Sebastián



Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

Los guipuzcoanos y Sevilla en la Alta Edad Moderna

José Antonio Azpiazu

1. SEVILLA Y LOS VASCOS EN LOS ALBORES DE LA EDAD MODERNA

A partir, sobre todo, del descubrimiento de América, el protagonismo de Sevilla en los inicios de la Edad Moderna fue indiscutible. Las enormes posibilidades abiertas en el comercio atlántico y, principalmente, la entrada masiva de metales preciosos procedentes de las Indias, convulsionó el mercado europeo. Domínguez Ortiz llega a declarar que la historia de Sevilla durante los siglos XVI y XVII constituye un capítulo importante de la Historia de España, y aun de la Historia Universal¹. Otro autor afirma que, entre 1530 y 1680, Sevilla ejerció un monopolio absoluto sobre el comercio con América².

Este monopolio se ejerce a partir de 1503, cuando se crea la Casa de la Contratación, destinada a controlar el comercio americano³. Wallerstein asegura que la economía europea se concentró en torno a la mencionada institución⁴. No se trata sólo de una fundada apreciación de autores modernos. Los contemporáneos a los hechos eran conscientes del papel que ejercía:

«La Casa de la Contratación de Sevilla y el trato de ella es uno de los más célebres y ricos que hay en el día de hoy, o se sabe en todo el mundo universal. Es como centro de todos los mercaderes del mundo, porque, a la verdad, soliendo antes Andalucía y Lusitania ser el extremo y fin de toda la tierra, descubiertas las Indias, es ya como medio»⁵.

Sevilla se había perfilado como una de las más firmes candidatas a ejercer este papel controlador de las riquezas provenientes de las nuevas relaciones transatlánticas. En 1500 se le calculaba una población entre los 60.000 y los 70.000 habitantes⁶, y sus riquezas naturales eran admiradas por Mercado, que asegura ser la más rica ciudad del orbe: «en fertilidad, grosura de tierra y riquezas excede no sólo a otros reinos extranjeros, sino también a las demás partes de España»⁷. Esta admiración se hacía extensiva a los extranjeros que visitaban la ciudad. Abraham Ortelio, Marineo Sículo, etc., muestran un «irreprimible entusiasmo» cuando enumeran la cantidad y calidad de productos que se apreciaban en el mercado sevillano⁸. Toda la economía castellana miraba hacia Sevilla, sobre todo a la llegada de los metales preciosos, de modo que Medina del Campo y su famosa feria estaba pendiente, para sus pagos, de lo que ocurría en el Sur⁹. Para los mercaderes, que buscan la rentabilidad a sus movimientos e inversiones, «Sevilla fue en el siglo XVI un espléndido enclave»¹⁰. En referencia al Arenal de Sevilla, comenta Lope de Vega: «hierro trae el vizcaíno... porque es plaza general de todo trato y ganancias»¹¹.

Enclave privilegiado, de acuerdo, pero dando la impresión de que los sevillanos se lo han encontrado todo hecho, y de que no mostraban interés en explotar las enormes posibilidades. Morales Padrón la califica como «ciudad un tanto pasiva, un tanto parásita»¹², como que su predisposición a la riqueza chocaba con su inercia y dejadez, en claro contraste con los elementos foráneos que, atraídos por sus enormes posibilidades, contribuyeron a convertirla en un emporio admirado y envidiado.

La contribución del «homo faber» vasco, en expresión de Caro Baroja, jugó aquí un papel fundamental, junto con los italianos, burgaleses, etc. El elemento vasco provenía de una cultura muy diversa, creci-

1. *Orto y ocaso de Sevilla*, Sevilla, 1981, p. 31.

2. J.H. ELLIOT: *La España imperial, 1469-1716*, Barcelona, 1996, p. 193.

3. *Ibidem*, p. 192.

4. I. WALLERSTEIN: *The Modern World-System I*, San Diego-California, 1974, p. 45.

5. Tomás de MERCADO: *La economía en la Andalucía del descubrimiento*, Prólogo y Selección de Antonio Acosta, Sevilla, 1985, p. 41.

6. *La España imperial*, op. cit., p. 197. Antes de finalizar el siglo XVI su población se duplicó, siendo la tercera ciudad europea, tras Nápoles y París.

7. *La economía en la Andalucía...*, op. cit., p. 171.

8. F. MORALES PADRÓN: *Historia de Sevilla. La ciudad del quinientos*, Sevilla, 1977, p. 137.

9. *La España Imperial*, op. cit., pp. 199-200.

10. *Ibidem*, p. 75.

11. Citado por DOMÍNGUEZ ORTIZ en *Orto y ocaso...*, op. cit., p. 57.

12. *Historia de Sevilla...*, op. cit., p. 138.

da en la escasez de bastimentos y en la necesidad de mirar hacia fuera para obtener los productos que su tierra le negaba. Si antes del Descubrimiento Sevilla ya era un destino de primer orden para los mercaderes vascos, a raíz de la inauguración del mercado indiano la apuesta por ampliar su presencia en la plaza andaluza fue definitiva. Sevilla en el Sur y Terranova al otro lado del Atlántico, se convirtieron en plataformas preferenciales para la navegación y el comercio vasco.

Sólo así se entiende que, para un estudioso de la historia vasca del siglo XVI, Sevilla se convierta en un punto de referencia ineludible. De hecho, las relaciones vascas con esta ciudad afectan a los aspectos en teoría más ajenos al mundo mercantil. Directa o indirectamente, hasta las comunidades más específicamente rurales se dejaban invadir por las omnipresentes ramificaciones vinculadas al mundo andaluz. Pocas familias se escapaban a la presencia de algún familiar cuyas actividades no estuvieran relacionadas con las variopintas diversificaciones que adquiría el fenómeno sevillano. En el mundo costero, la relación aparece más diáfana, debido a la conexión marítima, que llega a convertirse en absorbente en la documentación notarial. Pero incluso las poblaciones del interior, más dependientes del hierro, caían rendidas a la llamada del foco sevillano, convertido en punto de atracción de una comunidad con vocación industrial y mercantil que había encaminado los esfuerzos de muchos pobladores de las áreas rurales a la consecución de productos destinados al Sur.

Cualquier intento de prescindir del fenómeno sevillano resultaría baldío e ineficaz a la hora de realizar un retrato apropiado del escenario vasco de aquella época. Las referencias documentales en torno a esta ciudad son tan apabullantes que resulta imposible pergeñar una historia vasca de la Edad Moderna sin tener en cuenta este factor. Testamentos, compras, ventas, fletamientos, compañías comerciales, etc., nos hacen recordar constantemente que, en el horizonte de vida vasco, Sevilla constituía una referencia omnipresente. De hecho, se había convertido incluso en una segunda patria para muchos vascos que habían organizado su vida a orillas del Guadalquivir¹³.

2. LOS VASCOS SE INSTALAN EN SEVILLA

La presencia de elementos vascos se remonta a la época de la Reconquista; desde muy temprano, una amplia galería de personajes procedentes del País Vasco se instala en la ciudad, que a raíz del Descubrimiento cuenta con muchos cargadores de Indias y cargos públicos de origen vasco vinculados al comercio americano¹⁴. A pesar de que, según algún autor, los *vizcaínos* se integraron con dificultad en la sociedad sevillana, los vascos formaban junto con los burgaleses «los dos grupos nacionales más importantes» de la ciudad. Eran muy activos y se ejercieron sobre todo en el comercio del hierro y en el sector bancario¹⁵. La Cal de Castro alojaba preferentemente a vascos, quienes ofrecían todo tipo de instrumentos de hierro y acero, incluidas las armas. Morales Padrón señala que «Las artesanías callejeras mostraban una industria de autoabastecimiento... herrajes en la calle de Castro...»¹⁶.

El posicionamiento de la comunidad vasca en la capital andaluza fue de calado, pues no se limitó a introducirse en el gran comercio atlántico, sino que se engarzó, según se ha comentado, en el tejido social e institucional, esto es, en los órganos del poder. Al amparo que le otorgaba su privilegiada consideración dentro de la administración castellana, los vascos podían acceder a puestos decisorios que incidían directamente en aspectos fundamentales de la economía sevillana. De hecho, se introdujeron en los órganos más importantes relacionados con el mercado indiano, que era, al fin y al cabo, lo que despertaba las máximas apetencias. Para ello era necesario estar bien posicionados en el Consejo de Indias, el Consulado de Cargadores, el Municipio y la propia Iglesia. Los mercaderes del Norte estaban introducidos, y no por casualidad, en las mencionadas instituciones¹⁷.

Los mercaderes vascos, apoyados en su posición de privilegio, pretendían incluso monopolizar el comercio de hierro con las Indias¹⁸. García Fuentes aporta un documento que descubre el malestar creado en ciertos sectores a causa de la privilegiada situación de los *vizcaínos* en Sevilla y en la Carrera de Indias:

13. J. Garmendia Arruabarrena aporta enormes listas de vascos presentes en la capital andaluza en «Catálogo de los vascos en el Archivo General de Indias I», *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de Amigos del País (BRSBAP)*, pp. 77-126, y II, 1983, pp. 721-749.

14. F. HERMIDA SUÁREZ: «Presencia vasca en Andalucía», *BRSBAP*, XLIV, 1988, pp. 51-122.

15. *Historia de Sevilla...*, op. cit., p. 76.

16. *Ibidem*, p. 136.

17. L. GARCÍA FUENTES: *Sevilla, los vascos y América*, Bilbao, 1991, p. 20.

18. *Ibidem*, p. 41. Este autor defiende que los vascos no estaban en condiciones de imponer este monopolio porque los precios de los productos férricos europeos eran más asequibles y porque la oferta vasca era insuficiente para las enormes necesidades americanas.



«... se queja el Señorío (los vascos) como privado de la Carrera o limitado en él respecto de la Andalucía, cuando los pobres hijos de este país por falta de caudales y manejo en sus paisanos con poca diferencia nada disfrutaban en empleos y consignaciones de lo mucho que gozan de una y otra clase los vizcaínos, a quienes la protección y fortuna de sus paisanos enriquece al mismo tiempo que el andaluz obrando con la misma buena fe que el vizcaíno y trabajando y arriesgándose en la navegación muchos más años apenas puede alcanzar lo que necesita para la subsistencia»¹⁹.

Lo cierto es que los vizcaínos formaban un poderoso grupo difícil de asimilar y que cerró filas en torno a la congregación que la comunidad vasca fundó en 1540, Nuestra Señora de la Piedad, que tuvo su sede en el convento de San Francisco²⁰. Guipuzcoanos y vizcaínos se hicieron fuertes y defendieron sus intereses a través de esta institución, que se convirtió en el punto de referencia obligada que identificaba a los hombres procedentes del Norte de la Península, que agrupaba además a los vecinos de Oñati, excluyendo sin embargo a navarros y alaveses. La donación de la capilla se otorgó en atención a «la deboción que la nación del muy leal condado e señorío de Bizcaya e la muy noble y muy leal provincia de Guipuscoa e villas e çidad y Encartaciones sienpre an tenido a nuestra sagrada religión».

Resultan curiosas las razones que se dan para la inclusión de Oñati en la institución²¹. A una larga lista de personajes vizcaínos y guipuzcoanos, que se van nombrando alternativamente, un guipuzcoano tras un vizcaíno, con la sana intención agradar a ambas comunidades, se incluyen en la lista Julián de Verganço y Çeledón de Asurduy, «naturales de la villa de Oñate». Es de tener en cuenta la razón aducida para la inclusión de la villa que, significativamente, no viene nombrada como condado: «la villa de Oñate es una muy noble y muy honrada villa donde y en su juridición ay muchos e muy honrados hidalgos e personas de mucho valor, e de ella e de su juridición ocurren sienpre para esta çidad de Sevilla muchas personas muy honradas con sus tratos y mercaderías e la dicha villa sienpre a tenido e tiene mucha unión, amistad y hermandad con ambas las dichas naciones [Gipuzkoa y Bizkaia] y es bien que dicha unión y hermandad se guarde e se conserve en todas partes». Oñati, jurídicamente no perteneciente a ninguna de las provincias vascas, y situada geográficamente en el vértice de las cuatro comunidades vascas peninsulares, se convierte de este modo en la referencia de los vascos del Interior implicados en el comercio marítimo, en este caso, en concreto, con Sevilla.

Las escrituras referentes a Sevilla que mencionan la presencia de vascos «estantes» en la ciudad son constantes. Se habían establecido allí para poder negociar y sentar las bases para relacionarse con las Indias, principal cometido de los mercaderes residentes en la capital andaluza²². Comprar casas o alquilarlas se convirtió, más que en una costumbre, en una necesidad, sobre todo para las compañías de mercaderes, que requerían la constante presencia de sus factores o representantes comerciales. Era obvio que se preocuparan cada vez más no sólo por la comodidad de sus colaboradores, sino incluso de la prestancia social que debían representar ante una sociedad que se mostraba cada vez más elitista. El rico mercader eibarrés Martín López de Isasi alquiló por seis años, a partir del 1555, una casa en la calle de Castro, por cuya renta debía abonar sesenta ducados anuales. A pesar del alto precio del alquiler, Isasi no dudó en ordenar la mejora sustancial de la casa, añadiendo dos cámaras o habitaciones, un pozo y una letrina²³.

La poderosa compañía comercial formada en 1568 por Juan Martínez de Altuna, Domingo Sáez de Goyaz y Juan Resusta incluye en sus cuentas los gastos originados por el equipamiento de la casa donde debía residir el factor de la compañía y la tienda abierta para ofrecer los productos de hierro. Junto a la cruz y balanzas para el pesaje, la mesa para contar la clavazón y las cajas para guardar el herraje se incluyen los colchones, sábanas, «paños de rostro», servilletas, una mesa, un escritorio grande al que se añá-

19. *Ibidem*, pp. 19-20.

20. J. GARMENDIA ARRUBARRENA: «Documentos inéditos de la Congregación de los Vizcaínos en Sevilla (1540)», *BRSBAP*, XXXV, cuadernos 3 y 4, pp. 405-442.

21. El *Archivo Municipal de Oñati*, negociado 22, libro 7, exp. 29, conserva una copia de 1540, que descubre algunos errores de la copia, que data de 1790, utilizada por Garmendia Arrubarrena. Un dato que avala una mayor fidelidad atribuible a la copia oñatiarra es el tratamiento del apellido de uno de los dos mercaderes naturales de la villa. En la copia de 1790 se menciona el nombre de Julián de Vergara, cuando la del archivo de Oñati alude a un tal Verganço. Julián de Verganço fue un poderoso mercader oñatiarra de la primera mitad del siglo XVI, dato que otorga más credibilidad al documento oñatiarra, a pesar de que también había en la época mercaderes oñatiarras con apellido Vergara. Otra discrepancia se relaciona con el nombre del guardián del monasterio, que en la copia antigua se llama Alonso de Santaella, mientras la copia de 1790 lo nombra Diego de Santaella. Algunos detalles lingüísticos otorgan más credibilidad a la redacción del documento conservado en Oñati, como es el caso de la frase siguiente: la copia moderna dice, en relación a Oñati, que acuden a la ciudad de Sevilla «muchas personas muy honradas con sus tratos y mercaderías», mientras la versión más moderna copia, probablemente de modo erróneo, «... en sus tratos y mercaderías». La inmediatez del documento oñatiarra a la constitución de la mencionada Congregación le otorga una fiabilidad añadida, sobre todo en relación a los nombres de los mercaderes que se han mencionado, y más en particular el caso de Verganço / Vergara.

22. *Historia de Sevilla...*, op. cit., p. 181.

23. J.A. AZPIAZU: *Un mercader en el reino de Felipe II: el eibarrés Martín López de Isasi*, Donostia, 1999, p. 80.

día uno pequeño para la tienda, sillas, candeleros, etc.²⁴. Del proceso de disolución de la compañía formada por los hermanos Andrés y Juan de Elixalde junto a Martín de Unzueta, en 1597, se genera una información que detecta la existencia de una casa y lonja de la compañía en la ciudad²⁵.

Los «estantes» en Sevilla dejan constantes huellas de su presencia y actividades mercantiles en la documentación de la época. En 1556, uno del grupo de bergarese que residía en Sevilla, Juan de Narvaiza, fallece, dejando por heredero a su padre²⁶. En 1553 el mercader elgoibarrés Asencio de Alzola hace un requerimiento a su hermano Domingo de Alzola, el eibarrés Cristóbal de Ibarra y el también vecino de Elgoibar Juan García de Arriola, «todos estantes al presente en la ciudad de Sevilla» para realizar ciertos cobros en la Casa de la Contratación²⁷. No faltaba incluso quien realizara inversiones inmobiliarias en la capital hispalense, donde nos encontramos con que el eibarrés Francisco de Iñarra es propietario de unas casas, que intenta arrendar, en la conocida Cal de Castro²⁸. En 1602 murió en Sevilla Martín Ibáñez de Unamuno, «donde residía e tenía su trato e mercaderías», formando compañía con Juan Pérez de Arizaga, residente en la fecha en Sevilla²⁹. Ese mismo año aparece como residiendo en esta ciudad el bergarés Juan Martínez de Loyola³⁰. También nos encontramos con que Miguel de Barrutia y Antonio de Gabiola residían en Sevilla, y reciben un encargo de la viuda M^a Antonia de Gabiola para ciertos cobros procedentes de una compañía fenecida³¹.

La lista sería interminable, pero me voy a limitar a añadir una nota específica sobre la presencia de unos vascos un tanto particulares como eran los banqueros. Éstos tuvieron una vida corta, debido a que no pudieron afrontar las difíciles condiciones generadas por las catastróficas medidas, las declaraciones de bancarrota, adoptadas por Felipe II, pero su sola aparición y permanencia temporal demuestra la gran vitalidad de la que gozaba la comunidad vasca, animada incluso a entrar en la arriesgada aventura financiera. En 1572 Martín López de Isasi se ve implicado en una operación del banco de Morga y Arregui³², y en 1579 nos encontramos con los avatares que acompañaron a la quiebra del banco, los acreedores, etc.³³.

3. EL MERCADO DE HIERRO, ARMAS Y BARCOS

Sevilla constituía para la industria vasca un mercado de primera magnitud. Creo que no es exagerado afirmar que Andalucía estaba en el punto de mira de la producción vasca, cuyos cálculos iban dirigidos a colocar sus materiales en el Sur. Esta unión entre productores vascos con el emporio del Guadalquivir se escenificaba en las expresiones de los artesanos vascos, que manifestaban con harta frecuencia la intención de fabricar determinados productos diseñados para el mercado sevillano. Esta dinámica alcanzaba los puntos más recónditos de la geografía vasca. En 1519 los oñatiarras Martín de Zubía y Pedro de Jausoro, vecinos de Araotz, declaran haber entregado ocho mil tablas de espada de las «que ahora se hazen para llevar a Sevilla»³⁴. Dos años más tarde, Martín de Yraegui y Juan de Madina, vecinos asimismo de Araotz, entregan diez mil tablas de espada de las que especifican ser «de la marca mayor de la suerte que ahora se hazen para Sevilla»³⁵. Estas referencias se multiplican en los conciertos de fabricación de multitud de materiales, tanto de herramientas de trabajo como de armas.

De la multitud de documentos que acreditan la variedad de materiales destinados a Sevilla nos limitaremos a escoger unos pocos ejemplos. Lo cierto es que el conjunto de las escrituras relacionadas con el mercado andaluz otorga una fuente de noticias inagotable sobre un mercado casi exclusivamente centrado en el hierro. Nicolás Pérez de Lazarraga, con una amplia tradición mercantil, envía en 1531 un navío que llevará a Sevilla 396 cabos de hierro, cinco cajas de herraje, cuatro flejes de tablas de espada, 96 cabos de hierro platina, etc. que serán entregadas a su factor en aquella ciudad³⁶. En 1565 Martín Ibáñez de

24. Archivo Histórico de Protocolos de Oñati (en adelante AHPO), II-86, f. 15, año 1571.

25. J.A. AZPIAZU: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, 2 vols., Donostia, 1900, T. I, pp. 294-8. En una escritura de 1594 Juan de Elixalde aparece como «residente en Sevilla» (AHPO, III-402, f. 67).

26. AHPO, I-58, f. 213.

27. AHPO, I-1183, f. 346.

28. AHPO, I-1231, f. 358, año 1552.

29. AHPO, I-3737, f. 11.

30. AHPO, I-3739, f. 70, año 1602.

31. AHPO I-1334, f. 17, año 1616.

32. AHPO, II-89, f. 88.

33. AHPO, II-96, f. 466.

34. AHPO, I-2807, f. 145.

35. AHPO, I-2807, f. 273, año 1521.

36. AHPO, I-2814, f. 265v.

Unamuno, vecino de Soraluze, y Andrés de Unzueta, de Eibar, cargan en la zabra *Santa María*, para que los lleven a Sevilla, quinientos quintales de mercaderías, entre las que destacan el hierro, la barriquería, los flejes de arcos, siendo cada quintal de 150 libras. En el contrato se hace notoria la procedencia de los mercaderes, puesto que el encargado del transporte consigue que le regalen «un arcabuz para su persona»³⁷. En 1570 el eibarrés Martín López de Isasi encarga a su factor Juanes de Jauregui que cargue en el galeón *La Magdalena* mercaderías de hierro valoradas en mil ducados de clavazón, herraje, hierro sutil y hierro platina³⁸, y ese mismo año Santiago de Arano, criado de Agustín de Iturbe, mercader de Elorrio, asegura con Juan López de Soto, vecino de Burgos, mercaderías por valor de 1.500 ducados en la nao *Santa María de la Candelaria*, que contienen hierro sutil, hierro de carretas, flejes de astas de lanzas, cañones para fuelles y barricas de herraje³⁹.

El año 1582 Jacobo de Azaldegui viajaba a Sevilla en la pinaza de Juan de Aristi con 100 quintales de herraje, 380 de hierro, 20 de tablas de espada, materiales que se compromete a no vender a extranjeros, en atención a la complicada situación internacional⁴⁰. En 1590 el eibarrés Domingo de Ugarte envió a Jacobo de Marquiegui, vecino de Elgeta y residente en Sevilla, una barrica con 302 hachas «de las mayores» (de a cuatro libras), 308 «de las medianas» (de a dos libras y media), todas ellas aceradas⁴¹. Ya entrados en el siglo XVII, el año 1621 Juan de Corostola se compromete a llevar en su zabra *Nuestra Señora de la Concepción*, 460 quintales de mercaderías, entre los que destacan 40 carros de brea, 140 quintales de hierro sutil, 20.000 clavos, 120 docenas de herraje y 42 flejes de arcos de palo de castaño. Para entonces, la introducción de medidas de seguridad para navegar se habían normalizado, por lo que no debe extrañar que se especifique la inclusión de seis mosquetes y otros tantos chuzos⁴². Las grandes compañías, como aquellas en las que participaban los Altuna de Azpeitia, llevaban importantes y variadas cantidades de materiales, como los embarcados en 1629 en el *Santa Polonia*, donde iban 2.045 rejas pequeñas de arar, 232 dobladas, 905 pequeñas, 72 grandes, 170 doblados de hierro cuadradillo, 700 rejas pequeñas, 320 cabos de hierro, 45 flejes de arcos de hierro, y como no tenían suficientes mercaderías metieron en el barco 42 bajeladas de piedra como lastre⁴³.

En las cargazones rumbo a Sevilla resulta bastante habitual encontrarse con que sólo se indica que se lleva hierro, sin otra especificación. A lo más se especifica que se lleva hierro y herraje, que debía ser el material más común⁴⁴. «Fierro y barricas de herraje» constituía casi una fórmula en muchos de los envíos destinados a Sevilla⁴⁵. Otro material muy habitual, vinculado principalmente a la industria de Bergara, es el de la cuchillería. En 1557 Pero García de Lascurain, por un valor de 150 ducados, y Pero de Yrala, con 100 ducados, forman una pequeña compañía para «tratar y grangear cuchillería» en Sevilla durante cuatro meses, el plazo estimado para colocar en el mercado el material disponible⁴⁶. Siguiendo la tradición, en 1589 Domingo de Inurrigarro y Pedro de Lizarriturri, vecinos ambos de Bergara, forman compañía para tratar con cuchillería, encargándose el segundo de la venta en Sevilla⁴⁷.

Un producto específico de particular significación lo supone el mercado de armas. Durante la primera mitad del siglo XVI el control por parte de los oficiales reales era escaso, pero aumentó a medida que se generalizaron los conflictos entre Felipe II y Francia, Holanda y sobre todo Inglaterra. Así podemos observar que durante las primeras décadas del siglo XVI el envío de todo tipo de armas blancas al Sur estaba muy generalizado, y en torno a este mercado se movían muchos intereses vascos.

En 1560 todavía no se habían cerrado las puertas a la exportación de lanzas y picas. Juan Ocho de Urquizu, vecino de Elorrio, envió ese año a Sevilla 250 flejes de lanzas⁴⁸, y al año siguiente nos encontramos con que Pedro de Churruca, de dieciocho años, es destinado a la capital andaluza para trabajar en el oficio de astero, como respuesta a la gran demanda de oficiales que este mercado generaba⁴⁹. En 1592, en plena época prohibicionista para la exportación de armas incluso dentro de los «reinos de Castilla», nos encontramos con resquicios que esquivan las exigencias de los oficiales reales y observamos que hay com-

37. AHPO, I-3670, f. 43.

38. AHPO, II-1900, f. 11.

39. AHPO, II-1900, f. 25, año 1570.

40. AHPO, III-393, f. 7.

41. AHPO, I-3728, f. 13.

42. AHPO, I-2603, s.f.

43. AHPO, I-2622, s.f..

44. AHPO, II-89, f. 152, año 1572, y II-3303, f. 115, año 1576.

45. AHPO, II-3318, f. 5, año 1590.

46. AHPO, I-59, f. 31.

47. AHPO, I-176, f. 538v.

48. AHPO, I-1213, f. 123v.

49. AHPO, I-3666, f. 86, año 1561.

pañías que siguen vendiendo lanzas en Andalucía, como los oñatiarras Martín García de Olazarán y su socio Juan de Irazabal, que mantenían una tienda en la que se ofertaba «fierro y lencería»⁵⁰. Ese mismo año, en el testamento de Joan Loyola, vecino de Soraluze, podemos leer lo siguiente: «Iten digo que envié a la ciudad de Sevilla consignados a Martín de Ibarra setenta arcabuces, y tuve respuesta que se dio por entregado»⁵¹. Tan habitual era enviar algunos tipos de armas al Sur que nos encontramos, en 1604, con un contrato que habla de invertir «en astas o mercaderías». Naturalmente, no cabe extrañarse de esta fórmula si conocemos la importancia del mercado de picas en Elgeta, villa del mercader encargado de su venta en la tienda de Cal de Castro sevillana, Pedro de Berraondo⁵². La cultura de las armas era muy poderosa en el Valle del Deba, y esta faceta se deja notar en el mercado andaluz⁵³.

El medio habitual para transportar todos estos materiales, los barcos, se convirtieron, a su vez, en codiciado objeto de comercio para el voraz mercado sevillano, que precisaba cada vez con más urgencia una poderosa flota para el comercio transatlántico. Sevilla contaba con su propia producción de barcos, pero necesitaba elementos ajenos para responder a las necesidades surgidas a raíz del monopolio con el comercio indiano. Domínguez Ortiz admitía que los astilleros sevillanos «sólo cedían en actividad a los vascongados»⁵⁴. En aquella época, tal como lo explica Wallerstein, la importancia de la madera era fundamental, y los poblados bosques vascos eran un reclamo para el comercio marítimo sevillano⁵⁵. Historiadores vascos contemporáneos a los hechos, en particular Isasti, hacen notar esta natural vinculación entre los puertos vascos y la navegación del Guadalquivir, e indica incluso el destino que se daba a los barcos procedentes del Norte; de hecho, llega a sugerirse que muchas veces eran construidos con la única intención de ofrecerlos a la navegación atlántica: «Martín de Navejas Villaviciosa, capitán de mar, fabricante de naos, que ha fabricado siete de ellas, y las ha llevado a Sevilla, y vendido para las flotas de Indias»⁵⁶. En relación a Pedro de Grez, vecino de Usúrbil, el historiador vasco comenta que «el dicho licenciado Grez se ha aplicado mucho a la fábrica de naos, que ha fabricado diez de ellas en su tiempo, y llevado a Sevilla en salvamento, las ha vendido para el servicio de las flotas de su Magestad»⁵⁷, y cuando habla de Mutriku comenta de que «tiene astilleros donde se fabrican galeones y navíos de todas suertes, que se llevan a Sevilla cargadas de fierro y de otras mercaderías de la tierra»⁵⁸.

En los archivos notariales se refleja claramente el floreciente mercadeo de barcos. En este tráfico intervenían, como en casi todo lo relacionado con los asuntos marítimos de la época, componentes de las comunidades del interior. Juan de Yarza, un importante mercader oñatiarra asociado con Domingo de Sorasu, vecino de Deba, percibe en 1570 la importante suma de 2.199 ducados en concepto de la venta en Sevilla del galeón *La Trinidad*, que compartían ambos socios⁵⁹. Francisco de Bucar, zumaiarra de gran fortuna, tiene parte en una nao que tiene intención de vender, tras haberla empleado en el trayecto Sevilla-Azores⁶⁰. Un síntoma claro de la intencionalidad de muchos constructores se observa en el hecho de que muchos navíos recién construidos se destinan a Sevilla sin carga. En 1585, Iñigo de Elorriaga y Pedro de Arteaga habían mandado fabricar un navío de doscientas toneladas, el *Nuestra Señora de Arri-toquieta*, fondeado en el puerto de Getaria y destinado a ser llevado a Sevilla sin carga, sólo con lastre de piedra⁶¹. No parece casual que el mismo año nos encontremos con Pedro de Arteaga, esta vez en compañía de Martín de Elcano, quienes habían fabricado el galeón *El Espíritu Santo*, de doscientas toneladas, dispuesto a ir a Sevilla sólo con lastre⁶². Tampoco es inusual toparse con mujeres que participan en este mercadeo de barcos, como es el caso de María García de Arriola, viuda de Asencio de Alzola, vecino de Elgoibar, quien era dueña en parzonería de una nao de doscientas toneladas que hizo vender en Sevilla⁶³.

Síntoma de que se trataba de un negocio saneado nos lo muestra el caso del escribano Leandro Narruondo, quien encomendó a su hijo la venta de una nao de su propiedad, *La Trinidad*, en Sevilla, por la

50. AHPO, I-3045, f. 58.

51. AHPO, I-3735, f. 207, año 1592.

52. AHPO, I-1348, f. 36.

53. Sobre este tema, consultar mi libro *Picas vascas en Flandes. Historias de armas de Euskal Herria*, Donostia, 2002, en particular, los capítulos X al XIII.

54. Orto y ocaso..., *op. cit.*, p. 34.

55. *The Modern World System...*, *op. cit.*, p. 45.

56. *Compendio Historial de Guipúzcoa*, Donostia, 1850, p. 500.

57. *Ibidem*, p. 583.

58. *Ibidem*, p. 594.

59. AHPO, II-1900, f. 44, año 1570.

60. AHPO, II-3301, f. 173, año 1575.

61. AHPO, II-3313, f. 182, año 1585.

62. AHPO, II-3313, f. 180v, año 1585.

63. J.A. AZPIAZU: *Mujeres vascas. Sumisión y poder*, Donostia, 1995, p. 63.



cantidad de cuatro mil ducados⁶⁴. La venta de la nao resultaba a veces una solución obligada, como le ocurrió a Gabriel de Abadía, quien tras viajar a Sevilla con su nao *La Esperanza* el año 1596, se vio abandonado por los marineros, los cuales, incumpliendo lo pactado, se volvieron a pie a su tierra, lo que indujo a su propietario a vender el barco, «recibiendo mucho daño» a consecuencia de la desertión de la marinería, según manifestaba⁶⁵. San Juan de Olazábal, vecino de Rentería, quien estaba fabricando un galeón de seiscientas toneladas en los astilleros de la villa, recibió, el año 1617, de Miguel de Casadevante, la cantidad de dos mil ducados, que prometió devolverle con las ganancias que esperaba obtener de su venta en Sevilla⁶⁶. Señal clara de que el mercadeo de barcos estaba a la orden del día lo muestra el hecho de que, en 1626, a Teresa de Arriola, como parte de la dote, se le prometieron 1.500 ducados pagaderos en Sevilla, del dinero procedente de la venta de la nao *Nuestra Señora del Rosario y de Zaragoza*⁶⁷.

4. LOS PRODUCTOS DE RETORNO

Los vascos, en sus incursiones al Sur, no sólo buscaban dinero en efectivo proveniente de la venta de sus productos, sino que rentabilizaban la vuelta de los barcos para aprovisionarse de productos en los que su comunidad de origen era claramente deficitaria. Podía tratarse de trigo, vino y aceite, aunque también adquirirían recipientes destinados a funciones comerciales, como las gigantescas tinajas sevillanas, empleadas para almacenar grasa de ballena.

Un modo idóneo para conseguir productos comestibles era adquirir fincas en la rica campiña andaluza para, caso de necesidad, aprovisionar el Norte de productos de la tierra. Un buen ejemplo nos lo proporciona Martín López de Isasi, quien no sólo se había instalado en Sevilla, donde pasaba temporadas al objeto de dirigir sus negocios, sino que incluso había invertido en tierras. Resulta significativa la operación realizada por el mercader eibarrés, quien faculta a dos paisanos suyos para que «puedan cargar por el río de mil a quatro mil fanegas de trigo de los de la renta que el dicho Martín López de Isasi tiene en sus cortijos en la vega de Carmona y campiña de Utrera y en Coria y en la Puebla»⁶⁸.

El vino era uno de los productos más solicitados por los que venían de vuelta a su tierra. Domingo de Aztarrica indica en su testamento de 1623 que Martín de Andonaegui le debía 44 reales por el flete de una bota de vino que le trajo de Sevilla, aparte de otra bota de vino andaluz que también formaba parte del cargamento del citado viaje⁶⁹. Otro producto con mucha aceptación era el aceite, que podía también proceder de la Alcarria y, en el caso que nos ocupa, de Andalucía. En 1588 Felipe de Orio trajo de Sevilla, en su nao *Santiago*, seiscientas botijas de aceite, más otras cien arrobas de la misma mercancía, además de siete pipas de vino, para aprovisionamiento de la Provincia, con la promesa, comprensible teniendo cuenta el año de la operación, de que «no llevaría a reino extraño»⁷⁰ dicho cargamento. El año 1592 nos encontramos con dos cargamentos de vino y aceite. Sebastián de Caicuegui, a la vuelta de su viaje a Sevilla, a donde había viajado con hierros, trae pipas de vino, pagando por cada una cuatro ducados de flete, y aceite, pagando por cada arroba real y medio⁷¹. Ese mismo año Caicuegui hace otro viaje con hierro, brea y pipas abatidas, y trae vino y aceite, mercancías sobre las que se especifica se podrán vender en Galicia si se tiene oportunidad para ello⁷². En 1596 Ignacio de Belzo ordena traer en el viaje de vuelta pipas de vino y serones o cestos de higos del Condado (de Niebla)⁷³, y el mismo año es Cristóbal de Corrozmendi quien aprovecha el retorno para cargar asimismo vinos e higos⁷⁴.

Otro producto que, proviniendo originalmente de Indias, se traía de Sevilla, eran los cueros. En 1581 una serie de documentos nos informa de una operación de varios cientos de cueros de Indias cuyo destino era Gasteiz, introducidos a través de Valle del Deba. El permiso de importación viene acompañado de la promesa de no poder sacar dichos productos «de los reynos de la corona real de Castilla»⁷⁵. Al año

64. AHPO, II-3317, f. 170v, año 1589.

65. AHPO, III-416B, f. 21.

66. AHPO, III-465, f. 49.

67. AHPO, I-2622, s.f.

68. *Un mercader en el reino de Felipe II...*, op. cit., p. 42.

69. AHPO, I-2622, f. 90, año 1623.

70. AHPO, II-3316, f. 107.

71. AHPO, III-400, f. 200.

72. AHPO, III-400, f. 112, año 1592.

73. AHPO, III-404, f. 120.

74. AHPO, III-404, f. 121, año 1596.

75. AHPO, II-1904, f. 85.

siguiente se menciona la llegada a Gasteiz de una carga de «cueros vacunos en pelo de Indias» destinados al vitoriano Hernán de Zárata, aunque de los mil doscientos en que se habían concertado se echaban en falta cuarenta, cuyo paradero lo había de averiguar Tomás de Landergorrieta, capitán del *San Sebastián*, que había sido el encargado de traerlos de Sevilla⁷⁶. En 1593 el azpeitiarra Francisco de Ygarza recibió del vasco residente en Sevilla Juan de Olano, seiscientos «cueros vacunos en pelo de Indias» que desembarcó en Zumaia «para los distribuir y gastar en estas partes de Castilla y reinos de Su Magestad»⁷⁷.

Antes se ha mencionado el tráfico de tinajas con destino al Norte, cuya finalidad era almacenar en las lonjas portuarias el saín o grasa de ballena que, en grandes cantidades, llegaban de Terranova y las pesquerías cantábricas⁷⁸. Es claro que gran número de estos enormes recipientes, capaces de albergar mil litros de aceite, provenía del mercado sevillano⁷⁹. Sólo en las lonjas del puerto fluvial de Alzola funcionaban varios cientos de estas tinajas, que contenían el saín a la espera de que fuera transportado, a lomos de caballerías, hacia el mercado del interior, principalmente Gasteiz, cuyos mercaderes estaban muy involucrados en este sector. María Sebastián de Comportaeta, titular de una de estas grandes lonjas de Alzola, indica en 1592 que hacía diez o doce años había mandado traer diecinueve tinajas que fueron «plantadas» en el suelo de la lonja⁸⁰. Mutriku, Deba, Orío, y sobre todo Donostia, disponían de gran número de estos grandes recipientes, indicadores de la bonanza económica de la época, a la vez que de las fluidas relaciones mantenidas con Sevilla.

En estas relaciones comerciales aparece con singular fuerza un personaje que, a pesar de no ser vasco, está íntimamente vinculado con los movimientos entre la capital andaluza y las poblaciones vascas. Se trata de la figura del yangüés. Reconocido como transportista eficaz y de absoluta fidelidad, se recurría a sus servicios, sobre todo, para encargos de cierto riesgo, como era el traslado de dinero. Incluso las grandes compañías comerciales se servían de estos mulateros que recorrían la Península con sacas de monedas. En 1571, el mercader de Azpeitia Juan Martínez de Altuna se encontraba en Sevilla liquidando las cuentas de la compañía con Domingo Sáez de Goyaz y Juan Rezusta. En la relación de las cuentas se indica que hicieron uso de los servicios de siete yangüeses para hacer llegar al Norte los dineros ganados por la compañía⁸¹. También aparecen varios yangüeses que contactan con Francisco de Alzega para sus envíos de numerario, en particular uno al que encomiendan el transporte de 3.300 reales⁸².

En 1586, la viuda Gracia Pérez de Aguirre, viuda, recibe la notificación de que su hijo Juan Martínez de Arteaga, fallecido en Indias, había enviado a Sevilla 607.000 maravedís, de los que se dispone que sean enviados a Orío por medio de yangüeses, «como se suele y acostumbra entre mercaderes»⁸³. La fe en estos transportistas debía ser ciega, según las cantidades que se les confiaban. Otro fenecimiento de cuentas, esta vez de 1604, entre Magdalena Sáez de Goyaz y su hijo Francisco de Ygarza arrojan cantidades en maravedís varias veces millonarias. En 1600 un yangüés transportó de Sevilla a Bergara, en un solo viaje, la importante cifra de dos mil ducados, y en otra mil quinientos. Según se expresa, el gasto de un viaje es de 4.216 maravedís, esto es, once ducados, que no es en absoluto elevado, si tomamos en cuenta la gran responsabilidad que se asumía en la operación⁸⁴.

5. LA SOCIEDAD VASCA, VOLCADA HACIA SEVILLA

La implicación en el comercio sevillano alcanzó a amplios sectores de la sociedad vasca, incluso a la gente que, en principio, se nos asemeja un tanto ajena al importante flujo económico que esta relación generaba. Se podría decir, sin miedo a equivocarse, que estaba implicado un amplio abanico de actores que, directa o indirectamente, miraban hacia el Sur, incluidas las autoridades concejiles, el público femenino y el propio clero. Las referencias a Sevilla alcanzan, como también ocurre en el caso de Terranova, al conjunto de la sociedad vasca, ávida de participar en inversiones prometedoras, de modo que hasta las

76. AHPO, II-1905, f. 37v, año 1582.

77. AHPO, II-1933, f. 135.

78. J.A. AZPIAZU: *Balleneros vascos en el Cantábrico*, Donostia, 2001, pp. 75-6.

79. Ver al respecto mi artículo en el libro dirigido por A. AZKARATE, J.A. HERNÁNDEZ, J. NÚÑEZ (editores): *Balleneros vascos del siglo XVI. Estudio Arqueológico y Contexto Histórico (Chateau Bay, Labrador, Canadá)*, Gasteiz, 1992, pp. 191-7.

80. AHPO, I-1257, f. 118, año 1592.

81. AHPO, II-86, f. 15 y ss., año 1571. GARCÍA FUENTES, L.: *Sevilla, los vascos y América*, op. cit. (p. 156), observa que los vascos utilizaban habitualmente el servicio de los yangüeses para el traslado de numerario al Norte.

82. AHPO, II-89, f. 174, año 1572.

83. AHPO, II-3314, f. 206v.

84. AHPO, II-222, f. 210.

más modestas haciendas pretendían, con sus pequeñas aportaciones, no perder el tren de la dinámica creada en torno al comercio atlántico, cuya bandera se identificaba con la ciudad andaluza.

Uno de los capítulos más llamativos de este vértigo que atraía a los vascos de modo compulsivo es el que implica a los propios alcaldes de las villas costeras. Era bastante frecuente que en las poblaciones marineras los alcaldes fueran pescadores, y por tanto se ausentasen temporalmente en las épocas de capturas. El caso es que no se mostraban dispuestos a perder el poder municipal o dejarlo en manos de cualquiera, y antes de la salida nombraban como suplente a algún pariente o conocido de su confianza. En 1575, se nos informa de que Andrés de Arriaga, alcalde de Zarautz, «está de partida para la Andalucía» en la nao de Miguel de Bedua, y para la ocasión nombra un lugarteniente⁸⁵. Más significativo es el caso de la población guipuzcoana más importante, sobre todo en el aspecto mercantil, Donostia, cuyo alcalde, el mercader Martín Sánchez de Arriola, tras nombrar un lugarteniente, se dedica a preparar su nao en Pasaia «al apresto y cargazón de su nao para la Andalucía, y haberse ido a Sevilla a darle recaudo», esto es, para negociar allí con sus mercancías, lo que le llevaría ¡cuatro meses!, con la consiguiente larga ausencia en el cargo⁸⁶.

Por lo visto, la tentación sevillana lograba superar los atractivos ofrecidos por el poder local, aunque los alcaldes conseguían compatibilizar ambas facetas; bien es cierto que, en el caso donostiarra, con manifiesta desazón de la corporación municipal. Otros cargos, quizá menos importantes, también se abandonaban cuando llegaba la oportunidad para viajar al Sur. En 1639, Simón de Gaztañeta «menor en días», que había sido nombrado depositario de los trigos de los soldados, se muestra cansado de su oficio, alega que los granos están siendo comidos por los ratones, y anuncia que «estoy de partida para Sevilla», y solicita que se busque a otro responsable para cuidar el granero⁸⁷. El atractivo de Sevilla debía ejercer un especial influjo en los jóvenes, más predispuestos a una perspectiva aventurera que a una vida anodina consagrada a trabajar para un amo. Esto debió ser lo que pensó Tomás de Leizaola, a quien su madre había situado como aprendiz de tijero en Bergara, según se deduce de la reclamación formulada por su maestro y amo, quien se queja de que «había ido y dexado su casa y tienda, según notorio, a la ciudad de Sevilla»⁸⁸.

Tampoco el servicio real podía competir con el atractivo que ofrecía el emporio andaluz, como se observa en el caso de Francisco de Arbeiztán, quien, en 1590, pretende embarcarse en la zabra de Juan de Sagazurieta, aunque el maestre de la nao, Juan García, «se recelaba de le llevar en su compañía porque no le hagan cargo los oficiales de su magestad por razón de estar el dicho Francisco alistado para el real servicio en su armada»⁸⁹. En torno a Sevilla se había creado, en el imaginario vasco, una leyenda de libertad, oportunidades, incluso de la posibilidad de llevar cierta vida libertina en el anonimato. Ésta es la acusación vertida por la viuda Tomasa de Lesaca a su cuñado Juanes de Gaviria, vecino de Pasaia de Hondarribia. Éste fue encargado para ir a las Indias al objeto de recuperar la hacienda de Miguel de Asqueta, marido de Tomasa. Tardó dos años en volver de su viaje, con bastante escaso resultado, aparte de ser acusado de haber pasado ocho meses en Sevilla, malgastando alegremente la hacienda que se le confió. El caso es que, acabado el dinero, tomó la opción de volver a casa, a donde «vino por tierra y a pie»⁹⁰.

Muchos otros tenían a Sevilla en la mente como puro objetivo de inversión, generando un fenómeno de ramificaciones de fuentes de financiación que alcanzaban incluso al propio servicio doméstico, como ocurría con el aprovisionamiento de las expediciones a Terranova. Así entendemos que Juan de Ipizpicu entregue a Domingo Alos de Amilibia veinticinco ducados para que los emplee en «qualesquier mercaderías» de las que tenían a Sevilla por destino, aunque, quizá debido al ambiente bélico que reinaba en 1554, fecha de la escritura, se indica que el galeón de Asencio de Alzola haya de ir «en compañía de la flota» al objeto de viajar seguro⁹¹. Debido al peligro mencionado, algunos mercaderes habían tomado sus precauciones, como se observa en la decisión adoptada por la compañía que formaban los bergaenses Cristóbal de Arteaga y Domingo de Olazábal, quienes aunaron esfuerzos «para tratar con mercaderías enviadas de esta dicha provincia a la ciudad de Sevilla, así por mar como por tierra», dando una alternativa a la utilización del camino terrestre, ante la eventualidad de un peligro inminente⁹². Las compañías mer-

85. AHPO, II-3301, f. 127, año 1575.

86. AGG, CO-MCI, 476, año 1596. Muy ilustrativo al respecto de las actuaciones de los consistorios resulta el caso que analizo con los datos de un pleito de inicios del siglo XVII (J.A. AZPIAZU: «Actividad mercantil y vida municipal en San Sebastián. A propósito de un pleito de principios del siglo XVII», en *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián (BEHSS)*, Vol. 28, año 1994, pp. 71-100).

87. AHPO, I-2625 s.f.

88. AHPO, I-150, f. 245, año 1590.

89. AHPO, II-3318, f. 10v.

90. AGG, CO-ECI, 876, año 1602.

91. AHPO, I-1891, f. 126.

92. AHPO, I-56, f. 284, año 1554.

cantiles bergaresas daban la opción de efectuar inversiones a ciudadanos no directamente involucrados en el comercio, como ocurre con el maestrescuela Juan de Irala, quien sale como fiador de su hijo Pedro en la compañía que forma con Pedro García de Lascurain, en su trato de cuchillería en Andalucía⁹³.

Las mujeres tomaban parte activa en este proyecto mercantil, a cuyo efecto llegaban a formar incluso compañías comerciales. Domenja de Colongas y sus hijos María Sanz de Landa, viuda, y Sabat de Landa son todos ellos dueños de *La Madalena*, de 75 toneladas, que viajará a Cádiz y Sevilla con cargamento de hierro y tocino⁹⁴. A veces, las mujeres quedaban al cargo de los negocios domésticos mientras sus maridos viajaban a Sevilla. Juan de Sorarte, que hizo una «jornada» a esta ciudad, dejó a su mujer al cargo de una pinaza de diez toneladas con la esperanza de rentabilizar su utilización a razón de diecisiete reales diarios, expectativa que resultó baldía porque un temporal rompió la embarcación⁹⁵. La dote aportada por la mujer podía constituir una buena base para las operaciones comerciales, sobre todo para un marido que no había aportado al matrimonio «sino su persona». Domenja del Puerto indicaba en su testamento que había casado con Andrés de Lariz, vecino de Ondarroa, quien hizo varios viajes por la costa peninsular gastando muchos ducados, «todos ellos míos», según asegura la testadora, por lo que sufrió «muy gran quiebra mi hacienda». Pero Domenja se mantiene fiel a su proyecto mercantil, confiando plenamente en su marido: «quiero y es mi voluntad que los dichos sesenta ducados y la despensa que también le pagué de mi hacienda sean para el dicho Andrés mi marido, por lo mucho que le quiero y amo»⁹⁶. No sólo demuestra su amor por el marido, sino que toma parte en el gran flujo de fondos familiares que, con señalada participación del mundo femenino, contribuyeron a animar el mercado atlántico.

Un caso de participación significativa en los negocios marítimos fue la de Ana Vélez de Olazaga, viuda de Domingo Sáez de Goyaz, vecino de Azpeitia, que actúa junto con otra viuda, María Martínez de Lasalde, de Elgoibar. Estas dos mujeres eran dueñas de la mitad de una compañía comercial, en la que también participaban Juan Pérez de Altuna y Martín Sáez de Goyaz. Domingo había muerto en 1584, y en su testamento de 1602 Ana Vélez dice que «desde que el dicho mi marido falleció abrá diez y ocho años, he trabajado lo mejor que he podido», entre otras cosas facilitando a uno de sus hijos, Domingo Sáez de Goyaz, en cuenta de su legítima, 1.500 ducados para pasar a las Indias, sin duda a negociar con dicha hacienda⁹⁷.

Más chocante, aunque proceda del mundo masculino, es la participación del clero en los negocios. Pero en aquellos tiempos no debía parecer tan extraño, pues hallamos a bastantes curas que invierten dinero en diferentes negocios. Quizá resulte más llamativo el caso de un obispo, quien decide invertir en el negocio sevillano: se trata del obispo de Palencia, cuyo contador o administrador Francisco de Arizaga, natural de Azpeitia, entregó a Joanes Hoa de Uranga y Francisco de Ygarza 750.000 maravedís, «para que hayan de andar y anden en manos y poder de los dichos... en el trato que ellos tienen de fierro y herraje y otras cosas de esta provincia de Guipúzcoa para la ciudad de Sevilla». El obispo accionista, o en su defecto el administrador, aconseja que las mercaderías compradas con esos dineros sean cargadas en las naos que ellos consideren prudente utilizar, además de exigir que se paguen las pólizas de seguro correspondientes, efectuadas con aseguradores abonados o de fiar. De las ganancias de dicha inversión, tres cuartas partes habían de pasar a manos del obispo, y el resto sería para los mercaderes encargados de la operación⁹⁸. Sevilla era también el lugar más idóneo para determinadas transacciones vinculadas al clero, como la efectuada por el también obispo de Canarias, Juan de Alzolaras, quien había hecho merced a Ana Bélez de Olazarán de mil doblas para su casamiento, cuyo pago se haría efectivo en Sevilla, en el banco del vasco Pedro de Morga, y en cuyo cobro intervenía el omnipresente y dinámico Martín López de Isasi⁹⁹.

No debemos olvidarnos de aquéllos que hacían materialmente posible el trayecto entre el Sur y el Norte, sea por tierra o por mar. Los marineros y arrieros eran los auténticos protagonistas que hacían posible la estrecha vinculación que se generó entre Sevilla y el País Vasco. Los que iban en barcos, la mayor parte muy pequeños, tardaban en el trayecto diez días, caso de ir sin hacer escalas. La nao de Juan de Lástur, en 1531, emplea diez días para llevar a Sevilla las mercancías de Nicolás Pérez de Lazarraga y su socio y pri-

93. AHPO, I-59, f. 31, año 1557.

94. AHPO, III-369, f. 10, año 1562.

95. AGG, CO-LCI, 336, año 1607.

96. AHPO, I-2604, s.f., año 1623.

97. *Mujeres Vascas...*, op. cit., pp. 57-8. María Martínez de Irure, vecina de Soraluze, viuda de Andrés de Arizaga, que había fallecido tras hacer el envío de hierro a Sevilla, tuvo que hacerse cargo del negocio, poniéndose en contacto con el factor establecido al efecto en Sevilla, y otorgándole los necesarios poderes (p. 68).

98. AHPO, II-86, f. 42, año 1568.

99. AHPO, II-89, f. 88, año 1572.



mo Miguel Pérez de Hernani¹⁰⁰. En 1565, la zabra *Santa María*, que había de viajar de Deba a Sevilla, habría de salir el día uno de mayo y llegar a Sevilla para el diez del mismo mes, trayecto que, según se aclara, debe realizarse «sin hacer escala»¹⁰¹. El trayecto que unía la costa vasca con la andaluza constituía no sólo una vía de ida y vuelta constante, sino que se convertía incluso en una escuela de navegación. El año 1586 Juan de Arriola disponía en la ría de Deba de una zabra, *Nuestra Señora de Arriquieta*, cargada de hierro y herraje con destino a Andalucía. En dicho viaje de ida y vuelta quería involucrar a su hijo Martín, quien estaba en edad de aprender a dirigir un barco, por lo que su padre decide que «sirva en el oficio de maestro de la azabla (zabra) y la gobierne... como yo mismo podría»¹⁰². Pero no se trataba de lanzarlo al agua sin salvavidas, y para ello dispone de un tutor experto en la navegación, su familiar Prudencio de Narruondo, a quien encomienda la vigilancia del joven: «e porque el dicho su hijo es mozo y de poca experiencia, y se podría hacer mal en la administración del dicho oficio, y que de él no diese la cuenta que debe, por ende daba e dio por cumplido... a Prudencio de Narruondo su cuñado, que va por piloto, para que en caso que le pareciere que el dicho Martín de Arriola no uso del dicho oficio del modo como debe, le pueda ir a la mano». En fin, una prudente y eficaz medida para un correcto aprendizaje, aunque con clara responsabilidad para el joven marino.

Esto en cuanto a los viajes marítimos. Los trayectos terrestres tampoco eran inusuales, como hemos apreciado en el caso de los yangüeses. Disponemos de muchas noticias de vascos que van a Sevilla o vuelven a casa bien a pie, bien utilizando caballerías. El caso es que también este aspecto estaba reglamentado: la mula era un animal permitido, pero la utilización del caballo ofrecía problemas, debido a ciertas pragmáticas que pretendían la prohibición de montar caballos, con la clara idea de utilizarlos para fines militares. Así como el paso de caballos a Francia estaba penalizado incluso con la pena de muerte para el transgresor, cabalgar por las tierras de la Península podía ser objeto de llamadas de atención de las autoridades, aunque por lo visto la reglamentación no estaba muy clara, quizá porque muchos hidalgos y nobles utilizaban este medio y no era sencillo delimitar los derechos al respecto. En 1546 Juan Sáez de Venessa recibe un toque de atención por parte de las autoridades debido al hecho de haber realizado un viaje de ida y vuelta a Sevilla en caballo, reprimenda basada en las pragmáticas vigentes¹⁰³. Medio siglo más tarde, en 1596, hallamos el caso de Tomás de Leguía, quien volvió de Sevilla a Hondarribia a caballo¹⁰⁴. Ese mismo año nos encontramos con un grupo de marineros que abandonan Sevilla para volver a sus casas a pie, incumpliendo la obligación de volver en su función de marineros del navío *La Esperanza*, en el que habían viajado desde Pasaia¹⁰⁵.

6. LAS GRANDES COMPAÑÍAS COMERCIALES

Todo lo anteriormente ponderado en relación a la significativa presencia de la sociedad vasca en el mercado sevillano carecería de sentido si prescindieramos de la actuación de un selecto grupo social que, en vez de dejarse tentar por las rentas y privilegios sociales, se dejó fascinar por la aventura comercial. El momento, en los inicios de la Edad Moderna, ofrecía unas posibilidades inusitadas. Un mundo subyugante, con infinitos recursos, se abría ante los ojos de una sociedad que había salido penosamente de una penuria secular agravada por la dictadura impuesta por los señores de la tierra, los *jauntxos*. Éstos seguían empeñados en continuar con un sistema social que ahogaba las iniciativas novedosas, las únicas capaces de sacar de la miseria a una tierra que miraba cada vez con más insistencia al mundo exterior, frente al que se sentía capaz de ofrecer una opciones de indudable interés: manufacturas de hierro, poderosas naos, pescado y grasa de ballena, una amplia experiencia en el mar, y una vocación comercial que les permitía introducirse en los principales mercados del momento.

La importante infraestructura que se había generado en el País Vasco a lo largo de la Baja Edad Media contó, en el momento propicio, del decisivo empuje empresarial de quienes disponían de dinero y estaban predispuestos a invertirlo en la aventura del Sur, de las Indias, de la Europa Atlántica y de Terranova. Desde la perspectiva del siglo XXI, tan inverosímil resulta el enorme empuje de los negocios vascos del siglo XVI como la increíble aventura de la colonización americana. Uno no puede menos de preguntarse de qué

100. AHPO, I-2814, f. 265v.

101. AHPO, I-3670, f. 43.

102. AHPO, II-3314, f. 219v, año 1586.

103. AHPO, III-335, f. 87.

104. AHPO, III-416B, f. 85.

105. AHPO, III-416B, f. 21, año 1596.

pasta estaban hechos aquellos hombres, pero aletea también la sospecha de las estrecheces que habían vivido para arrostrar tal cúmulo de trabajos, penalidades, esfuerzos sobrehumanos ante peligros todavía no controlados y elementos no conocidos. Este mundo azaroso pero fascinante fue donde los vascos decidieron jugarse su futuro, invertir sus dineros y conocimientos y escribir una página brillante que todavía no aparece debidamente reflejada en los libros de historia, en razón, por una parte, a una mayor afición de los vascos a realizar proyectos en merma de la redacción de sus memorias, y por otra a la secular tendencia historiográfica a confundir la historia de los pueblos con los hechos políticos y militares más relevantes.

La tendencia de los que se dedicaban a este menester era aunar esfuerzos y economías para formar proyectos comunes con otros, preferentemente familiares o conocidos. Esta tendencia se percibe más clara en las fortunas más significadas, y componentes de importantes familias se ponían de acuerdo para formar poderosas compañías comerciales, al objeto de cubrir todas las necesidades del proyecto y poder disponer de personal adecuado que se responsabilizase de la fabricación y recogida de materiales, del embarque de los mismos, y de la recepción y comercialización en el lugar de destino. Las tareas se repartían, aunque la dedicación era mayor cuando menor era la aportación económica. Los grandes inversores podían, de ese modo, jugar a varias bandas, de modo que su presencia empresarial se diversificaba entre Sevilla, Indias, Terranova y Flandes. Un ejemplo de este prototipo lo constituye el eibarrés Martín López de Isasi, cuyos negocios abarcaban las facetas más diversas¹⁰⁶.

No se puede despreciar el papel de los pequeños mercaderes quienes, tras conseguir los oportunos materiales, los llevaban a lejanos mercados para venderlos. Un pequeño muestrario de la presencia de estas compañías comerciales en el mercado sevillano será suficiente para observar la importancia que adquirió este negocio a través de las mismas. A veces la dimensión económica de estas compañías era modesta. Bastaban dos socios para que uno de ellos, en general quien disponía de menos fondos, se desplazara a Sevilla, mientras el otro se encargaba de recoger y enviar los materiales. Bajo ese prisma parece que debemos analizar el caso de la compañía formada por los oñatiarras Martín García de Olazarán y Juan de Irazabal. Este último residía en Sevilla el año 1592, dando salida al «fierro y lencería» que habían desplazado hasta allí, pero algún problema debió surgir cuando el socio destacado en Andalucía decidió volver, lo que requería una solución para hacerse cargo del material: «y porque ahora el dicho Joan de Urazabal quiere venir a esta dicha villa, y es necesario que las dichas mercaderías que en su poder al presente tiene se entreguen a Joan de Çelaya, vecino de esta dicha villa mi sobrino, residente al presente en la dicha ciudad», quien se haría cargo de la tienda y de las mercancías allí acumuladas¹⁰⁷.

Un buen ejemplo del funcionamiento de las compañías lo constituye el núcleo de poderosos mercaderes que se mueve en torno a Azpeitia: familias muy vinculadas al significado sector siderúrgico de la zona, que agrupan apellidos como Altuna, Goyaz, Rezusta, Ygarza, Zandategi, Arandía o Alzega. Entre estas familias, frecuentemente emparentadas entre ellas, se organiza un tejido industrial y comercial de un increíble dinamismo que repercute a gran escala en la economía vasca de la época. Estas compañías crearon una sorprendente infraestructura que abarcaba la producción de hierro, su transformación, el traslado a los puertos, el transporte por mar, con frecuencia en barcos de la propia compañía, y la comercialización en Sevilla, cuyo mercado inundaron de clavazón, herraje, llantas, picas, azadas, hachas, y otros productos provenientes de las fraguas vascas. El hierro, considerado por Braudel como mercancía pobre, si se lo compara con los mayores beneficios que se obtenían con los paños y artículos de lujo, fue sin embargo la riqueza que los vascos supieron colocar en el mercado, fruto del trabajo de toda una colectividad que se hacía presente a lo largo del complicado proceso que acompañaba a la mercancía, desde las factorías hasta las lonjas sevillanas e incluso las americanas.

Una selección de noticias pertenecientes a las tres últimas décadas del siglo XVI puede ofrecernos una visión coherente del funcionamiento y capacidad de estas compañías, ejemplo aplicable a multitud de otras compañías con las que, eventualmente, mantenían relaciones de negocios las compuestas por las

106. La trayectoria empresarial de este mercader puede seguirse en el libro ya citado (*Un mercader en el reino de Felipe II...*). Lutgado García Fuentes, en su libro *Sevilla, los vascos y América*, (p. 81 y ss.) hace un seguimiento de diversas compañías vascas relacionadas con Sevilla, utilizando los protocolos de la ciudad, aunque no consigue ofrecer un verdadero reflejo de la verdadera dimensión de las mismas. Llama la atención, por ejemplo, que se dé relieve a la noticia de que la compañía de Juan Martínez de Altuna y Domingo de Goiaz esperaba recibir de Gipuzkoa 42 docenas de herraje caballar (p. 83), cuando en las cuentas de estos mismos parcioneros aparecen datos mucho más significativos del volumen real de sus negocios. En las pp. 96-97 se recoge un cuadro del balance de la compañía de Juan de Isasi, Andrés de Arrizabalaga, Martín López de Isasi y Pedro de Ochoa (1580). En este caso las cuentas sí reflejan su verdadera dimensión, puesto que se habla de cifras que responden a la importancia del movimiento mercantil de la compañía, constituyendo un ejemplo la que alcanzan las deudas y cobros pendientes (90.435 ducados, una enorme cifra incluso para finales del siglo XVI). El mundo de las compañías vascas en relación al comercio del hierro con Sevilla promete una aportación trascendental con el trabajo de María Dolores Erviti, quien en su tesis doctoral aborda en profundidad todos los aspectos relacionados con este mercado.

107. AHPO, I-3045, f. 58. Por lo visto, el año 1593 decidieron romper la compañía, a tenor de lo expresado en el «feneamiento de cuentas», donde nos encontramos con los detalles del finiquito del negocio (AHPO, I-3046, f. 37).

familias señaladas. Un documento de fenecimiento de cuentas realizada en 1571 de una compañía formada en 1568 entre Juan Martínez de Altuna, Domingo Sáez de Goyaz y Juan de Rezusta nos coloca en Sevilla, a donde van a parar el hierro sutil y platina, el herraje y clavos de herrar, los arcos y las rejas de arar producidos por el capital aportado por cada uno de ellos, cuya inversión completaba un total de tres mil ducados¹⁰⁸. Entre los gastos resultan significativos los abonados a los dueños de las embarcaciones utilizadas para el transporte, entre los que se nombran a Lázaro de Areizti, Baltasar de Orio (dos viajes), Juan de Espilla, Juan López de Oquina, Joan Arana y Tomás de Alzola. Las ganancias, según indica la documentación, se confiaban a los yangüeses, encargados de transportarlas al País Vasco para fecundar el sistema de producción y reiniciar la cadena de tráfico mercantil generada entre los productores vascos y el mercado sevillano.

En 1572 Francisco de Ygarza hace cuentas de la compañía que mantuvo con Martínez de Zandategui al fallecer éste. La novedad de sus movimientos comerciales la encontramos en el retorno, pues incluyen en los barcos cargas de pimienta y sacas de linaza, producto éste que tuvo una importancia indiscutible en la economía de muchísimas familias vascas, que utilizaban la semilla de linaza procedente del Sur para sembrarla al objeto de fabricar camisas, sábanas, y las famosas beatillas, que volverían, como prenda muy apreciada, al mercado sevillano. Ese mismo año los Alzaga y Arandia realizaron el fenecimiento de cuentas de una compañía iniciada en 1569, en la que se especifica que Arandia puso 4.900 docenas de herraje asnal, transportados en diferentes barcos cuyos nombres se detallan¹⁰⁹.

Ese mismo año (1572), Francisco Ygarza otorga un poder a Juan Ochoa de Uranga, Martín García de Amezqueta y Domingo Sáez de Goyaz, residentes en Sevilla, a los que encomienda gestionar ciertos negocios, mencionándose los maestros de naos encargados del transporte, y las cuentas especifican tanto los materiales con los que negocian, entre los que se nombran la cochinilla y los cueros, como los metales preciosos obtenidos, como plata y oro. Entre los materiales enviados al Sur, se nombran los llevados por el donostiarra Miguel de Oquendo: ocho barricas de herraje y clavo, 59 quintales de hierro platina, 103 vergas de dos cabos, pesados en la lonja de Bedua (puerto fluvial y salida natural del Valle del Urola), indicándose que algunos de dichos materiales fueron proporcionados por la compañía de Miguel Sáez de Ysasmendi, vecino de Segura¹¹⁰. En 1573 nos encontramos con una noticia que nos informa de que Esteban de Arriarán se encarga de mandar fabricar a Bartolomé de Garro, vecino de Zumaia, un navío de doscientas toneladas, barco cuya propiedad sería compartida por el propio fabricante, Garro, dueño de la mitad, y los mercaderes de la compañía, Arriarán, Altuna e Ygarza, dueños de la otra mitad. Estos mercaderes querían comprometer a otros actores, en este caso el propio constructor, en su proyecto, a la vez que aseguraban el transporte sin temor a las demoras propias de barcos ajenos¹¹¹.

Más de una década después, Martín Sáez de Goyaz, mercader de Azpeitia, por sí y en nombre de sus socios, se pone en contacto en la ría de Zumaia con varios maestros. El asunto consistía en que dichos maestros disponían de barcos que, lastrados con piedra, iban a ser transportados a Sevilla, «por alcanzar a la flota que al presente se va aprestando en la dicha ciudad de Sevilla para las Indias de tierra firme», lo que hay que interpretar que eran barcos destinados a ser vendidos a los implicados en el tráfico americano. Mercader y maestros se pusieron de acuerdo para aprovechar el viaje: «y como han de ir las dichas naos vacías, son entre sí concertados que hayan de llevar en las dichas naos, cada uno en la suya, al dicho Martín Sáez de Goya y otros mercaderes que les quisieren entregar toda la cargazón de fierro, herraje y otras mercaderías en las dichas naos». Es curiosa la contrapartida que acuerdan entre mercaderes y maestros: «y si por la dicha llevada los mercaderes de Cal de Castro..., les quisieren dar alguna cortesía por la dicha llevada y trabajo, tomarán lo que así les quisieran dar»¹¹². Los mercaderes no podían dejar pasar estas oportunidades para efectuar sus transportes al Sur, pues eran muchos los barcos que utilizaban para el traslado de sus mercancías, como se observa en las cuentas de 1592 de la compañía de Juan Martínez de Altuna, donde se menciona la intervención de diecisiete navíos que colaboraron en el transporte¹¹³.

Otro ejemplo de compañía, esta vez del entorno de Eibar, lo extractamos de un documento de 1597 y, como casi siempre, tenemos noticias de la compañía en razón de su ruptura. El personaje central era el recién fallecido Andrés de Elexalde, en tanto que su hermano Juan, destacado en Sevilla, donde tenían casa y lonja, «hizo ausencia de la ciudad de Sevilla» y se escapó a las Indias. El tercer parcionero era el

108. AHPO, II-86, f. 15 y ss., año 1571.

109. AHPO, II-89, f. 156, año 1572.

110. AHPO, II-89, f. 152.

111. AHPO, II-89, f. 398.

112. AHPO, II-3313, f. 159, año 1585.

113. AHPO, II-160, f. 328.

cuñado de ambos, Martín de Unzueta, asimismo de Eibar, quien había aportado desde Madrid, donde residía, cinco mil ducados, para que fueran empleados en mercaderías para Sevilla. El cuarto socio, Esteban de Zubieta, vecino de Oyarzun, se había incorporado más tarde, pues ya hay noticias de cierta compañía formada entre los primeros mencionados que procede de 1589. La viuda del recién fallecido Andrés de Elixalde era Margarita de Isasi, hermana de Antonio López de Isasi, «señor de la casa y torre de Isasi» en Eibar, quien se hizo cargo de la tutela de sus sobrinos.

Entre los suministradores de hierro de la compañía hallamos a León de Zurco, vecino de Rentería, quien aparecía como acreedor de 850 quintales de hierro y ocho barricas de clavazón, todo ello valorado en más de 2.350 ducados. Sabemos que en 1591 fueron enviadas, como retorno de los bienes de la compañía, ciertas pipas de vino que viajaron en diferentes embarcaciones. Un capítulo muy interesante de las relaciones de la compañía lo constituyen las cartas autógrafas de Andrés de Elixalde. En ellas se hacen presentes los problemas y desazones propios de estos negocios: Zurco exige el pago de lo adeudado, amenazando incluso por impago o retraso en los pagos; se nos informa de que la mala suerte les acompañó en los transportes, lo que provocó que materiales destinados a las Indias permanecieran en las lonjas de Sevilla; se hace mención de algún naufragio, y se manifiesta la conmiseración por los muertos en la desgraciada operación, «que no tienen remedio»; se nombran asimismo los sustos provocados por los seguros (o descubiertos), y finalmente se habla de la desgracia personal sufrida por Andrés de Elixalde, quien menciona «la desgracia que me ha ocurrido, que nuestro Señor ha sido servido de haberme librado milagrosamente, aunque me he detenido cuarenta días en cama..., me fue forzoso remediar mi casa y reparar para vivir en ella»¹¹⁴. Con toda probabilidad, se trata de algún accidente doméstico que provocó daños materiales y personales. En fin, historias de compañías comerciales, muestras del gran movimiento que se generó entre los puertos vascos y Sevilla, con manifiesta implicación de toda la sociedad vasca, como exponente de la importante actividad exportadora, un indudable hito en la vida económica del País Vasco en el pasado.

7. ÉPOCA DE CRISIS Y REACCIONES

Pero no todo se reducía a producir, transportar y vender. A las catástrofes naturales, los naufragios, los incendios en los barcos y las pérdidas provocadas por la barra de Sanlúcar de Barrameda, en el acceso a la ría del Guadalquivir, se sumaba una serie de aspectos negativos que, como el corso, suponían una clara amenaza al tráfico mercantil: Flandes, Terranova, Galicia y Sevilla sufrían estos acosos, que adquirían más o menos crudeza según se tratase de guerra declarada o encubierta. En 1594, Esteban de Mugarrieta, vecino de Hondarribia, manifiesta a Juan de Elixalde, partícipe y encargado de su compañía en Sevilla, que se habían producido problemas con alguno de los barcos en los que viajaban los materiales enviados desde Gipuzkoa. El *San Francisco* había sido capturado por los corsarios, pero las circunstancias que acompañaron a la captura debieron levantar ciertas sospechas, lo que les movió a no pagar los fletes prometidos¹¹⁵. Aseguradores y comerciantes exigían a los transportistas ciertas garantías para realizar el viaje con la máxima seguridad posible: que viajaran en convoy, y que, en caso de ataque, intentaran defenderse. Las reacciones de los responsables del barco, que habitualmente valía menos que la carga que llevaban, provocaban frecuentemente susceptibilidades por parte de las compañías: mientras éstas exigían defensas heroicas incluso ante ataques desproporcionados, las pinazas que llevaban seis u ocho marineros optaban por «dar bota» o chocar contras las rocas, para posteriormente buscar refugio en tierra, de la que nunca se distanciaban en exceso en su ruta de navegación.

Las noticias de naufragios eran frecuentes, los accidentes se repetían, los barcos se hundían o quemaban en los mismos puertos o se destrozaban mutuamente al soltarse las amarras con motivo de algún vendaval. En 1629, Juan Pérez de Altuna y su compañía tenían varios barcos con cargas de hierro. Uno de ellos, el *Santa Lucía*, sufrió un incendio y se hundió, cuando habían tenido que esperar muchos meses para conseguir contar con barcos, desafiando el sistema de embargos reales¹¹⁶. Las noticias de pérdidas de naos eran más frecuentes de lo deseado. En 1576, el barco *Nuestra Señora de la Victoria*, de Bartolomé Garro, sufrió un accidente en el puerto de Zumaia cuando estaba cargada de hierro con destino a Sevilla¹¹⁷. En 1585 *Nuestra Señora de la Concepción* se perdió en la barra de Sanlúcar, cuando iba a Sevilla

114. *Sociedad y vida social...*, op. cit., t. I., pp. 294-8. Más noticias sobre el comportamiento de las compañías las encontramos en este mismo trabajo, t. II, p. 241-51.

115. AHPO, III-402, f. 67.

116. AGG, CO-UCI, 385.

117. AHPO, II-3303, f. 115.



cargada de hierro¹¹⁸, y en 1605 un galeón propiedad de Domingo de Goizueta se perdió en la misma barra, asimismo cargado de hierro¹¹⁹. Disponemos de un detalle, en 1617, de lo que un accidente de este tipo podía suponer, no sólo para los grandes mercaderes, sino incluso para los propios marineros. Esteban de Leite, vecino de Mutriku, manifiesta que Esteban de Burgos le había prestado tres ducados en Sevilla, «para los gastos de allá acá», porque la nao en que iba con sus compañeros se perdió en Sanlúcar «y nos hallamos sin dinero para la costa de la dicha venida acá»¹²⁰.

Obviamente, los barcos enviados por Martín López de Isasi conocieron también, como el resto de los navíos, las dificultades de la barra de Sanlúcar, uno de los mayores escollos en la relación mercantil con Sevilla. El año 1562 la nao *Santa María* había salido de Pasajes con mercaderías de Isasi, y se nos dice que «habiendo llegado sobre Chipiona junto a sal Medina, que es lugar bajo, tocó la dicha nao y se encalló, y para salvación de ella y de las mercaderías» decidieron echar al agua parte de la cargazón¹²¹. Tuvieron que deshacerse de arcos de hierro y de botas abatidas, con el consiguiente perjuicio económico, aunque tras aligerar la carga lograron sacar la nao de donde estaba encallada.

Hay que tener en cuenta que se trata de una época en la que, a las dificultades propias de la navegación, se añadían las derivadas de la cada vez mayor confrontación entre las grandes potencias, cuyo dominio se había trasladado en gran medida al mar. Las guerras con Francia, Inglaterra y Holanda suponían la mayor dificultad para la navegación vasca, a la que las naciones europeas alineaban junto a la monarquía castellana. Las potencias atlánticas, celosas del dominio castellano en América, no dudaban en atacar los principales pilares de la economía vasca: pesca, transporte y comercio.

Naturalmente, si a estas circunstancias se suman los continuos embargos, o acontecimientos extraordinarios como el ocurrido con el desastre de 1588, forzosamente tenía que sobrevenir una crisis que puso en el disparadero el conjunto del sistema comercial vasco. El fin de siglo fue catastrófico, y la flota vasca nunca llegaría a tener la presencia que le caracterizó hasta los años setenta. ¿Quiere esto decir que la flota vasca nunca más levantó cabeza, que no peleó por sus intereses, que no supo reaccionar ante los importantes reveses a los que se vio sometida desde distintos frentes? Como en casi todos los órdenes de la vida, no existe una respuesta única para fenómenos tan complejos. Tampoco cabría una explicación racional que explicara cómo una comunidad tan reducida como la vasca pudo tener una presencia tan apabullante en el siglo XVI, una época grandiosa que rompió esquemas y moldes y donde se produjeron fenómenos que resultan inexplicables desde la perspectiva actual.

Pero una comunidad dotada de semejante dinamismo tampoco iba a dejarse amedrentar por circunstancias adversas, a pesar de que muchas de las dificultades nacían de las propias autoridades aliadas, aquéllas que teóricamente estaban destinadas a mirar por la fortaleza de la flota vasca, con la que forzosamente habían de contar como condición ineludible para los proyectos en los que la Monarquía estaba embarcada.

Aniquilada, como fruto de una política naval suicida, buena parte de dicha flota, anulada para el comercio debido a los continuos embargos, o amenazada por el corso, los mercaderes vascos tuvieron que optar por medidas alternativas, entre las que alcanzaron una particular significación los intentos por evitar mostrar aquellos flancos débiles que se mostraran presas fáciles y apetecibles para el enemigo. Desde siempre las pequeñas embarcaciones habían pululado en la navegación de cabotaje. A medida de que nos acercamos a finales del siglo XVI, nos queda la impresión de que aumenta el número de embarcaciones con una capacidad en torno a las veinticinco toneladas, y que se arriesgan a viajar a Sevilla. Tres podían ser las razones que obligaran a recurrir a la construcción y utilización de estas pequeñas embarcaciones. La primera, puro fruto de la crisis, era la menor capacidad para financiar embarcaciones de mayor calado; la segunda, una mayor probabilidad para evitar los embargos, por no resultar estos barcos muy prácticos para los propósitos de los oficiales reales; la tercera respondía a una comprensible autodefensa del débil: las embarcaciones pequeñas resultaban menos apetecibles a los enemigos que estaban al acecho; además, en caso de peligro, podían escapar haciendo chocar la embarcación contra las rocas y huyendo por tierra, solución nunca deseada por los perseguidores.

Entre los años 1592 y 1596 son muy frecuentes los fletamientos a Sevilla de estas pequeñas embarcaciones, que siguen unas pautas perfectamente explicables. Un modelo que se puede aplicar a un elevado número

118. AHPO, II-3314, f. 184v.

119. AHPO, I-2607, f. 75.

120. AHPO, I-2602, f. 107.

121. AHPO, III-786, f. 46.

ro de barcos lo encontramos en el *Nuestra Señora del Juncal*, de Diego de Echeandía, de veinticinco toneladas, que para su viaje a Sevilla el año 1592 carga 400 quintales de hierro, y lleva nueve personas: seis marineros, el mercader, en este caso Juan Ochoa Aguirre, el maestre y un grumete¹²². Ese mismo año el mercader Esteban de Gijón carga en *La María*, también de veinticinco toneladas, 370 quintales de hierro y 20 de brea¹²³.

En 1594 es el *Nuestra Señora del Juncal*, éste propiedad de Juan Belzobañez, asimismo de veinticinco toneladas, que lleva a Cádiz 400 toneladas de hierro, repitiendo el número de personal de marinería, nueve en total¹²⁴. En 1596 *Nuestra Señora de Guadalupe*, de treinta toneladas, lleva a Sevilla 300 quintales de hierro, 150 de brea, 14 piedras de molino y 46 quintales de azadones. La tripulación es de diez compañeros, incluyendo al mercader, y lleva el encargo de traer serones de higo de Niebla. La razón de tonelaje y marineros se ajusta, al parecer, proporcionalmente, pues vemos como ese mismo año viajan con hierro a Sevilla otros dos barcos, uno de 22 toneladas que viaja con ocho compañeros, entrando el mercader en dicho número, y otro de 20 toneladas que lleva siete personas en su tripulación¹²⁵. Este recurso a barcos pequeños era una de las respuestas a las dificultades del momento y fiel reflejo de una sociedad que había perdido en gran medida el acceso a barcos de gran tamaño.

Pero los comerciantes vascos no se resignaban a este transporte menor y con pocas garantías. La inseguridad generalizada llevó a otras respuestas, como asegurar los viajes mediante pólizas de seguros a quienes contaban con el privilegio de utilizar barcos grandes. Éste es el caso de Bernardino Argai, vecino de Irún, y Joanes de Zigarroa, socio suyo de Hondarribia, quienes pretendían llevar a Sevilla el galeón *Nuestra Señora de Juncal*, de cuatrocientas toneladas, que aseguran para dicho viaje¹²⁶. Pero a la política de seguros se añade, por parte de los mercaderes más poderosos, la adopción de unas medidas más prácticas. Por una parte, aúnan fuerzas preparando cargamentos que impliquen a muchos mercaderes; por otro, determinan dotar a los barcos de armas que impongan respeto. En 1609, nos encontramos en Pasaia con el galeón *Salvador María*, también llamado *Gamboa*, propiedad de Don Pedro de Gamboa y Leiva, cuyo capitán era Don Sebastián de Arce y Leiva, preparado para viajar a Sevilla¹²⁷. La carga del barco, compuesta por partidas de nueve mercaderes, era superior a los cuatro mil quintales, cerca de trescientas toneladas. Entre ellos destacan los nombres de Juan Pérez de Altuna y Martín de Andonaegui. Lo que llama poderosamente la atención es el equipamiento personal y armamentístico del galeón, que está equipado por cien marineros, doce piezas de artillería de a veintidós quintales, cincuenta mosquetes, cincuenta arcabuces y cien chuzos, un verdadero arsenal para poder hacer frente a cualquier eventualidad. Naturalmente, sólo los mercaderes poderosos alcanzaban estas dotaciones.

Un comportamiento semejante se observa en el fletamiento de las naos nombradas *Santiago* y *Santa Cruz*, de las que era dueño el capitán San Juan de Olazábal. Éste promete enviar a Sevilla, bien armadas, cada una de las dos naves, dotando a ambas de 65 marineros y 65 mosquetes y arcabuces, además de ocho quintales de pólvora para cada embarcación. Los mercaderes son importantes: Juan de Zabala, vecino de Bergara, Juan Ochoa de Arriola, Juan de Goyaz y Pedro de Solarte, cada uno de los cuales aporta entre los 300 y 700 quintales de hierro¹²⁸. Da la impresión de que los viajes se hacen más selectivos en tiempos de peligro evidente, al menos por parte de los mercaderes importantes, que se alían con capitanes experimentados y dueños de barcos poderosos.

Esta reacción ante el peligro no era nueva. La crisis de los primeros años cincuenta, durante la guerra con Francia, nos ofrece respuestas similares, aunque las circunstancias no eran las mismas, pues la flota vasca peninsular mostraba una fortaleza envidiable a mediados de siglo. Se trató de una década en la que gran parte de la fuerza naval se oponía frontalmente al intento francés de dominar las pesquerías de Terranova, lo que obligaba a los barcos que continuaban con el comercio a tomar medidas extraordinarias para viajar a Portugal o Andalucía. En mayo de 1557, en plena crisis, el mercader eibarrés Martín de Isasi fleta en Mutriku el galeón *La Madalena*, cuyo maestre era Jacobo de Ibaseta, con la intención de llevar a Sevilla «fierro y otras mercaderías»¹²⁹. Se dice explícitamente que se dotaría al barco de diez pasamuros y lom-

122. AHPO, III-400, f. 123, año 1592.

123. AHPO, III-400, f. 112, año 1592.

124. AHPO, III-402, f. 98, año 1594.

125. AHPO, III-404, f. 120, año 1596. Los dos últimos documentos aludidos aparecen en los folios subsiguientes de dicho legajo (ff. 121 y 122) y guardan el mismo cariz. En uno se habla de una expedición a Sevilla compuesta por ocho pasajeros, incluidos mercader y paje, y en el otro, el de las veinte toneladas, lleva siete compañeros, incluidos asimismo grumete y mercader. Se ajustaba con cuidado el número de marineros, que variaba proporcionalmente dependiendo del tonelaje del barco, como se puede observar analizando algunos de estos ejemplos.

126. AHPO, III-465, f. 122, año 1616.

127. AHPO, I-1267, f. 1.

128. AHPO, I-1348, f. 36, año 1615.

129. AHPO, I-2577, f. 37.

bardas mayores, doce versos dobles y seis versos singles, además de «veinte arcabuzes con sus municiones e doce ballestas así bien con sus saetas». A esto se añadían cuatro quintales de pólvora, picas y medias picas, gurguzes y dardos. El número de marineros, sesenta, es también muy considerable, y entre los mismos es más que probable que se contasen hombres de armas, en previsión de «algún riesgo e toma e lleva de franceses». Varias décadas antes de la grave crisis finisecular, las medidas adoptadas ante el mismo tipo de problemática respondían a las lógicas reacciones de cariz defensivo, con la sana intención de defender el área mercantil, que era de lo que se trataba.

Está claro que, a partir de la década de los setenta, la crisis iba tomando carta de naturaleza. Pero, como se ha comprobado, los vascos tratan de adecuarse a las nuevas circunstancias, ciertamente no tan favorables como las que habían vivido a lo largo del resto del siglo XVI. Con las debidas cautelas, siguen surcando los mares rumbo a Terranova, Sevilla, y sobre todo las Indias, que se revela como una alternativa poderosa y menos proclive a los enfrentamientos. Así se comprende que muchos de los barcos que se van fabricando, sobre todo a partir de los años setenta, tienen como destino indisimulado Sevilla y la flota de Indias. La tendencia a fabricar barcos al objeto de venderlos en Sevilla se agudiza, pues el mercado Atlántico Norte se hace menos apetecible.

A pesar de tener que afrontar una situación más desfavorable, se intenta plantar cara a la crisis, que no cabe interpretarse como un agujero sin fondo con tendencia a perpetuarse. Toda crisis encierra un componente de cambio de rumbo, y en este caso el golpe de timón resulta doloroso, pues se trata de sobreponerse a una crisis subsiguiente a un período glorioso e irrepetible. Sevilla, más tarde Cádiz, supondrán faros luminosos cuando otras luces se apagan o se nublan. Negarse a vislumbrar, incluso a corto plazo, una salida que permita levantar cabeza y reiniciar determinadas actividades navales en la costa vasca, responde a una postura cómoda y excesivamente simplista, por no llamarla oficialista, a nivel historiográfico. Nadie en su sano juicio niega la crisis finisecular, pero el historiador crítico debe buscar las matizaciones en vez de instalarse en posturas dogmáticas. Resultan reveladoras, al respecto, las posiciones mantenidas por estudios clásicos como el escrito por De Vries, quien matiza las crisis, que no niega, ofreciendo una versión en la que hace hincapié en una «regionalización» de las relaciones económicas, en cuyo esquema las relaciones de los vascos con su flota pesquera de bajura, o sus relaciones con Sevilla, mantienen, con el consabido bajón, un importante protagonismo. La decadencia general que afectó a Europa tuvo especial incidencia en España, debido a la debilidad de su economía y a la absurda política de Felipe II, postura que hizo decir a Vicens Vives, interpretando la desesperación que se apoderó, sobre todo, de Castilla, que se trataba de «las triquiñuelas de una sociedad anclada en la miseria y celosa al mismo tiempo para disimular sus apuros»¹³⁰.

Obviamente, la sociedad vasca se mantenía alejada, por tradición y por actitud, de la mentalidad propia de la sociedad castellana. Los vascos habían vivido mucho más pendientes, como visión del estilo de sociedad, de lo que ocurría en la Europa mercantil, un poco de espaldas a Castilla, a la que le vinculó más la estrategia política que la interpretación de un estilo de vida. Esta actitud facilitó una más natural salida de la situación de crisis, aunque la interpretación de las circunstancias llevó a la flota vasca a buscar una mayor seguridad entre los poderosos, y a una proliferación de embarcaciones pequeñas en los niveles más populares. El cambio se manifestó incluso a modo de una «profesionalización» del curso en sociedades como la donostiarra o la hondarribitarra, que a lo largo del siglo XVI, y no digamos antes, habían manifestado claramente una vocación mercantil. Al hilo de esta tesis, en un estudio publicado en esta misma colección defendí la postura de que el sector pesquero vasco, obviamente afectado por la crisis de finales del siglo XVI, mostraba claros síntomas de recuperación ya para principios del siglo XVII, aunque algún autor no parece compartir esta opinión¹³¹.

Los hechos que acompañaron a las décadas posteriores a la catástrofe de 1588, por aludir al mayor desastre naval que sólo en parte desbarató la flota vasca, indican que la crisis apunta a la superación por

130. J. DE VRIES: *La economía de Europa en un período de crisis. 1600-1750*, Madrid, 1982, p. 39. En las páginas 209-210, y citando de nuevo a Vicens Vives, De Vries trae a colación un texto de 1675 escrito por Alfonso Núñez de Castro, en clara alusión a la falta de política económica de los Austrias: «Fabrique en buena hora Londres los paños de más estimación; Holanda los cambráis; sus rajás Flerencia; la India, los castores y vicuña; Milán los brocados; Italia y Flandes los lienzos... como la goce nuestra corte que sólo prueba con esto que todas las naciones crían oficiales para Madrid, y que es la Señora de las Cortes pues la sirven todos y a nadie sirve».

131. BARKHAM, M.: «La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?», en *Itsas Memoria* 3, pp. 29-75. Resulta, cuando menos, sorprendente, que esta alusión a mi artículo sea la única y la última (circunstancia ésta de la que me debería sentir honrado) de los varios centenares de notas que ilustran el trabajo. Más laborioso que descubrir esta sinrazón me resulta, si cabe, interpretar la propia redacción de la supuesta crítica, que reza tal como «sugiere, refiriéndose aparentemente sobre todo al sector de bajura...», frase ante la que me siento desarmado y sin argumentos para replicar, cosa que sí haré simplemente siguiendo mi línea argumental, apoyada por la opinión de sesudos historiadores y de mis propias investigaciones en diversos campos que abordan esta época, pues las afirmaciones lapidarias en cuestiones de historia, como la de la crisis de finales del siglo XVI en el País Vasco, resulta muy saludable ponerlas en cuarentena o, cuando menos, ser sometidas a revisión.

instinto de supervivencia y por fidelidad a un estilo de vida. Las teorías simplistas que se quedan ancladas a un fenómeno que intentan perpetuar se desdican en los hechos, como lo indicó Elliot, respecto a la famosa crisis, al analizar lo que llama «la crisis de los noventa», que significativamente titula como «Esplendor y miseria»¹³². Este autor vincula dicha crisis al frenazo que sufrió el faraónico proyecto imperial de Felipe II, pero afirma asimismo que la catástrofe del 1588, que supuso un mazazo psicológico impresionante en la sociedad castellana¹³³, paradójicamente no es aplicable a la situación de la flota, pues indica que dos terceras partes de los barcos consiguieron volver tras la derrota, y señala que en ocho años el Rey se sintió en disposición de formar otra armada contra Inglaterra. Elliot se complace en recalcar que la flota española «no sólo repuso sus bajas con notable rapidez, sino que incluso se convirtió en una fuerza más poderosa aún de lo que había sido». Más taxativa y contundente resulta la afirmación, en referencia a Bilbao, de Guiard y Larrauri, quien, comentando la pronta recuperación de la flota, asevera textualmente: «Con la rota y desastre naval cuando la infausta expedición contra Inglaterra no se rindió la impulsión de dicha fábrica: ya en 1590 se hallaban nuevamente en grada en los astilleros de Bilbao galeones para las flotas reales, y a poco se contempló restaurada muy considerablemente la marina mercantil de la villa, labradas sus naves en estas riberas»¹³⁴.

Como complemento de todo lo anotado a lo largo de este trabajo en relación con Sevilla, me permito contar con el inestimable apoyo de un testigo de excepción y del que no caben sospechas, porque recaba noticias de las actividades navieras de la época. Su testimonio se relaciona sobre todo con el primer cuarto del siglo XVII, el período teóricamente más afectado tanto por la acumulación de circunstancias negativas: la derrota de 1588 y la peste de los últimos años del siglo. Lope Martínez de Isasti debió hacerse eco de la desastrosa situación de la flota vasca, y lo hubiera hecho constar caso de considerarla como irrecuperable. Sin duda conoció, y sobre todo sufrió, los desastres de fines del siglo XVI, pues su familia tenía fuertes intereses en el sector. La situación del mundo portuario forzosamente debía hallar un reflejo negativo caso que, a principios del siglo XVII, las consecuencias del desastre fuesen persistentes dos o tres décadas después.

¿Cuál es en realidad el diagnóstico que hace Isasti de la situación de los puertos vascos? De seguir ciegamente las tendencias de la historiografía tradicional, estas instalaciones debían estar prácticamente en desuso, animadas exclusivamente por pobres pescadores en frágiles chalupas faenando, para sobrevivir, cerca del puerto. ¿Es la imagen que nos ofrece un historiador nacido en un ambiente familiar de marinos y testigo privilegiado de la época? Un corto recorrido por la descripción que hace de los pueblos costeros, sus actividades y las de algunos grandes constructores de barcos ofrecen un perfil de lo importante que seguía siendo la fabricación de naos en los astilleros de los pueblos marineros¹³⁵: «se fabrican muchos navíos en sus astilleros con materiales de su territorio» (en relación a Irún, p. 470); «comenzáronse (los astilleros reales) el año de 1597 siendo Superintendente el General Antonio de Urquiola»; «de los cuales (galeones) se han fabricado muchos» (Lezo, p. 484); «Marquesa de Villaviciosa, mujer del capitán Navejas, hizo fabricar siete naos grandes» (Pasajes, p. 502); «Fabrícense muchas naos por particulares en los astilleros del arenal por el aparejo que hallan para ello» (Donostia, p. 506); «Los vecinos de esta villa de tres años a esta parte han hecho servicio muy particular a su Magestad, digno de remuneración y de memoria que con sus gallizablas y pataches han tomado más de ciento veinte navíos de cuatrocientas toneladas abajo» (Donostia, p. 522); «Es de notar que el año de 1606 salieron del puerto de Pasaje tres naos nuevas para el Andalucía» (Donostia, p. 523); «Fabrícó el dicho capitán Amézqueta trece naos gruesas» (Donostia, p. 524); «Tiene esta población doscientas cincuenta casas con doscientos hombres carpinteros diestros en su oficio así para fabricar naos, como casas y otros edificios, y de ellos ocho han salido señaladamente maestros, y uno llamado Baltasar de Urrizmendi, maestro mayor de las fábricas de su Magestad, y arqueador de navíos; y hay algunos que por su cuenta los fabrican: y hay asimismo muchos marineros, que sirven a su Magestad en sus reales armadas» (Usúrbil, p. 581); «Es grande la comodidad de montes que tiene para la madera y tabla de roble, para fabricar naos, de tal manera que en cada año se pueden fabricar en los astilleros de Usúrbil dos y tres naos»; «... se fabrican en la canal de Usúrbil más naos que en otras

132. *La España Imperial. 1469-1716*, Barcelona, 1996, pp. 309-313. Elliot inicia este capítulo con una frase demoledora: «Durante los años noventa existían numerosos indicios de que la economía castellana estaba al borde del colapso, dada la extorsión inexorable que le imponían las aventuras imperiales de Felipe II».

133. *Ibidem*, p. 313. El autor alude al golpe que supuso el desastre de «La Invencible», y cita una carta de Ribadeneyra a un privado del Rey, intentando explicar lo inexplicable: por qué Dios había prestado oídos sordos a las oraciones y súplicas de sus piadosos servidores. En opinión de Elliot, «el optimismo inconsciente engendrado por los éxitos fantásticos de los cien años anteriores se desvaneció, según parece, de la noche a la mañana. Si hay algún año que señale la división entre la España triunfante de los dos primeros Austrias y la España derrotista y desilusionada de sus sucesores, es el de 1588».

134. T. GUIARD Y LARRAURI: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao*, vol. I, Bilbao, 1972, ed. GEV, p. 209.

135. Lope MARTÍNEZ DE ISASTI: *Compendio Historial de Guipúzcoa*, op. cit., pp. 470-583.



de Guipúzcoa» (Usúrbil, p. 582); «El dicho licenciado [Pedro de] Grez se ha aplicado mucho a la fábrica de naos, que ha fabricado diez de ellas a en su tiempo, y llevado a Sevilla en salvamento, las ha vendido para el servicio de las flotas de su Magestad» (Usúrbil, p. 583).

Sevilla y Andalucía vienen citados en lugar destacado en Isasti. Unidos a los argumentos ya citados a lo largo del trabajo, se trata de demasiadas aportaciones del mencionado historiador como para negarse a ver una recuperación en la sociedad y, más concretamente, en la flota vasca. Las matizaciones nos hacen eludir principios inamovibles y nos acercan con más fidelidad que las teorías fosilizadas a la realidad que vivió nuestra economía marítima. Ésta fue siempre cambiante y acomodaticia, dependiendo de las circunstancias y la situación internacional, pero en cualquiera de ellas difícilmente se sentía derrotada la sociedad vasca, incluso a sabiendas de estar moviéndose en el ámbito del catastrófico desgobierno de los Austrias. Estos monarcas, carentes de una mínima visión de los cambiantes nuevos tiempos, acostumbrados a atribuir las derrotas a castigos inmerecidos y la mala situación económica a providencialismos escasamente convincentes, habían convertido al hombre en un mero muñeco más que un promotor de su propio destino. La sociedad vasca rechazaba radicalmente esta visión fatalista de la vida, y había intentado, incluso teniendo que luchar contra las dificultades de su propio entorno, labrarse un porvenir digno, moderno, dotado de visión de futuro. Las relaciones con Sevilla y la reacción ante la crisis general así nos lo confirman.