

7

Revista
de Estudios
Marítimos
del País Vasco

ITSAS
m e m o r i a

ELORZA, Javier: "Esplendor del canal y puerto de una villa medieval: Monreal de Deba", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco*, 7, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2012, pp. 127-144.



Esplendor del canal y puerto de una villa medieval: Monreal de Deba

Javier Elorza

Recep.: 21.09.12

BIBLID [1136-4963 (2012), 7; 127-144]

Acep.: 29.10.12

Resumen

El presente artículo trata sobre la actividad marítima de una villa medieval fundada a finales del siglo XIII en un entorno rural, motivo por el que recibió la denominación de "Monte Real de Deba", y que al cabo de medio siglo se trasladó a la franja litoral de su término jurisdiccional, por lo que a partir de ese momento los asuntos relacionados con la mar van a ser el referente principal de su identidad. El trabajo incide en los siglos XV y XVI, un período de consolidación y desarrollo en todos los órdenes de la villa costera de Deba, gracias a la intensa actividad registrada en torno a su puerto y canal.

Palabras clave: Monreal de Deba, barra, canal, puerto, marchantía, armada, pesquería.

Laburpena

Artikulu honetan lantzen da landa ingurune batean XIII. mendearan amaieran eraikitako erdi aroko hiribildu baten itsas jarduera. Hiribildua landa ingurune batean eraiki zenez "Monte Real de Deba" izena jaso zuen baina, mende erdi beranduago, bere eskumen barrutiko itsas aldera lekualdatu zen; horrenbestez, handik aurrera, itsasoarekin zerikusia duten gaiak izango dira hiribildu horren erreferente nagusiak. Lanak XV. eta XVI. mendeak aztertzen ditu, garai horretan sendotu eta garatu baitzen ordena guztietan Debako kostaldeko hiria, bere portuaren eta kanalaren inguruan bildu zen jarduera etengabeari esker.

Gako-hitzak: Monreal de Deba, barra, kanala, portua, merkatari-gaia, armada, arrantza lekua.

Abstract

This article examines the maritime activity of a mediaeval town founded at the end of the 13th century. It was built in the country and was given the name of 'Monte Real de Deba'. After half a century, it was moved to the coast in its district and, from then on, maritime business became its main sign of identity. The work focuses on the 15th and 16th centuries, a period of consolidation and development in every area of the coastal town of Deba thanks to the intense activity around its port and canal.

Key words: Monreal de Deba, bar, canal, port, trade, navy, fishing ground.

1. INTRODUCCIÓN

Resulta francamente difícil hoy en día calibrar la importancia que antiguamente tuvo el puerto y canal de Deba en el entramado marítimo de la cornisa cantábrica, particularmente si nos atenemos al escenario que actualmente presenta la citada villa costera en su relación con los asuntos de la mar.

Los factores que han propiciado esta desvinculación son de muy diversa índole, aunque justo es señalar que la mejora de las comunicaciones y creación de nuevas infraestructuras influyeron de manera determinante para que en los últimos tiempos se haya difuminado la impronta marítima que la villa tuvo desde su misma fundación.

Dos ejemplos claros de ello son el nuevo camino de coches entre Altzola y Deba que en la parte final del siglo XVIII se proyectó en detrimento de la inmemorial vía fluvial que funcionaba en el tramo postrero del río; el segundo fue el puente que desde la inmediaciones del señorial palacio de Agirre se construyó en la segunda mitad del siglo XIX uniendo ambas orillas de Deba y Mutriku, que si al principio contó con un tramo levadizo que posibilitaba la entrada de navíos, a los pocos años fue condenado, interrumpiéndose el tráfico marítimo de mercancías a través del canal para embarcaciones de cierto calado y, con ello, la supresión de una representativa infraestructura, tales como astilleros, lonjas, embarcaderos, descargaderos..., que desde tiempo inmemorial venían funcionando en el curso bajo del río Deba.

Pero el objetivo prioritario del presente artículo es el de ofrecer una panorámica lo más aproximada posible de la época en que el puerto y canal de Deba vivió su etapa de máximo esplendor y de las claves que propiciaron este hecho. Y para ello debemos remontarnos a tiempos pretéritos, concretamente a la etapa final de la Edad Media y período subsiguiente del siglo XVI.

2. LA IMPORTANCIA GEOESTRATÉGICA

Resulta indudable que una adecuada ubicación era elemento imprescindible en aquellos lejanos tiempos medievales para que en un principio se creara un poblamiento y posteriormente se pudiera desarrollar y consolidar el consiguiente asentamiento. El confín de la depresión del valle del Deba con su privilegiada salida a la mar, ofrecía un emplazamiento de primer orden para constituir un núcleo urbano, sin embargo su creación dependía de la existencia de un eje vertebrador formado por las comunidades del valle con sus sistemas de comunicación. Tengamos en cuenta que en un lugar tan cercano a la villa debarra como es Astigarribia, se va a constituir la primera comunidad que se conoce del curso bajo del río, cohesionada alrededor de la iglesia de San Andrés, cuyas primeras noticias se remontan a la parte final del siglo XI (años 1080-1086)¹. Resulta lógico pensar que la génesis de esta colectividad de Astigarribia (por cierto bastante anterior a la fundación de las pueblas medievales del entorno, puesto que exceptuando Mutriku –que parece ser de primeros del XIII–, los otros villazgos de la zona se crean en el tramo central del siglo XIV), viene propiciada por constituir un punto neurálgico para la recepción y distribución de mercancías tanto procedentes de la mar como del interior del valle. Sin embargo las posibilidades de este lugar para desarrollar este incipiente negocio y conseguir un crecimiento en todos los órdenes (económico, demográfico, urbanístico...) eran muy limitadas. El trato, la mercadería y el transporte que necesariamente pasaron por este punto, debían de ser de mediana entidad al encontrarse un tanto alejado de la costa –unos 3 kms.– y depender del mareaje para llegar a él, a lo que se añade la imposibilidad de habilitar un muelle de atraque por la escasez del caudal y angostura del cauce del río Deba. En consecuencia, esta pequeña barriada no desarrollará la correspondiente puebla o núcleo urbano en torno a su antiquísimo monasterio, tal como sucede con las demás iglesias emplazadas en la ribera derecha del curso bajo del río Deba. Por supuesto que no hay que atribuir exclusivamente a estas razones la falta de desarrollo de este lugar tan emblemático situado a la orilla del Deba. Seguramente incidirían otras, como la eterna disputa con el concejo mutrikuarra tanto en el plano fiscal como en el territorial; la falta de peso político y militar en el entramado medieval del entorno de los “*jauntxos*” del lugar, a su vez titulares de la torre de Astigarribia de Suso; su radicación en el límite fronterizo de obispados y territorios políticos; la escasez y fragosidad de las vías camineras que partían y/o pasaban por el lugar, etc.

1. LEDESMA RUBIO, M. Luisa: *Cartulario de San Millán de la Cogolla (1076-1200)*, Zaragoza, 1989, pág. 105.

Ahora bien, parece innegable que esta precariedad geofísica de Astigarribia, se convierte en un factor favorable para que el 17 de junio de 1343, se solicite el traslado de la villa de Monreal de Deba desde la montaña de Itziar a un elegido paraje costero *“porque están alongados del agua e de la lavores del pan e que en término de la dicha villa de Monreal que a un suelo en que non a ninguna puebla, que es cerca del agua de Deva en la rribera de la mar”*².

Pero no es de soslayar que también entrarían en juego otras circunstancias de peso para adoptar esta transcendental determinación que, a la postre, significaba modificar el *“modus vivendi”* de buena parte de los miembros de la comunidad, pasando de una subsistencia de base agropecuaria a otra ligada a los negocios de la mar.

En consecuencia nos centraremos ahora en desentrañar esas otras claves que propiciaron la conversión de un núcleo agrícola en villa marinera.

2.1. La conexión con la Meseta castellana

Desde el siglo XIII los diferentes reyes de la corona castellana apoyan el proceso urbanizador que se registra en el valle del Deba, otorgando privilegios y franquezas a los nuevos villazgos, conscientes de la importancia que para la mercadería y para sus rentas revestía la apertura de un corredor a través del valle que enlazara Vitoria y las tierras de Allende el Ebro con la costa. Si en un primer estadio se crean Arrasate-Mondragón (1260) y Bergara (1268), en el siguiente siglo se completa el resto de fundaciones: Gatzaga-Salinas (1331), Soraluze-Placencia (1343); Eibar y Elgoibar (1346) y Deba (1343). El flujo humano y mercantil que se genera en este itinerario es de tal envergadura que todos estos asentamientos citados no tienen problemas para ir creciendo y desarrollándose durante el período bajo-medieval, especialmente durante el siglo XV, a pesar de tener que enfrentarse con obstáculos de entidad y de naturaleza muy diversa, tales como la violencia banderiza, las epidemias de peste, los incendios de las villas, etc.

Además en este corredor van a confluír frecuentemente gentes de otros valles y localidades, como Elgeta, Oñati, Azkoitia, la villa ferrera de Ermua y otras de Bizkaia como Elorrio, Durango o Markina, que contribuyen a dinamizar aún más la ruta, particularmente el puerto debarra por su condición de punto clave de salida o entrada de mercancías.

2.2. La potencialidad ferrera del valle

Si de algo puede presumir el valle del Deba desde la etapa medieval es de su capacidad industrial centralizada en aquellos lejanos tiempos en la producción y transformación del hierro. Si la fama de Arrasate-Mondragón es de sobra conocida en este aspecto, tampoco se queda a la zaga la actividad ferrera del curso bajo del Deba, aglutinada en torno al renombrado *“Cabildo de Ferrerías de Lastur, Ego y Mendaro”*, que como confirma su denominación, nunca estuvo vinculado al proceso urbanizador de la comarca, sino que al contrario vivió la fundación de villas como una afrenta directa al mantenimiento de sus intereses y privilegios, porque a la postre se les restringía el derecho exclusivo de aprovechamiento de la riqueza forestal. Era tal el consumo de materia prima que las ferrerías necesitaban para su funcionamiento, que ya desde el mismo Medievo surgieron en nuestra zona los problemas de deforestación y los consiguientes conflictos con concejos como Elgoibar y Deba, los cuales se judicializaban ante el máximo órgano existente en la época, la Chancillería de Valladolid. Sin embargo, las sentencias emitidas como los convenios establecidos al efecto entre las partes, eran sistemáticamente incumplidos, por lo que la conflictividad entre vecinos y dueños de ferrerías fue una constante en este período que tratamos, por mucho que se empeñaran en determinar y acotar en sus capitulaciones las *“olapartiak”* –zonas boscosas reservadas a las ferrerías–, y las *“suegurak”* –espacios para obtención de leña para el vecindario–.

En resumen esta feroz competencia entre ambas instituciones, es un claro indicativo de la magnitud del negocio ferrero que se movía en el valle. Esta apreciación queda corroborada por la estima-

2. MARTÍNEZ, Gonzalo; GONZÁLEZ, Emiliano; MARTÍNEZ, Félix J.: *Colección de Documentos Medievales de las Villas Guipuzcoanas (1200-1369)*, Juntas Generales de Gipuzkoa, San Sebastián, 1991, Doc. 224, pág. 236.

ción que diferentes funcionarios reales nombrados al efecto, hicieron el año 1483 sobre la producción de las seis ferrerías del cabildo pertenecientes a la zona de Mendaro, es decir, las dos de Karkizano, Altzola, Aurteinola, Gabiola y Lasalde. Tales funcionarios declararon “*que en las dichas ferrerías del dicho valle se labravan cada año ocho o nueve mil quintales de fierro*”³, es decir que salían en esa época de este pequeño enclave unos 600.000 kgs. de hierro elaborado, cuya práctica totalidad se embarcaba en Deba para ser transportados a los diferentes puertos europeos del Mediterráneo y de la fachada atlántica. Si a esta cantidad añadimos la producción de las demás ferrerías que componían el cabildo ferrero original, esto es, el resto de las del entorno elgoibarrés –Ibarra y Andikano–, las de Lastur –Goikolea, Plazaola y Leizaola– y las del Ego –sobre todo las eibarresas de Isasi e Ibarra–, más el producto manufacturado de las otras ferrerías menores, fraguas y talleres del valle, nos encontramos con un tráfico espectacular de mercancías cuyo destinatario principal era el susodicho puerto y la importante infraestructura creada en torno a él.

2.3. La exclusividad ejercida sobre el canal y la problemática sobre su jurisdicción

Otro factor esencial para el asentamiento y posterior expansión de este núcleo costero radica en las particularidades geográficas que ofrece su entorno inmediato, especialmente el amplio arenal que le protege de los embates de la mar y el gran canal formado por la desembocadura del río Deba. Estas singularidades favorecen la creación de un puerto, al que se dota de las consiguientes infraestructuras –astilleros, lonjas, muelles, embarcaderos, etc.– para su correcto funcionamiento. Se da la paradoja de que las históricas villas costeras de Gipuzkoa articuladas en torno a la franja del litoral resultan ser las primeras fundaciones de villas que registra el territorio; así Donostia, Mutriku, Getaria o Zarautz se crean entre finales del siglo XII y la primera mitad de la siguiente centuria. Sin embargo, los pueblos formados en torno y al amparo de la desembocadura de alguno de los principales ríos de la provincia –lease Deba, Zumaia y Orío– son creados mucho más tarde, concretamente entre 1343 y 1379. La única villa que rompe con esta norma es Hondarribia, enclavada en la desembocadura del Bidasoa que recibe su carta-puebla en 1203, aunque en este caso lo que parece que más prima es su situación fronteriza. Es muy posible que el motivo de esta diferenciación entre villas costeras que acabamos de exponer, radique en el desarrollo de la mercadería con la consiguiente implantación de nuevas rutas. Desde luego que el caso de Deba así lo predice, si nos atenemos a las circunstancias antecedentemente expuestas.

Pero la conformación del extenso puerto debarra con sus característicos meandros que comenzaban a la altura de Arzabal y proseguían por Irarrazabal y Lasao, no estuvo exenta de dificultades. El primer problema suscitado fue por la utilización del mismo, con la sempiterna lucha entre Deba y Mutriku. Desde las primeras décadas del siglo XV, el concejo debarra se atribuyó mediante ordenanza redactada al efecto, el uso y la exclusividad del tramo de río que discurría entre el barrio de Astigarribia y la misma desembocadura. El acuerdo concejil establecía lo siguiente:

*“Que ningunas nin algunas personas vecinos de esta villa nin estraños de fuera parte, non sean osados de echar red barredera nin trainar, nin hechen nin trainen pescado nin otra cosa alguna con red en el río e canal llamado Deva que es de nos, el dicho concejo, desde el vado de delante la torre de Andrés de Astigarribia abajo fasta la peña de Belaskorriaga que es cerca la barra de Deva, so pena de seisçientos maravedis viejos a cada uno por cada vegada”*⁴.

Como se puede observar en el acuerdo del concejo debarra se precisan dos localizaciones que paradójicamente se encuentran enclavadas en el término jurisdiccional de Mutriku, preludio de la encarnizada y dilatada disputa que ambas villas vecinas habían de protagonizar por la titularidad y uso del citado canal. Precisamente la mentada peña de Belaskorriaga posteriormente conocida como la de la Cruz, representaba uno de los mayores escollos para la entrada al puerto por la prolongación de sus estratos o acantilados hacia el lecho del río; sin embargo la misma no fue eliminada hasta el siglo XIX al igual que otros salientes pétreos situados en la misma banda, aunque más hacia el interior de la ría⁵. Consecuencia de esta peligrosidad que ofrecía la barra de acceso al canal y puerto de Deba, fue la imposición desde al menos las primeras décadas del siglo XV, de un impuesto denominado “*petileman*” al que estaban sujetas todas las embarcaciones foráneas que atracaban en la ría⁶.

3. Archivo Real Chancillería Valladolid (en adelante ARChV). Registro de Ejecutorias. C-17/36.

4. Archivo Municipal Deba (en adelante AMD). Libro 6. Doc. Nº 1. Fols. 5-6. Acuerdo de fecha 29-9-1394.

5. ALDABALDETRECU, Roque: *Municipio de Deba. Aspectos históricos en base a sus documentos (1294-1894)*, Ayuntamiento de Deba, 1996, pp. 66-67.

6. ARChV. P.C. Quevedo (F). C-4.306/1. Contrato de afletamiento con el mercader Pero García de Ausalo. Año 1430.

Una centuria más tarde y, en todo caso, antes de llegar al meridiano del siguiente siglo, ya existían personas dedicadas a este oficio de lemán o práctico en el puerto debarra. Así tenemos que entre los gastos generados en el verano de 1547 por el maestre Juan de Olabe con su galeón llamado *La Concepción de Nuestra Señora*, figuran los siguientes: “Yten, pagó dos ducados del lemán que le sacó fuera de la barra de Deva, Yten, pagó el dicho maestre quatro pinaças que le ayudaron a salir de la barra, que avía en ellas setenta e ocho honbres e se les pagó a rreal a cada uno...”⁷. Independientemente de que el citado galeón tuviera una capacidad de transporte muy considerable pues iba a transportar 800 sacas de lana, lo que sitúa su porte en torno a los 400 toneles, llama la atención el importe abonado para sacar de la barra el citado galeón, que asciende a la notable cantidad de nueve ducados de oro, entre lemán y pinaceros. La importancia de este dispendio, que podía suponer las ganancias durante un trimestre de un menestral de la época, pone de manifiesto el grado de complejidad que ofrecía la barra del puerto debarra. De hecho durante toda la Modernidad quedó instituido el oficio de “lemán”, que se mantuvo hasta el mismo siglo XIX, tal como se puede apreciar en la instancia suscrita por uno de los aspirantes al cargo, Estanislao de Arraitunandia, que declara lo siguiente:

*“Que me hallo con la aptitud y circunstancias necesarias para poder obtener el empleo de lemán para las embarcaciones que entran y salen en el puerto de Deva, mediante a que he navegado muchos años en navíos de porte de más de doscientas toneladas”*⁸.

Pero la exclusividad sobre la gobernación del canal no se demostraba solamente con la designación de oficios como el que acabamos de relatar, sino que existían argumentos bastante más sólidos, como los que fueron expuestos por el concejo de Deba en los primeros meses del año 1518, tras el enésimo conflicto que se suscitó con los mutrikuarras. Conviene aclarar que la disputa fue por un tema un tanto particular, ya que los de Mutriku querían pasar la ría con el cuerpo yacente de Sancha Pérez de Buztiñaga, dueña de la casería del mismo nombre sita en la parte de Mutriku, quien había ordenado ser enterrada en la iglesia de Santa María de Deba, y los debarras se lo impedían alegando su control sobre la ría, cuando era evidente que unos u otros debían de realizar el traslado y lo único que estaban consiguiendo era impedir el entierro de la difunta⁹. Las razones esgrimidas por las autoridades de Deba para reafirmarse en sus pretensiones y no permitir a sus vecinos el tránsito por la ría, eran del siguiente tenor:

“Que la dicha ría e canal sale de la mar e puerto e abra de la dicha villa de Deba sube por la dicha canal arriba por en derecho e junto con la dicha villa de Deva e, dende arriba, fasta más de media legoa la marea e creciente de la mar. E andan e navegan e reposan en la dicha canal navíos grandes e pequeños”.

“Que la dicha canal e ría está muy junto a la dicha villa, tanto que el agua de ella con las mareas moja las paredes de las casas de la dicha villa e sus arrebales”.

*“Que la dicha ría e canal llamado de Deva con sus riberas de am(b)as partes fasta donde moja el agua con sus mareas e crecientes, de tanto tiempo acá que memoria de onbres no es en contrario, ha seydo y es propia de la dicha villa e concejo de Deva..., exerciendo la jurisdicción civil e criminal e mero e misto ynperio en toda la dicha canal e sus riberas, solos e sin parte de la dicha villa de Motrico”*¹⁰.

El hecho es que el alcalde mutrikuarra decidió pasar a la otra orilla, siendo obstaculizado inmediatamente por los debarras y hecha añicos la vara de justicia que en razón de su cargo portaba. Es posible que este conflicto entre ambos concejos se magnificara por la calidad de la fallecida, que estaba casada con un Irarrazabal del linaje de los prebostes de Deba, siendo la titular de la casa su hija Jordana de Irarrazabal, que se encontraba casada con un prestigioso mercader inglés afincado en la zona desde los albores del siglo XVI, llamado Oatre Tonson¹¹.

Pero también se acude a sucesos realmente curiosos para reivindicar el pleno dominio sobre el puerto, como el acaecido en torno al año 1478, cuando una vecina de Deba, llamada María Ochoa de Debaide, que venía de coger leña de los montes de la parte de Mutriku, fue apresada por los jurados o alguaciles mutrikuarras en la misma orilla “con un pie en el pasaje y el otro en el agoa”, hecho que fue observado por el preboste de Deba, Juan Fernández de Irarrazabal desde la ribera opuesta.

7. Archivo Histórico Protocolos Oñati (en adelante AHPO). Sig. II-1.887. Fol. 45. Escribano: Juan Pérez de Arriola.

8. Archivo Municipal Mutriku (en adelante AMM). Numerías Bergara. Carpeta 269. Expte. 28. Año 1778-1824.

9. ARChV. Registro Ejecutorias. C-383/11.

10. FERNÁNDEZ, Montserrat, MONTECELO, Lourdes y HERRERO, Victoriano José: *Fuentes Medievales del Archivo Municipal de Mutriku (1237-1520)*, Eusko Ikaskuntza, 2007, Doc. 110, pp. 334-335.

11. AHPO. Sig. I-2.563. Fol. 95. Escribano: Juan López de Lasalde.

Éste al ver el contrafuero cometido, considerando que su vecina al tener un pie en el agua ya no estaba en jurisdicción adversa, ordenó actuar de la siguiente manera:

“Llamó a çiertos mançebos de la dicha villa de Deva e les mandó que fuesen tras los dichos jurados de Motrico, e donde quiera que les alcançasen, les diesen de palos e les quitasen a la dicha María Ochoa que llevavan presa, e que él se les haría dueño e les defendería de todo daño que les pudiese venir. E que así los dichos mançebos, pasando el dicho río e canal se fueron e que alcançaron a los dichos jurados de Motrico çerca de unas casas que se llaman de Laranga, juridición de la dicha villa de Motrico, y ende les dieron de palos a los dichos jurados e les quitaron a la dicha María Ochoa e la traxieron a la dicha villa de Deva”¹².

Pero si alguno conocía los entresijos de este puerto y canal, era el mendarotarra Furtún López de Lasalde, de profesión maestre de nao, quien durante el período 1500-1518 había construido nada menos que tres navíos en los astilleros de la citada ría, en la cual *“ha visto que los alcaldes e juezes de la dicha villa de Deva, suelen exerçer e administrar la execuçión de la justicia en las naos e fustas que están en la dicha canal”¹³*. La actividad mercantil de este maestre desde el puerto debarra durante las dos primeras décadas del siglo XVI fue simplemente frenética, sobre todo por su estrecha relación con el comercio sevillano, a pesar de estar vecindado en la villa de Azkoitia. En ello influyeron principalmente dos factores: en primer lugar su matrimonio con Marina de Rekalde, hermana del influente contador de la Casa de Contratación de Sevilla, Juan López de Rekalde; después la experiencia comercial acumulada durante su residencia en el solar paterno y la amplia parentela que tenía en la villa debarra, lugar de origen de su madre¹⁴.

3. LA ACTIVIDAD MARÍTIMA EN SUS DIFERENTES VERTIENTES

Es más que probable de que antes de la nueva fundación de la villa a la orilla de la mar ya existieran en la ribera de la desembocadura del río Deba solares dedicados a la actividad marítima, como por ejemplo la vetusta casa de Irarrazabal. Téngase en cuenta que al poco tiempo de ser poblada la villa junto al arenal, el titular del citado solar, de nombre Miguel Ibáñez de Irarrazabal, recibió mediante concesión real expedida en Ávila el 7 de julio de 1346, el cargo de preboste perpetuo de la nueva puebla en agradecimiento a los servicios prestados al monarca castellano Alfonso XI. No nos cabe duda de que estos servicios hacen alusión a la ayuda prestada con su nao contra el enemigo musulmán por el joven Irarrazabal, que además se constituyó en el representante más longevo en la ocupación del cargo municipal de referencia, ya que prácticamente lo ostentó durante cuatro décadas. Por otra parte resulta lógico pensar que la práctica marinera de este hijo de Irarrazabal vendría siendo ejercida desde cierto tiempo atrás y, en todo caso, bastante anteriormente a la fundación de la villa.

Al hilo de esta consideración, cabe colegir que antes de constituirse la villa en 1343, existían una serie de inmuebles dispuestos estratégicamente en la ribera del canal que por su dedicación y éxito obtenido en actividades marítimas, adquieren una relevancia capital en la futura gobernación de la nueva villa. Nos estamos refiriendo a dos familias que durante la primera etapa de existencia de la villa se van a constituir en élites urbanas y principales referentes en el regimiento de la misma: los Irarrazabal por un lado y por otro los Sasiola, estos últimos originariamente divididos en dos ramas con sus solares radicados en la inmediación del curso del río, pero un tanto apartados de la desembocadura del mismo.

Ambas familias reservan y levantan construcciones dentro del conjunto urbano –p.e., la torre del preboste–, pero su principal línea de actuación edificatoria se centra en la sucesión de inmuebles erigidos con una finalidad mercantil en la ribera del canal en la zona denominada Maxpe, es decir lo que se conocerá también como *“arrabal de yuso”* o *“de las Torres”*, por la calidad constructiva de estos edificios de cal y canto, en contraposición con la inmensa mayoría de casas del recinto urbano que eran de madera.

12. FERNÁNDEZ, Montserrat, MONTECELO, Lourdes y HERRERO, Victoriano José: *Op. Cit.* En declaración del calafate Ochoa de Devayde, pág. 415.

13. *Ibidem.* En declaración de Urtún Sánchez de Lasalde, pp. 420-421.

14. AHPO. Sig. II-811. Fols. 23, 182 y 189. Escribano: Pedro de Ubayar.

Desde al menos los primeros años del siglo XV la documentación recoge constancia de la existencia en esta zona de la torre de “*Sant Juan Ferrandes de Yrarrázabal*” y de su esposa Teresa de Guilistegui, junto al astillero de la villa¹⁵. Tras el fallecimiento de su titular a finales del siglo XV, le sucede en los destinos de esta torre su yerno Juan López de Irarrazabal, que había contraído matrimonio con su hija María González, aunque pocas décadas más tarde y en todo caso dentro de la primera mitad del siglo XVI, se traspaşa la titularidad de este solar a la hija de estos últimos, de nombre Teresa Fernández de Irarrazabal, para su casamiento con el maestre de nao, mercader y familiar del Santo Oficio de la Inquisición, el debarra Juan Martínez de Ipizticu y Akeberro¹⁶. Este inmueble recibirá más adelante la denominación de “*Kontadorekoa*”, por los esponsales de una descendiente de los últimos dueños citados con una persona que desempeñó el citado oficio de contador real.

Más arriba de ésta de “*Kontadorekoa*”, se sitúan la de “*Zerkaobiaga*” construida por el maestre de naos Miguel Martínez de Irarrazabal o de Lastur y la llamada “*Maxpe*” –diferente a la lonja del mismo nombre– que en los albores del siglo XVI los Iribe vendieron al tesorero Martín Ochoa de Sasiola¹⁷. Superado el astillero y siguiendo ascendiendo por la misma ribera, se encontraba la torre de Juan Díaz de Irarrazabal, conocido por “*Zacandiel*”, la cual durante el siglo XVI adoptará la denominación de “*Agirre*”, a raíz de una donación realizada por el citado Zacandiel a una hijastra suya cuyo apellido materno era Agirre¹⁸. Más adelante estaba la torre de Beltrán de Sasiola –posteriormente conocida como Torre de los Zarauz–. Este Beltrán, en 1438 había adquirido del concejo de la villa el terreno anteriormente inmediato al edificio de su propiedad, en el cual al poco tiempo su yerno, el mercader Juan Pérez de Licona apodado “*Valento*”, construirá un gran edificio que se conocerá por el nombre de “*Etxeandia*”¹⁹ y que en unas pocas décadas acabará en manos de otro de la saga Irarrazabal, de nombre Martín Ochoa. A continuación se ubicaba el inmueble de Gracia Ruiz de Irarrazabal, esposa del maestre Lope Ibáñez de Zelaia²⁰. Al final de esta hilera se situaban las torres de dos auténticos lobos de mar, como eran los maestros Martín Alós de Amilibia y Jofre Ibáñez de Sasiola; por cierto que esta última permanece enhiesta en la actualidad. A unos centenares de metros en dirección sur, se enclavaban otras dos históricas casas de la ría y canal debarra: Arzabal e Irarrazabal.

Ésta era la situación que presentaba en el siglo XV este tramo de canal, volcado totalmente a la actividad marítima, en la que como se puede observar era abrumador el predominio e influencia de los miembros de los dos linajes rectores de Deba: los Irarrazabal y los Sasiola.

De todas formas tampoco es de desdeñar la presencia de otros dos edificios emblemáticos sitios en la ribera opuesta del río, como eran la torre de Urazandi o del Pasaje, y la de Lasao, ambas con una gran implicación en el tráfico marítimo del canal y que a pesar de situarse en término jurisdiccional de Mutriku, estaban adscritas al entorno debarra tanto en el aspecto espiritual como en el social y comercial.

Al amparo de toda esta infraestructura, el puerto de Deba se va a constituir desde el mismo siglo XV en uno de los puntos importantes para el tráfico marítimo de la cornisa cantábrica, ayudado por las condiciones naturales de su canal y tramo navegable subsiguiente y, especialmente, por la habilidad mostrada por su gente para diversificar sus actividades marítimas, que seguidamente nos encargamos de diseccionar en tres grandes apartados.

3.1. Los viajes de marchantía

Se denominaban de marchantía los viajes programados para el transporte de mercancías previo acuerdo del maestre o propietario de la nao con el mercader correspondiente para llevar el producto a un determinado puerto en la fecha y bajo las condiciones entre ellos acordadas. De hecho constituían los trayectos más comunes, labor en la que se aplicaban toda clase de navíos como carabelas, galeones, urcas, cocas, pataches, fustas, azabras, pinazas, etc.

Desde al menos la primera mitad del siglo XV podemos atestiguar un tráfico marítimo de gran intensidad en el puerto de Deba, tanto por parte de propietarios de nao y mercaderes foráneos como

15. ARChV. P. C. Fernando Alonso (F). C-1.144/2.

16. AHPO. Sig. II-1.889. Fols. 130 y ss. Testamento de Teresa de Guilistegui, formalizado ante el escribano Sebastián de Arriola, el 07-01-1541.

17. *Ibidem*. Sig. II-818. Fols. 84 y ss.

18. ARChV. P. C. Taboada (F). C-1.415/2. Testamento de Juan Díaz de Irarrazabal.

19. *Ibidem*. P. C. Varela (F). C-318/2.

20. *Ibidem*. P. C. Masas (F). C-656/1.

locales, que se encargaban de transportar la mercancía por los principales puertos de la fachada atlántica y por los del Mediterráneo.

Como primera prueba de ello sacaremos a la luz el contrato por el que el maestre debarra Juan de Arzuriaga, se compromete con un mercader barcelonés en los primeros días del mes de septiembre de 1431, para transportar en su galeón vinos y otras mercaderías desde diversos puntos de Galicia hasta Barcelona y otros puertos de la cornisa norte mediterránea. El documento en sus aspectos más interesantes, reza así:

“Antonio el mercadero, beçino de Barçelona, afleitó la nao dicha Santa María que Dios la salbe, qu’está en la canal de Deba, de qu’es maestre Juan de Urçuriaga..., para qu’el dicho galeón sea presto de oy fasta beinte e dos días d’este dicho mes con la carga qu’el dicho Antonio le diere. E dende que parta y baia al puerto de Muros e que atienda ende en treinta y un días a tomar carga qu’el dicho Antonio le diere. E si antes el dicho mercadero le mandare yr, que baia a Punta Bedin al puerto de Marín e a Baiona de Minno, y en los dos que atienda en doze días a tomar carga. E sy por abentura en Muros fuere ante de su debisa, presta y particularmente qu’el dicho maestre le sea tenuto de le atender en Punta Bedin o en Baiona a tomar carga, e dende que parta e baia a Cejas e atienda ende en doze días. Y ende que le dé debisa para Barçelona e acuda al puerto de se descargar los de Perpignan que ay media legoa de Cuhebra. Y dende que ende llegare fasta beinte días, qu’el dicho maestre sea pagado de su fleite en Cuhebra. E si a Barçelona fueren en quinze días descargando e pasando de su fleite, debe aber de fleite en todo el dicho biaje quatroçientos e çinquenta florines de cada doze sueldos barçeloneses.

Yten, que tanto quanto pudiere, asta qu’el mercadero le diere el lastre, porqu’el dicho galeón sea cargado rrazonablemente a bista de dos mareantes buenos escogidos por anvas las partes.

Yten, que los marineros aian sus quintaladas según uso y costunbre.

Yten, que de Cádiz en adelante el mercadero sea tenuto de pagar el piloto.

Yten, el dicho maestre otorgó el dicho afletamiento y daba el dicho baliner bien aparejado y equipado con diez marineros e dos grometes e pajes.

Yten, el dicho mercadero debe de pagar petilemán e atojas e las aberías acostunbradas, e de toda presa e trobadura que aia el mercadero (se quedará con) la terçia parte, y las dos terçias partes, el maestre y conpanna e baliner, pena de dozientos ducados. El mercadero obligó a sy e a sus bienes e mercaderías que cargare, y el maestre obligó el dicho baliner e sus aparejos e casa y a sus bienes”²¹.

No cabe duda de que en esta ocasión la nao del debarra Arzuriaga es de porte reducido si nos atenemos a la escasa tripulación de la misma, aunque se comprometen a dar un rodeo por la totalidad de la península ibérica, respetando la ancestral costumbre de distribuir pérdidas y ganancias entre el mercader contratante en un 33,33% y el 66,66% restante entre el dueño de la nao y su tripulación. De todos modos hay que señalar que los gastos de lemanes, remolques y reparaciones eran más frecuentes que las “presas y trobaduras”, es decir, que las capturas y hallazgos de material o mercancías de otras embarcaciones. Sin embargo, justo es decir que la práctica de asaltar otros navíos de bandera o nación enemiga, era una práctica de lo más común en nuestros lares.

Bastante más completo por el trayecto a realizar así como por la envergadura del negocio y complejidad de su clausulado, es la carta de afletamiento suscrita en Deba el 4 de junio de 1440 entre el maestre nao local Rodrigo Ibáñez de Irazabal, con un criado de un importante mercader de Sanlúcar de Barrameda, llamado Antón Fernández. Por ella el representante del hombre de negocios andaluz, expone lo siguiente:

“Que afleyto con la buena bentura, la nao Santa Catalina de la billa de Mont Real de Deba que Dios la salbe, qu’está en la canal y puerto de la dicha billa de Mont Real de Deba, de que por la merçed de Dios sodes maestre bos, Rodrigo Ybanes de Yraraçabal, bezino de la dicha billa de Mont Real, para que con la graçia de Dios seades con la dicha vuestra nao en el puerto de Sanlúcar de Barrameda en todo el mes de agosto primero que viene d’este anno en que estamos, para tomar e rreçebir la carga de binos bastardos y rromañias e cosidos y fruta y otras qualesquier mercaderías qu’el dicho Antón Fernandes, mi amo, bos diere para los lebar al puerto de Tordelamua qu’es en el Condado de Flandes, por el flete e calçer e so las condiçiones e debisas e demoras adelante contenidos, es a saber:

Qu’el dicho Antón Fernandes, mercadero, e yo, en su nonbre, seamos tenudos e obligados de bos dar e contentar a cargar la dicha vuestra nao a mediados del mes de octubre primero que berná d’este anno e que vos demos todo el complimiento de la carga que la dicha vuestra nao pueda lebar a Flandes, fasta en fin del dicho mes de octubre, según uso y costunbre de la dicha villa de Deba y de Barrameda, es a saber:

21. *Ibidem*. P. C. Quevedo (F). C-4.306/1. Fol. 15.

Que vos el dicho Maestre e vuestra conpanna ayades y agades cargar y carguedes todas las quintaladas de los marineros e grometes e pajes e nao; e más que carguedes en la dicha nao quinze toneles de bino e otras qualesquiera mercaderías que montaren los dichos quinze toneles e las dichas quintaladas. E toda la otra cosa que la dicha nao hubiere menester, que carguemos el dicho Antón Fernandes, mercadero e yo en su nonbre, fasta tanto quanto la dicha nao pudiere lebar suficientemente, con que se cuenten en este afletamiento çinco botas, tres toneles e dos pipas por tonel y beinte y dos quintales de fleite por todo. E asy tomada la dicha carga la dicha nao, con la buena bentura en seguimiento del dicho biaje, que parta y salga con el primer tienpo non perdiendo tienpo e baya debot al dicho puerto de Torde-lamua qu'és en el Condado de Flandes a fazer ende su derecha descarga de la dicha carga que lebare. E del día que ende llegare fasta treynta e çinco días primeros siguientes debe ser descargada de la dicha carga e vos el dicho maestre pagado del buestro fleyte e calçer, es a saber: debedes de aber por fleyte y calçer e piloto e sebo e mangas, fasta beynte ocho sueldos de peso de buena moneda de Flandes, por cada un tonel e tonelada que la dicha nao lebare. E petillemán y atojas e aberías nuevas que sean a pagar de fuera de los dichos marabedis, que paguen las dichas mercaderías que en la dicha nao fueren cargadas. E de toda presa y trobadura que Dios diere a fazer en el dicho biaje desde Sanlúcar de Barrameda fasta en Flandes con la nao e con su batel, asy en la mar salada como en agua dulce o en rribera de mar, deben ser las dos terçias partes para la dicha nao y maestre y conpanna, e la otra terçia parte de las mercaderías que en la dicha nao fueren cargadas".

Lo que llama poderosamente la atención en el presente convenio es que un mercader del extremo opuesto peninsular venga expresamente a Deba a contratar un viaje mercantil por la fachada atlántica, lo que denota el conocimiento y dominio de los vascos en la navegación por los diferentes puertos norteños europeos. Dicho de otro modo: parece evidente que no confía en la capacidad de las naos del sur y occidente peninsular para realizar esta singladura.

Otros aspectos a destacar en el trato realizado, son el elevado precio fijado por tonelada transportada y la variedad de la mercancía, así como la obligación de ir "debot", es decir, de una tirada y sin escala alguna hasta llegar a Flandes.

Por lo demás la mayoría de las otras obligaciones contenidas, se ajustan al derecho marítimo común como son la repartición de las "presas y trobaduras", el pago de remolques, lemanes y averías, o el derecho a las quintaladas de los tripulantes, es decir, los espacios reservados en la bodega por el maestre a cada miembro de la nao para transportar cargas por las que percibían su canon o flete.

Por su parte, el maestre debarra Irarrazabal promete lo siguiente:

"Dar la dicha nao, salvándola Dios, bien equipada y aparexada de belas e xarçias e anclas e de todos sus aparejos, commo nao que tal biaje debe serbir e perteneçe, e con quarenta e çinco marineros e grometes abeçados suficientemente, e çinco pajes. E de vos ayudar con el batel e conpanna a dar carga e tomar carga en entradas y salidas de los puertos, tienpo non perdiendo los marineros, abiendo sus derechos e salarios acostunbrados, e de vos llebar de aquí d'este dicho puerto e canal de Deba al dicho puerto de Sanlúcar sin ningún fleyte e calçer, çient flexes de arcos a vos el dicho Juan".

Como se puede apreciar no podía faltar en la contratación la partida de producto elaborado en nuestras herrerías, como eran los arcos metálicos para la elaboración de tonelería, que serían transportados por el maestre gratuitamente, aunque en contrapartida recibiría otras compensaciones, como las que se relacionan:

"Además vos, el dicho maestre e vuestra conpanna débedes de aber por guindaje de Sanlúcar, dos maravedis de moneda blanca e media arroba de bino por cada tonel de bentaja y el amarraje acostunbrado, commo es usança de Sanlúcar. E asy bien en Flandes el guindaje, según uso y costunbre, dende los unos y los otros debemos ayudar e anparar y defender nuestro dinero e nao e aberes contra todas las personas del mundo que nos quisieren fazer fuerça e syn rrazón salbo contra sennorio natural. E yo, el dicho Juan Martínez, me obligo de dar a vos, el dicho maestre, sesenta arrobas de bino e un buen puercio de lo mio".

Los derechos de "guindaje" que se citan, hacen relación a la utilización de cordajes con los que los marineros ataban y aseguraban las mercancías para su correcto transporte. El convenio se cierra en la torre propiedad del citado maestre Irarrazabal "qu'és çerca de la dicha villa de Mont Real", actuando de testigos personas de prestigio a nivel local y provincial tales como "Juan Sabastián de Olaçabal, vecino de Guetaria e Pero Sánchez de Arriola e Juan Ruiz, fijo del dicho Rodrigo Yvanes, e Martín Ochoa de Sasiola, vecinos de la dicha villa de Deba e otros"²².

22. *Ibidem*. Fols. 16-17.

Viajes similares al relatado eran frecuentes en la época y aún antes, por la gran demanda existente en el mercado europeo de productos de consumo. Pongamos por ejemplo el contratado “en la puebla nueva de la villa de Monrreal de Deva” el 21 de junio de 1430, por el mercader burgalés Pero García Ausalo, con el maestre de nao debarra Miguel Ibáñez de Arriola, para desplazarse con su nao llamada *San Miguel*, que se encontraba surta en el canal de la villa, “al puerto de Ranbla qu’ es en Lepe o al puerto de Goadiana, adonde yo vos daré devisa en fin del mes de agosto primero que viene, para tomar e rrecebir la carga de vinos bastardos e otra qualesquier mercadería para los llebar al puerto de Tordelamua qu’ es en el Condado de Flandes”²³.

Pero independientemente de que entre la amplia variedad de productos que salían del puerto debarra despuntaban los relacionados con el hierro, principalmente armas de todo tipo –lombardas o grandes cañones, espingardas y arcabuces, ballestas, picas, etc–, pero también verjas, arados, herrajes, clavazón, cuchillería..., existe un artículo estelar dentro de la mercadería con Europa que constituyó una buena fuente de ingresos para nuestros antepasados. Nos estamos refiriendo a la lana y, en menor medida, a otro género que comúnmente se exportaba con ella: el cordobán o piel curtida de animal –generalmente de cabra–, que servía para realizar repujados de cuero, zapatos, sillas, etc.

Concretamente en el entorno de Deba fue Juan Díaz de Aguirre, precursor del palacio de su apellido de la citada villa, el que se constituyó como uno de los principales factores de la exportación de este producto a Flandes.

Pero veamos como se concertaban estos contratos con los laneros castellanos que desde Vitoria y a través del valle del Deba hacían llegar su producto hasta la misma orilla de la mar. Para ello tomaremos como ejemplo el convenio suscrito en abril de 1547 entre Julián de Yanguas, representante de los mercaderes de lana castellanos, con Juan de Olabe, maestre del galeón llamado *La Concepción de Nuestra Señora* para ir desde la villa debarra a Flandes, “el qual se afletó en la çibdad de Logroño el mes de março pasado”. Desgranaremos a continuación las principales condiciones estipuladas entre las partes:

“Primeramente que el dicho galeón pueda llebar ochocientas sacas de lana estibadas, con que ninguna pueda llebar ençima de su cubierta e sin estibar so pena de un ducado por cada saca.

Yten que pueda llebar algunos costales de regaliz e pelletería, pudiéndolas llebar onestamente e sin perjuicio de las dichas sacas.

Ha de pagar al dicho maestre de flete de cada saca de lana çinco sueldos e ocho dineros de grueso moneda de Flandes, descargando en Ramua e si lo hiziere en Esclusa quatro dineros más.

Yten qu’el dicho galeón aya de llebar aparejado de amarras e cables e anillas e belas e anclas e otras cosas neçesarias de manera que no aya falta ninguna que para semejante bieje es menester so pena de los daños, costas e yntereses que a la causa se le podrán recresçer.

Yten se obliga el dicho maestre de llebar en la dicha su nao quatro lombardas grandes e diez e seis bersos todos bien adreçados con sus dobles servidores e dos quintales de pólbora para ellos, so pena que si algo de lo suso dicho faltare dé e pague çinquenta ducados de oro e peso, los quales se repartan e distribuyan como a los cónsules de Bizcaia paresçiere.

Yten qu’el dicho maestre aya de llebar en la dicha su nao beynte onbres marineros e seis grumetes e dos pajes, so pena de çinquenta ducados por el que faltare.

Yten que aya de llebar doze ballestas e doze rodela e picas e medias picas y cada seis dozenas de dardos sufiçientemente sin que en ello aya falta ninguna, so pena de çinquenta ducados que se repartan como de suso se contiene.

Yten que aya de llebar un maestre lombardero entre la dicha gente so pena de çinquenta ducados de oro si no le llebare.

Yten qu’el dicho maestre aya de yr a contar sus aberías a los cónsules de la nación de Bizcaia e no a otra parte.

Yten que todas las costas que en este presente biaje se hizieren, ayan de pagar e contribuir todas las sacas e mercaderías que en el dicho galeón fueren, sueldo por libra, conforme a lo que a cada uno le cupiere e como por los dichos cónsules de la nación de Bizcaia fuere repartido, e qu’el dicho maestre sea obligado de cobrarlos so pena qu’él mismo sea obligado a pagarlas de su hazienda.

23. *Ibidem*. Fol. 18.

*Yten si Dios diere algún lançe o trobadura en este presente biaje, que aya de ser la tercera parte d'ello para la gente del dicho galeón, e la otra tercera parte para el dicho galeón, e la otra tercera parte para las mercaderías que en el dicho galeón fueren*²⁴.

A primera vista tres son las principales consecuencias que extraemos del presente contrato. La primera la extrema prudencia con la que se debían transportar las sacas de lana siempre a cubierto porque si entraban en contacto con el agua salina se inutilizaba el producto. También resultaba importante el lastre de arena que se tomaba en el puerto de partida para estibar las sacas en la bodega de la nao y lograr su correcto almacenamiento y estabilidad, aunque no siempre era posible puesto que a veces sucedían imprevistos como el que relata el maestre donostiarra Domingo de Noblezia, el mismo año de 1547, diciendo:

*“Que al presente está surto en el canal y puerto de Deva e que él tiene nesçesidad de dar ynformaçión de como ha estado en esta dicha villa con su galeón cargándose de lanas para yr a la çibdad de Roan y en lugar que avía de llebar en el dicho su galeón quatroçientas sacas de lana estibadas, no lleba más de trezientas e treynta sacas por causa de los malos tienpos que han corrido en esta dicha villa de fortuna de mar e aguas del çielo, por lo que no pudo aver piedra menuda, que el dicho galeón avía de llebar por lastre entre saca e saca piedras cresçidas e con los malos tienpos no pudo estibar la cantidad a que hera obligado...”*²⁵.

La segunda cuestión se refiere al tema de la seguridad, lo que denota el valor del producto que se transporta y la inseguridad reinante en la mar a cuenta, entre otras cosas, por la sempiterna disputa mantenida con el reino de Francia. Dotar a este galeón con cuatro lombardas grandes con su maestre lombardero y con doce versos o cañones pequeños de unos tres metros de longitud, suponía un gasto considerable tanto en piezas de artillería como en el sueldo de los “sobresalientes” o personas dedicadas exclusivamente a su manejo.

Por último es de reseñar la competencia jurisdiccional de los “cónsules de la nación de Bizcaia”, establecidos desde al menos la primera mitad del siglo XV en Flandes, para la resolución de cualquier conflicto suscitado entre maestre o armador y mercaderes por el afletamiento en cuestión. Uno de los puntos frecuentes de fricción solía ser el pago de las averías porque este concepto no sólo alcanzaba a los daños que podía sufrir la nao o sus mercancías, sino que abarcaba otra serie de partidas de naturaleza tan diversa como las siguientes:

“Por limosnas que pagó el maestre para dar a personas que plugaron a Dios para que estas naos vayan su buen viaje.

Por dos quintales de sebo.

Por clabos.

Por correos que se han enviado de unas partes a otras.

Para las costas del escribano.

*Para las personas que han estado en entender en el despacho de las naos e mirar lo que cunplía en los negocios*²⁶.

3.2. Las expediciones de armada

Otra de las actividades comunes de la flota debarra de la época, constituía las acciones de armada. Concretamente en 1496, un marinero debarra llamado Martín Sánchez de Lastur, hijo de un mercader del mismo nombre, explicaba muy gráficamente la diferencia entre la diversidad de travesías, diciendo:

*“Que este testigo llama viaje cuando el maestre afleita su nao a un mercader e muestra qué fleite tiene e se le ofrece al tiempo que faze la compañía e después, quando faze manta mayor, cogido su fleite en la derecha descarga, a su compañía. E non tiene por viaje quando es armada e por mandamiento de señor e quando los marineros non se pagan de lo suyo como él mismo. Y que armada non se dize viaje entre marineros, salvo armada”*²⁷.

24. AHPO. Sig. II-1.887. Fol. 45. Escribanía de Juan Pérez de Arriola.

25. *Ibidem*. Fol. 75. Declaración de Domingo de Noblezia, maestre del galeón llamado Santiago.

26. *Ibidem*. Fol. 47 vto.

27. ARChV. P. C. Zarandona-Walls (Olv). C-61/1.

Hecha la antecedente aclaración, hay que decir que la conflictividad existente tanto con otros reinos europeos como con el Islam, propiciaba esta clase de expediciones de armada, que podemos clasificar en dos apartados generales:

3.2.1. Las de carácter oficial

Dentro de este capítulo se engloban las expediciones que por orden de un ente político superior –generalmente la corona– se organizaban, ya fuera para actuar en acciones bélicas, ya fuera para ejercer funciones de amparo y seguridad en viajes programados por la realeza.

Precisamente estos últimos eran los viajes más agradecidos por armadores y marineros porque el riesgo no era alto, se podía combinar con los viajes de marchantía y encima estaban mejor pagados que los desplazamientos con mercaderías, tal y como confirmaba un veterano maestre de carabela debarra, al manifestar a finales del siglo XV que *“era mejor viaje el que fizieron a Flandes con la Archiduquesa en el sueldo, que no el que fizieron con los marchantes”*²⁸.

Por la importancia de esta expedición que se cita y la implicación de varias naos debarra en la misma, nos vamos a centrar en relatar diversos detalles de la gran armada que por orden real se organizó en el verano de 1496 para trasladar a la archiduquesa Juana –la futura reina castellana Juana la Loca– a Flandes para encontrarse con su prometido Felipe el Hermoso. Los encargados de formar la misma en lo que respecta a la contratación de las naos cantábricas, fueron el bilbaíno Juan de Arbolancha, persona con amplios contactos en todo el litoral cantábrico y que ya en 1493 había participado en la organización de la llamada *“Armada de Vizcaya”* para dar protección a los viajes colombinos, y el castellano García de Cotes, corregidor en varias ciudades y funcionario con mano de hierro al servicio de los Reyes Católicos, que al poco tiempo fue destinado como juez especial a Hondarribia para sofocar la rebelión de los vecinos de Irun²⁹.

De esta armada de Flandes, que cuenta con una amplia historiografía³⁰, vamos a centrarnos en la importante participación de debarra en la misma. Para empezar señalaremos que al menos cuatro naos de Deba formaban parte de la gran flota, como eran las de Juan de Armendia, Furtún Pérez de Plazaola, Juan de Guadalupe y Sasiola y la de Lope Ibáñez de Zelaia. No es extraño que como relataba el escribano local Juan Fernández de Leizaola, *“por las escrituras del chartelamiento de la gente que se izo por este concejo para la armada a Flandes, que en su poder están como escribano fiel del mismo, fue chartelada e apremiada la gente que en las naos abían de ir, e que lo mismo después por muchos mandamientos fue mandado e con arta premia fueron enviados en aquel tiempo”*³¹, se suscitara una verdadera pugna entre la marinería local para enrolarse en la citada armada *“al sueldo de Sus Altezas”*, teniendo que recurrir el concejo de Deba al chartelamiento o sorteo urgente entre los interesados, quienes al final *“con arta premia fueron enviados”*, es decir a toda prisa, ya que la armada partió un 22 de agosto de 1496 del puerto de Laredo, fecha muy tardía para realizar esta ruta.

El precedente de esta expedición constituía la presencia del maestre Pedro de Deba en la famosa *“Armada de Vizcaya”* que al mando del lekeitiarra Iñigo de Artieta, se formó el año 1493, para proteger en la zona del Estrecho las naves que acompañaban a Colón en su segundo viaje a tierra americana. Esta armada a la que prestigiosos historiadores como Miguel Ángel Ladero, estiman *“que fue tal vez la primera flota moderna fuertemente artillada de que dispusieron los reyes de Castilla”*, se componía de cinco naves de la zona del Cantábrico, que fueron cuidadosamente seleccionadas por los encargados de conformarla, aunque en el último momento el responsable de la misma, el citado Artieta, incorporó una pequeña carabela que les permitiera realizar ágiles maniobras de aproximación a la costa. De estas cinco naos, dos eran guipuzcoanas: la dirigida por Antón Pérez de Loizola, de la zona de Rentería-Pasajes, y la ya señalada del maestre Pedro de Deba, con un porte de 220 toneles y una tripulación de 127 personas, que estaba capitaneada por el militar azpeitiarra Juan Pérez de Loyola –no en vano llevaba ochenta y cinco hombres de armas–, aunque los cargos responsables de la navegación eran todos debarra, tales como el contra maestre Juan de Solazabal, el piloto Pedro de Zumaya, el dispensero Pedro de Arriola, el contador Juan López de Astigarribia, el maes-

28. *Ibidem*. En declaración del maestre Furtún Pérez de Plazaola.

29. Archivo Municipal Hondarribia (en adelante AMH). Secc. C; Ngdo. 5, Ser. I; Libro 10, Expte. 7.

30. Existen excelentes estudios dedicados al tema como los de Miguel Ángel Ladero, M^o Montserrat León, etc.

31. ARChV. P. C. Zarandona-Walls (Olv). C-61/1. En declaración del citado escribano.

tre de Lastur como cirujano, amén de un buen número de marineros de la misma villa y lugares próximos como Mendaro y Elgoibar³². Se da la circunstancia de que el mismo maestre Pedro de Deba falleció “*de grave dolencia*” a mediados del mes de diciembre de 1493, prestando servicio en esta armada, en la localidad granadina de Almuñecar, por lo que a los pocos meses su viuda Mari Juan de Debaide se desplazó a la citada ciudad andaluza para que con autorización real “*se le entregase la dicha su nao, aunque el dicho tienpo de la dicha armada no fuese pasado..., e que le acudeys con los fleytes que le son devidos*”³³.

Pero volviendo al asunto de la armada de Flandes realizada tres años más tarde, vamos a desgarnar el periplo que una de estas embarcaciones de Deba llevó a cabo aprovechando la ruta de la armada, que nos muestra que esta clase de expediciones eran propicias para combinar con actividades de marchantía y de esta manera complementar las ganancias del maestre y tripulación. Es el caso de la nao llamada *San Pedro* de Lope Ibáñez de Zelaia, residente en una de las torres del arrabal de Maxpe, que había sido construida en el astillero de la villa debarra, contando con un porte de 240 toneles, bastante considerable para la época. De conformidad con el compromiso adquirido, salió con el resto de naos de la villa cántabra de Laredo el citado 22 de agosto de 1496, llegando en los primeros días de septiembre a su destino, el puerto de Ramua en Flandes. Hay que significar que los mandos y la mayoría de marineros que iban en esta embarcación eran de Deba; así de condestable o responsable de su defensa iba Juan Martínez de Azoque, que según todos los indicios es el marinero que acompañó a Colón en su primer viaje a tierra americana; de contra maestre Martín de Larraguibel; de piloto Juan de Lastur; de marineros Martín Martínez de Debaide, Juan de Igarza, Iñigo de Deba, Martín de Leizaola, Miguel de Azoque, etc.³⁴. Como esta armada sufrió algunos descalabros y encima el prometido de la archiduquesa, Felipe de Habsburgo, se encontraba ausente cuando se arribó a Flandes, la estancia se alargó más de lo deseado, regresando a su punto de destino –Laredo– en los primeros días de marzo del siguiente año 1497. En principio no era mala noticia porque se aumentaban los días de servicio a cargo de la Corona y encima tal como manifestaban otros miembros de la tripulación, había tiempo para concertar negocios particulares puesto que “*la nao de Lope Ybañes de Çelaya tomó çierta ropa de paños en Ysla Duque que es en el reyno de Ynglaterra, afleytada para Meçina, y que partiría una vez llegado a Laredo, quando volvía la dicha nao de Flandes con la señora princesa en conpañía de la flota. Y que después vino a Deba donde tomó cargazón de fierro para Mesina*”³⁵. Sin embargo la realidad era un tanto diferente ya que el maestre Zelaia al año y medio de realizado el servicio seguía sin percibir de los contadores reales los 545 ducados de oro por el trabajo de armada realizado –concretamente 204.550 maravedís–, no obstante prosiguió con su frenética actividad marinera, tal como explicaba otro veterano maestre debarra llamado Furtún Pérez de Plazaola diciendo que después de llegado de la armada de Flandes a Deba “*este testigo yendo en su carabela para el reyno de Sicilia, se encontró con la nao del dicho Lope Ybañes en Çalobreña que es en el reyno de Granada, e se fueron en una conpañía fasta Palermo, e la nao de este testigo partió antes para Meçina y así estando en Meçina vino el dicho Lope Yvañes con la su nao al dicho puerto donde fizo su derecha descarga, e que sabe e vio como se partió esta dicha nao de Meçina con la gente de Gonçalo Fernandes, desiendo que iban a Nápoles sobre otro partido*”³⁶, es decir que cumplido con el viaje de mercadería se vuelve a embarcar en otra expedición militar, esta vez al servicio del reputado capitán Gonzalo Fernández de Córdoba en el reino de Nápoles, pero en esta ocasión no se limitará a tareas de acompañamiento sino para participar en confrontación bélica.

Precisamente sería imposible reseñar la nómina de marinos debarra que durante la época que estamos tratando participaron en acciones de guerra al servicio de la realeza. A manera de ejemplo vamos a sacar a la luz alguna de estas actuaciones protagonizadas por gente de Deba que hasta ahora han permanecido en el olvido más absoluto. Sobra decir que los implicados en estos hechos eran plenamente conscientes del peligro al que se exponían, motivo por el que antes de la partida formalizaban su testamento o declaración de últimas voluntades.

Por su singularidad relataremos el caso de una familia en la que varios de sus miembros tomaron parte en esta clase de episodios.

32. Archivo General de Indias (en adelante AGI). Patronato, 295,N.8. Fols. 100 y ss.

33. Archivo General de Simancas (en adelante AGS). Secc. RGS, Leg. 1494-02, 348.

34. ARChV. P. C. Zarandona-Walls (Olv). C-1.119/1. En declaraciones realizadas el 25-05-1498 ante el alcalde de la villa.

35. *Ibidem*. C-61/1. En declaración de Martín de Larraguibel y Juan de Azoque.

36. *Ibidem*. C-61/1. En declaración del maestre Furtún Pérez de Plazaola, casado con la mutrikuarra Clara de Urrutia.

Empezaremos por Ochoa Martínez de Debaechea, cuñado del anteriormente citado Juan Martínez de Azoque, que participó en la toma de la isla griega de Cefalonia –Chifalonia en terminología de la época– a los turcos a finales del año 1500, integrado en la expedición militar formada en torno al anteriormente citado Gonzalo Fernández de Córdoba más conocido como el “*Gran Capitán*”. Debaechea formaba parte de la nao del maestre debarra Juan de Guadalupe, en la que también estaban alistados en calidad de pajes, jovencitos de 13 y 14 años como Juan Fernández de Irrazabal o Domingo de Arzabal. Con semejantes experiencias contra el temible imperio otomano en el Jónico, no es de extrañar que estos mozalbetes se convirtieran a la vuelta de unos pocos años en auténticos lobos de mar. Entre las numerosas bajas registradas en la encarnizada batalla naval, estaba la del citado Ochoa Martínez, cuya nueva se conoció en Deba a los pocos meses, al regreso de los otros miembros de la expedición, por lo que se le hizo los oficios religiosos correspondientes y su mujer empezó “*a andar en ábito de viuda con tocado puesto a la barba*”³⁷.

Resulta que la hija del fallecido Ochoa Martínez, de nombre María Ochoa de Debaechea, había contraído matrimonio con el maestre de nao ondarrutarra Martín García de Licona, que seguidamente fijó su residencia en Deba. Este maestre, al igual que su difunto suegro, va a participar en varias expediciones armadas al servicio de la corona, destacando por su peligrosidad la realizada con su galeón de nombre *Santiago* al cerco y toma de Orán en 1509 de donde regresó sin novedad³⁸.

El que no tuvo tanta suerte fue su hijo, llamado Juan García de Licona y Debaechea, quien el año 1535 fue a guerrear al igual que su padre a la zona norteafricana –concretamente a Túnez– con la armada que a solicitud del rey formó la provincia al mando del capitán Martín de la Rentería y casi dos años más tarde vino la noticia de su muerte a Deba donde “*se hizo el llanto de su muerte*”³⁹.

Como se puede advertir por los sucesos relatados, el riesgo que deparaba la participación en esta clase de expediciones era realmente alto.

3.2.2. Las de iniciativa particular

Pero también eran frecuentes otro tipo de expediciones de carácter particular asociadas a la práctica del “*corso*”, esto es, a las campañas marítimas organizadas para la captura de navíos de marchantía o mercantes, que unas veces se realizaban con autorización real y, en la mayoría, se actuaba según la oportunidad del momento. Por ello la legalidad de esta práctica se movía en una línea tan difusa, que en muchas ocasiones el propio corsario desconocía la procedencia y validez de la aprehensión realizada.

Lo que sí sabemos es que era una actividad muy extendida entre la flota vasca de la época, tal como se demuestra en la documentada y erudita obra que el historiador José Antonio Azpiazu ha publicado sobre el tema⁴⁰. Lo más probable es que esta actividad se forjase y fomentase por la superioridad tecnológica reflejada en la navegabilidad de las naos vascas, la capacidad armamentística que disponían y, como no, la gran experiencia acumulada en el arte de la navegación desde tiempos remotos que además proporcionaba un gran conocimiento del medio.

Como muestra de los equívocos que surgían en esta actividad corsaria, veamos el caso del maestre debarra Juan Alós de Amilibia, que a primeros de febrero del año 1476, navegando por el Mediterráneo de regreso a casa, asaltó y tomó la carabela de un mallorquín llamado Pedro Juan de Barrera, fletada con un buen botín de mercaderías y esclavos. Al poco de llegar con la carabela capturada a Deba, fue requerido por carta real para que restituyera la captura y los bienes en ella contenidos a su legítimo propietario, al amparo de la entente política existente entre los reinos de Castilla y Aragón.

En un principio Juan Alós alegaba que no la podía devolver “*porque adreçava la dicha caravela para la armada, para que pudiese servir con ella en esta guerra que tenemos contra el adversario de Portugal*”⁴¹. Sin embargo, ante la insistencia del perjudicado y la comisión dirigida a las justicias de la provincia para que se ejecutase lo ordenado, tuvo que restituir lo aprehendido.

37. *Ibidem*. P. C. Varela (F). C-980/4. En declaración del clérigo local Hernando de Irrazabal.

38. AGS. CMH. XVII. Contaduría del Sueldo, 397.1. L. 70.

39. ARChV. P. C. Varela (F). C-980/4. En testamento de su madre, María Ochoa de Debaechea.

40. Ver las obras de este autor *Historias de Corsarios Vascos* y *Nuevas Historias de Corsarios Vascos*, publicadas por la Editorial Ttarttalo en 2004 y 2007, respectivamente.

41. AGS. RGS. 1476-04. Nº 257-2.

De que la actividad corsaria era tan expeditiva como arriesgada, nos da cuenta el hecho sucedido en 1493 en las costas de Portugal, en un período en que las relaciones entre ambos reinos peninsulares gozaban de buena salud. Resulta que *“el Serenísimo Rey de Portugal, nuestro hermano”*, se quejó a los Reyes Católicos de que un vecino de la villa de Monrreal de Deva, llamado Pedro Sánchez de Orio *“anda de armada a toda ropa en la costa del reyno de Portugal, e que viniendo sus súbditos en un navío desde Ynglaterra, sobre la barra de Sines les tomó su navío con toda la mercadería que en él traían e a todos los marineros dexó en camisa e aún diz que los echó al mar. E luego entrando un navío de Bretaña en el puerto de Tavilla, qu’ es en este reyno, el dicho Pero Sánchez lo tomó sin causa ni rasón alguna”*⁴² y solicitando se pusiera coto a las andanzas del maestre debarra que arrasaba con cuanto podía.

Por otra parte no había duda de que era muy lucrativa cuando las cosas discurrían por los cauces previstos, tal como ocurrió en abril de 1522, fecha en la que *“Pedro de Çumaya, piloto e Martín Ochoa de Yraraçabal el moço, vecinos de Deba, por nos e en nombre de nuestros consortes, armadores, bastecedores e compañeros que fueron de la azabra nueva de mí, el dicho Martín Ochoa de Yraraçabal e de Antón Gonçalez de Andia, dezimos que por quanto nos e los dichos nuestros consortes con la dicha azabra hicimos e tomamos dos presas de naos françesas cargadas de sal, e las tenemos en la canal de la villa de Deba, somos concertados de vender la una e más nueva de las dichas dos naos con sus aparejos e xarçias e toda la carga de sal que tiene la dicha nao que a por nombre la Trinidad, a vos Juan Ochoa de Berriatua, vezino de Motrico, por presçio e quantía de 180 ducados de oro e de justo peso”*⁴³.

En otras ocasiones asaltaba la duda sobre la idoneidad de la presa realizada, como sucedió en la costa de Bretaña el postrero domingo del mes de agosto 1525 cuando *“Juan de Ganboa, piloto, vezino de Deba, en voz e en nonbre de Pedro de Zumaya e Martín de Cerayn, capitanes e vecinos de la dicha villa, por quanto los dichos sus partes an tomado una nao francesa con ciertos fardeles de paño e botas de pescado cecial como hazienda de franceses henemigos del Enperador nuestro señor, en la qual dicha nao él ha venido al puerto de Deba donde al presente está surta por medio de los dichos capitanes e juntamente con él han venido en la dicha nao dos marineros bretones que abían al tiempo que la tomaron e porque en la dicha nao abía ciertas escrituras e non sabían que fuesen salvoconductos las dichas escrituras de lengua francesa, e para información de los dichos capitanes e saber si la dicha presa hera buena rropa o no, se entendía de aprovechar del juramento de los dichos dos marineros bretones e requería al señor alcalde mandase recibir su juramento”*. Los bretones declararon ante el alcalde de la villa *“que la dicha nao tomada y sus mercaderías son de Bicente Eymar, mercadero piamontés, súbdito del Duque de Saboya. E que la dicha nao y su mercadería viene de un puerto de Ynglaterra que se llama Tupesantos, y que la dicha nao iba para La Rochela y que todos los marineros que iban en ella era bretones y que la mercadería que tiene dentro son treynta e quatro botas de pescado cecial y treze o quatorze pacas o fardeles de paño trezeno o quatorzeno. Aparte de ello tenían dos pieças de paño muy fino, el uno blanco de paño entero y el otro colorado para una capa. E dixieron que tenían salvoconducto del rey de España e del de Francia e Ynglaterra e de Flandes, y que el salvoconducto lo tomó el capitán del galeón de Deba que les apresó”*⁴⁴, por lo que quedó suficientemente demostrado que esta vez la captura no había sido legítima, por lo que tuvieron que dejar en libertad la nao y su tripulación.

Precisamente éste de los apresamientos era un campo abonado para cometer toda clase de tropelías, razón por lo que la misma autoridad municipal intentó poner un poco de orden en el asunto. Así el mes de abril de 1491, el alcalde de Deba, aconsejado por el letrado Juan Martínez de Zarauz, *“dixo que a su noticia hera venido que la pinaça que fue de Martín de Auleztia, abían conprado otros omes de Bilbao e Mundaca para se yr para armada e robo con ella, con lo qual si así fuese podrían fazer mucho danno e mal que fuese deservicio de Dios e de Sus Altezas”*. En consecuencia ordenó al preboste de la villa *“que non dexase ir la pinaça de la villa fasta que los que la conpraron dieran fianças de non fazer mal e danno a persona alguna de estos regnos nin a otras con quien guerra guerreada non obiésemos y que enbargase la pinaça e sus aparejos”*⁴⁵.

42. *Ibidem*. 1493-12. Nº 90.

43. ARChV. P. C. Quevedo (F). C-4.306/1. Fol. 129.

44. *Ibidem*. Fol. 205 y ss.

45. *Ibidem*. Fol. 40.

Similar acción se repitió en enero de 1496, cuando el alcalde de aquel año, San Juan Fernández de Irazabal, se enteró de que estaba *“presta para se yr de armada de esta villa, la carabela de Juan Pérez de Urresti e de Pero de Yrarrázabal”*. Inmediatamente ordenó al preboste su embargo *“fasta dar fiança de non hazer mal nin danno a ningunos aliados y amigos de Su Majestad”*⁴⁶.

De todas formas controlar las actividades corsarias era una tarea imposible para cualquiera, más teniendo en cuenta que desde el mismo Consejo Real se otorgaban las denominadas *“cartas de represalia”* a particulares, por las que se les daba derecho a resarcirse de los daños que habían sufrido tanto personales como en bienes por parte de gente de otros reinos. Sirva como ejemplo la concedida al debarra Pero Ochoa de Iribe e Irazabal, en junio de 1480, *“para que pudiese tomar ciertos paños de los herederos de Juan Jorge, mercader ynglés”*⁴⁷.

3.3. Las pesquerías

Otra de las actividades principales dentro del sector marítimo era la de la pesca tanto de altura como de bajura, al constituir el pescado un alimento importante dentro de la cadena alimentaria de la época. Además de ello se convertía en fuente de negocio por la manipulación y aprovechamiento que se conseguía de varias especies como el bacalao o la sardina ceical o en salazón, el saín o grasa de balle-na para iluminación, etc.

De todas formas el objetivo del presente apartado es incidir en el modelo de organización de las grandes pesquerías de altura que ponían en práctica nuestros antepasados, dejando al margen tanto el producto como los modos, artes de pesca y otras circunstancias anejas a la actividad extractiva pesquera.

Para ello vamos a desarrollar el contexto en el que se movieron dos de estas expediciones que, de principio, presentaban un modelo conceptual, tanto a nivel organizativo como de contratación bastante diferenciado, aunque ambas se desplazaran al mismo destino. Comenzaremos con la expedición programada a finales del año 1561 en Deba, por la que se dice que:

*“Domingo Alós de Guebara, vecino de la villa, capitán del galeón que está de partida para yr a la pesca de bacallaos a Terranoba, e dixo que él e Juan Ramos de Mendiçabal, vezino de la dicha villa, han puesto la armazón para hazer su buen viaje e han fenescido sus quantas e por ellas han hallado que el dicho Juan Ramos ha puesto en la dicha armazón quatorze botas de sidra, más en toçino, pan e dineros, çiento e quarenta ducados, los quales han de ganar e perder por sueldo según lo que así sea propio e se manda en la dicha armazón que ha de correr los mismos riesgos e benturas... E este reconocimiento dixo el dicho maestre Domingo Alós de Guebara, que le hizo al dicho Juan Ramos para clareçer la verdad entre ellos e acabado el dicho viaje le acudirá con lo que le cupiere de la dicha su parte de armazón”*⁴⁸.

Tal como se especifica en la precedente exposición, cuestión previa antes de acometer el viaje era dejar zanjada la *“armazón”*, esto es, la provisión de todos los suministros necesarios para realizar la singladura. Para ello interviene un particular que aporta el capital necesario, con la esperanza de ver multiplicada su inversión siempre y cuando las cosas transcurrieran por el cauce debido, porque los *“riesgos e benturas”* siempre estaban ahí presentes en forma de temporal, avería, apresamiento, etc., y se podía perder lo invertido.

Por otra parte el caso de referencia tenía otras connotaciones, como que el galeón en cuestión no era propiedad de Guebara, sino que lo tenían en copropiedad tres vecinos de Lekeitio, que lo cedían al maestre debarra y su tripulación, a cambio de percibir la cuarta parte de las ganancias que generara la expedición, aunque en esa misma proporción debían contribuir los propietarios en la armazón, tal como se refleja en el acuerdo logrado entre los vizcaínos y el citado Guebara, que dice así:

“E que para el dicho viaje contribuirá el dicho galeón en la quarta parte del armazón que en él está puesta. E oy día han fenescido sus quantas con el dicho maestre Domingo Alós de Guebara, e han hallado que cabe al dicho galeón en la dicha armazón en su quarta parte, treynta e nueve ducados; e demás d'esto el dicho maestre Domingo ha puesto e pagado e conprado un cable que costó treynta e dos ducados menos dos reales; e más una áncora que costó diez ducados e la dicha armazón costó otros seys reales más. Por manera que fenescidas quantas suma en todo lo que el dicho maestre Domingo e Juan

46. *Ibidem*. Fol. 52.

47. AGS. RGS. 1480-06. N° 252.

48. AHPO. Sig. II-1.896. Fol. 113. Escribanía de Juan Pérez de Arriola.

*Ramos de Mendiçabal han puesto asta oy día, ochenta e un ducados e quatro reales. Por ende nos obligamos a pagar al dicho maestre Domingo e Juan Ramos, su consorte, los ochenta e un ducados e quatro reales, para el día de Todos los Santos primero que viene so pena del doblo*⁴⁹.

Como se puede apreciar, los elementos imprescindibles para la navegación del galeón –cable y ancla–, no entran en la “armazón” por lo que los dueños del galeón los abonan en su totalidad. De este modo las tres cuartas partes de las ganancias que generó en su viaje el dicho galeón, se lo quedaron el capitán Guebara y su tripulación, así como su “consorte” capitalista.

El siguiente caso que vamos a exponer también se trata de una expedición pesquera a Terranova realizada durante el año 1573, pero en esta ocasión se invierten los términos: el que cede su nao es un debarra llamado Domingo de Sorazu –emparentado por matrimonio con los Irarrazabal–, y el que la recibe para ir a por ballenas es un vecino de Donostia, de nombre Miguel de Santiago. Ambos marinos se avienen al fletamiento de la nao “*Santa María de Yçiar que estaba surta en el canal del Pasaje, con la condición que le acudiría con la cuarta parte de las barricas de grasa que la dicha nao trajese*”. Lo que resulta curioso de este convenio, es la interesante información que proporcionan la serie de cláusulas que ambas partes se obligan a cumplir para materializar el objetivo de la expedición. Este es su contenido:

“Domingo de Sorasu se obligava a dar la dicha su nao estanca de quilla e costados y bien amarrada y aparejada de cables y áncora y velas o xarcias y los demás aparejos necesarios e con seis piezas gruesas de fierro e doze versos con la pólvora e munición necesaria, e con dos arcabuzes e sus adreços e la pólvora para ellos. Y se obligó de dar a la dicha nao obras de marea para este viaje e puesta a la vela para quinze días del mes de abril primero que viene, de manera que la dicha nao pueda partir para el dicho tiempo.

Se obligó asimismo de dar con la dicha su nao, maestre, contra maestre, carpintero, calafate e guardián e lonbadero, a los quales el capitán Miguel de Santiago aya de dar las soldadas de sus personas; e la cortesía e ventajas les aya de dar e pagar el dicho Domingo de Sorasu.

Que la dicha nao aya de llevar para el dicho viaje noventa personas entre mayores y menores, estando en ellas el dicho capitán y los sobredichos oficiales que el dicho Domingo de Sorasu a de poner en la dicha su nao.

Que el capitán Miguel de Santiago aya de poner en la dicha su nao todo el pan viscocho e sidras e vinos y carnes y todas las demás cosas necesarias para el mantenimiento de la dicha gente, y también la barriquería e arcos e calderas e arpones e gavalnias y unames e toda la demás pertrechería necesaria. Y todo ello puesto y cargado en la dicha nao para mediados del mes de abril, por manera que pueda partir con la buena ventura para el fin del dicho mes de abril.

Que la dicha nao se aya de vituallar y cargar en el puerto del Pasaje y que al tiempo que oviese de salir del dicho puerto para su viaje, que el dicho capitán Miguel de Santiago aya de poner en ella quarenta personas, antes más que menos, que siempre estén en ella sin salir a tierra.

Si por falta de gente, oficiales, vituallas, chalupas, barriquería e las demás pertrecherías necesarias para el dicho viaje, no trajere su costera y carga la dicha nao, que el dicho capitán le aya de acudir a Domingo de Sorasu con el quarto del menoscabo que trajere por falta de ello.

Declararon que el capitán Miguel de Santiago aya de dar al dicho Domingo de Sorasu, cient e cinquenta ducados en dinero, de los quales el dicho Domingo le aya de azer escritura de obligación de volver por Navidad primero que viene, y se los aya de dar mañana jueves, día diez e nueve de este mes y año.

Que el dicho Domingo de Sorasu aya de llevar por razón de sus fleites de la dicha nao, la quarta parte de todas las barricas de grasa de ballena que la dicha nao traxere, sin que el dicho Miguel de Santiago aya de heredar en la descarga cosa ninguna, e cebto en los atojos de entradas e salidas de los puertos. Y acordaron que llegada la dicha nao al puerto del Pasaje, la descarguen dentro de los cinquenta días siguientes.

Que toda la pertrechería de armazón que del dicho viaje quedare, todo ello sea para el capitán Miguel de Santiago.

*Si en el dicho viaje hubiere alguna presa o tinva o percaz, se le aya de dar al dicho Domingo de Sorasu la quarta parte de ello*⁵⁰.

49. *Ibidem*. Fol. 114.

50. ARChV. Registro Ejecutorias. C-1.526/13.

Tal como se estableció en el convenio suscrito por las partes, la nao *Santa María de Iciar* regresó antes de la Navidad al puerto pasaitarra, con nada menos que 1.400 barricas y 60 terceroles “*que dos de ellos hacían algo más de una barrica*” de saín o grasa de ballena, pero el conflicto surgió al intentar el capitán Santiago ocultar parte de la carga para minorar la cuarta parte asignada al maestro de barra, enzarzándose ambos en un enconado pleito en el que quedó demostrada la implicación del citado capitán en el encubrimiento de cierta parte del producto.