

FABRICACION Y COMERCIALIZACION DE ARMAS EN EL VALLE DEL DEBA (1550-1600)

José Antonio Azpiazu

Euskal Herriak, eta bereiziki Deba Bailarak, oso garrantzi handia izan zuen Aro Modernoko hasierako armagintzan. Bailara hontan zegoen azpiegieturaz ederki baliatu ziren Gaztelako erregeek, gerratelarako behar beharrezko zituzten hainbat eta hainbat arma arriak lortzeko. Behar hauei erantzuna emateko haina zeukan Euskal Herriak: burni industria aparta, armagintzan maisutasun paregabea, esparru ezberdinetako langileria elkarlanerako prest, eta bai lur eta bai itsasoetarako garraioak aurrera eramateko prestakuntza ezaguna, Euskal Herriko orografia kontuan hartuta. Erregeak izendatutako astertzaile edo veedor delakoak begiratzen zuen bai armagintza bera, baita ere armen kalitatea. Erregeak diruak ordaintzerakoak arazoak izaten zituen, eta armagileek sarritan berandu, edo beste batzuetan batere ez zuten kobratzen; gainera, armak beren kontura saltzeko eragozpenak izaten zituzten, zeren, alde batetik errege bezero izatea komeni bazitzairen ere, besterik era desberdineko salketak egiteko bideak murrizten zitzaizkien.

El País Vasco, y en concreto el Valle del Deba, representó una importante aportación en el capítulo de la fabricación de armas a inicios de la Edad Moderna. La monarquía castellana se apoyó en la rica infraestructura creada a lo largo del valle para obtener una ingente cantidad de armas ligeras para sus acuciantes necesidades bélicas. El País Vasco disponía de todo lo necesario para responder a estas necesidades: una importante industria del hierro, una reconocida técnica en la fabricación de armas, una perfecta coordinación entre los diferentes gremios armeros, y una contrastada capacidad de transporte, tanto por tierra como por mar, habida cuenta de las particulares dificultades orográficas de la zona. Un veedor o examinador real controlaba el proceso de fabricación y la calidad de las armas. Debido a las dificultades financieras de la Corona, los armeros sufrían retrasos e impagos, lo que añadido al estricto control real que prácticamente les cerraba el mercado privado, originó tirantezas con el veedor y protestas de los armeros, quienes por una parte se beneficiaban de contar un cliente seguro, el Rey, pero por otra parte sufrían su tiranía, que les impedía mantener otra clientela.

Basque Country, and in particular the Deba Valley, have had a special signification in the arm-making at the beginning of the Modern Period. The Castilian Monarchy rested on the rich infrastructure along the valley to obtain a large quantity of guns needed for his continuous wars. Basque Country was able to offer the necessary answers: a iron industry, a proved habiility in arm-making, a perfect coordination among the different corporations, and a wide transport capacity, by mainland and by see, taking in consideration the particular orographical difficulties. An arm examiner or veedor controled both the process and the quality of the arms. Due to the special economic difficulties of the Monarchy, the armeros had to support delay or cancellations of payments. As the control of the real officers was very strict, the private market was almost closed, and there were tensions with the veedor and complains of the gunmakers, since they suffered the lack of a open private market, even if the King was a secure customer.

I. ESTADO DE LA CUESTION. ALGUNAS PUNTUALIZACIONES SOBRE ARMERIA VASCA

El tema de la armería vasca ha sido ya abordado anteriormente. Existe además una conciencia, tanto por parte de los historiadores como a nivel popular, de la importancia que en la tradición ferrona vasca ocupa la industria armera. Sobre este extremo existen ciertos tópicos que dan la impresión de satisfacer hasta cierto punto la curiosidad que se puede suscitar al respecto. El hecho de haber denominado a Eibar como “villa armera”, o sobre todo la denominación oficial otorgada a una determinada villa como “Placencia de las Armas”, ayuda a mantener la idea, sin apenas otorgar resquicio a ulteriores cuestiones, de la inequívoca actividad que distinguió tradicionalmente a sus moradores. Sin embargo, la clara identificación sobre esta determinada actividad que los distinguió ante la historia puede tener su efecto negativo: contentarse con unos pocos tópicos, que pueden ser muy orientativos, pero que también pueden tener los efectos de adormecer ulteriores cuestionamientos.

En el plano de la investigación en este campo, me pregunto si no habrá contribuido a este desinterés la poca oferta de trabajos adecuados, la carencia de lecturas atractivas en torno a nuestro pasado. Parece claro que existe muy escaso interés por temas que en teoría deberían suscitar curiosidad. Salvo honrosas excepciones, el panorama de las publicaciones sobre el tema de la fabricación de armas en el País Vasco es bastante desalentador. Naturalmente, con los escasos estudios con que contamos en este campo es difícil despertar el interés de los presumibles lectores. Por otra parte, si contemplamos este asunto bajo el punto de vista de nuestra imagen cara al exterior: qué podemos ofrecer a la comunidad científica que toca a nuestras puertas interesada por nuestro pasado? Ciertamente sera muy difícil convencerles de que nos sentimos orgullosos de nuestro pasado si les ofrecemos un bagaje de investigaciones tan deficiente como el actual.

Ciertamente hay muchos aspectos desconocidos de nuestro pasado. Tampoco se puede negar que estos últimos años han aflorado estudios muy importantes sobre temas históricos vascos. El de la armería vasca no ha resultado excesivamente afortunado¹. Por la

1. Aunque, debido a la relevancia del tema, cabía esperar cierta proliferación de estudios sobre la armería vasca, hay que constatar que, por desgracia, los trabajos referentes al mismo son tan escasos que las bibliografías sobre temas vascos despachan el asunto en muy reducido espacio. Realmente hablar de armería vasca conduce al trabajo de Ramiro Larrañaga *Síntesis histórica de la armería vasca*, San Sebastián 1981. A él ha correspondido el honor de ser el único autor de una monografía extensa sobre este asunto. El trabajo, amplio, deja sin embargo mucho terreno a ulteriores investigaciones. La extensa nómina de documentos de Simancas cuyas fichas publica en el libro son sin lugar a duda una invitación para los historiadores, pero la respuesta ha sido por el momento nula. Lo mismo ocurrió con los datos aportados a la *III Semana de Antropología Vasca*, celebrada en Bilbao en 1973 bajo el título de “Algunas noticias de la armería vasca del siglo XVI en el Archivo General de Simancas” (Tomo 2, págs. 233-248, Bilbao 1976). Estas fichas, cedidas por Antonio de Aldecoa según dice el autor en su presentación, tampoco habían

importancia de la materia, cabía esperar una mayor atención de, sobre todo, nuestros profesionales de la investigación. Pero puede que también sobre nuestros estudiosos hayan pesado los tópicos a que hacía alusión anteriormente, en el sentido de hacerles creer que había poco que descubrir en este terreno. Lo más socorrido ha sido recurrir a los clásicos², cayendo finalmente en repeticiones y lugares comunes. Los compendios de historia no han contado con excesivos recursos, por lo que han tenido que recurrir a las mismas fuentes y reinterpretaciones, dependiendo de escuelas y épocas³.

Estas eran las consideraciones que me iba haciendo a medida que ante mí se iban acumulando materiales sobre la industria de armas en Placencia y la amplia zona que abarca el

contado con la respuesta de los estudiosos. En la referida III Semana de Antropología hay interesantes trabajos. Quizá el más importante nos lleva de nuevo a Larrañaga, que trata sobre "Gremios armeros vascos" (págs. 175-219). También son de gran interés las noticias aportadas en la mesa redonda dirigida por Julio Caro Baroja (págs. 249-272). A principios de siglo se editó la Monografía *histórica de la Villa de Eibar*, Irún 1910, de Serapio Mújica, con interesantes alusiones a la fabricación armera guipuzcoana. Por último, aunque no por ello lo considero menos importante, citaré los cortos pero jugosos artículos publicados en *Euskalerrriaren alde, T XVII* por A. Huarte. En "Fábricas de armas. Las fábricas reales de Guipúzcoa" (págs. 297-304) cita casi todos los centros importantes de fabricación de armas, aunque se centra preferentemente en Placencia Menciona el hecho de que al ser encargado por Felipe II para preparar una armada, el adelantado Pero Menéndez de Avilés acudió inmediatamente a Placencia, de la que cita a varios maestros armeros, como Juan Ibáñez de Churruca, Martín de Unamuno, Joan de Sagarraga o Andrés de Argárate. En otra colaboración trata de "Las fábricas de Vizcaya y los lanceros de Elorrio" (págs. 380-386), haciendo notar la fama de las picas de fresnos producidas en Elorrio.

2. Manuales de la posguerra que tuvieron gran aceptación, como es el caso del *Manual de Historia de España*, de Aguado Bleye (Madrid 1954) hablan de las fundiciones de artillería de Medina del Campo y, a pesar de mencionar la importancia que tuvieron en el ejército del siglo XVI piqueros y arcabuceros, pasan por alto aludir a la procedencia de estas armas (T II, pág. 204). Ramón Carande, en su magna obra *Carlos V y sus banqueros* (3 vols., Ed. Crítica, Barcelona 1987), cuando trata de los armeros (T I págs. 210-211) habla de la fama de las armas blancas de Vizcaya, pero parece querer eludir profundizar en el tema, según se desprende de la siguiente frase: "Conocida la abundancia de mineral de hierro y la nombradía de los forjadores de España, el país de las rejas para templos y viviendas, grande pudo ser su colaboración en los menesteres propios del armamento de los ejércitos". Esto es indicativo de la poca oportunidad que tuvo para consultar fuentes sobre este tema. Aunque, bien visto, esta apreciación puede también valer a la hora de abordar la obra de un historiador tan documentado como Braudel, quien en su *Civilización Materia!*. *Economía v Capitalismo, siglos XV-XVIII* defiende la superioridad del ejército español sobre los demás durante el siglo XVI, superioridad razonada-en base a la masiva utilización de arcabuces y picas. Pero cuando habla de la procedencia de las armas menciona "los arsenales de Medina de Campo y Málaga" (T I, págs. 340 y 341). La falta de noticias sobre la producción vasca es sin duda atribuible a la casi absoluta falta de bibliografía al respecto. Estudios más modernos como la *Historia General de España y América* (Madrid 1986) contemplan el tema con más riqueza de elementos y con perspectivas novedosas. Así, el Prof. René Quatrefages, en su contribución "El ejército, gran protagonista de la política exterior" (T.VI, págs. 573-596), estudia los nuevos sistemas bélicos, las tácticas y armas utilizadas a partir de los Reyes Católicos y se realiza el gran protagonismo cobrado por la infantería, siendo armas básicas en ese cuerpo las picas y los arcabuces; además, comenta que las poblaciones fueron animadas por el Rey a adquirir armamento, con lo que las demandas de armamento vasco experimentaron un gran incremento. Vázquez de Prada, en su capítulo "La economía" dice que "Guipúzcoa y Vizcaya proveían a toda España de armas blancas y de fuego (arcabuces y pistolas) y también de corazas" (pág. 202), y ofrece una corta pero rica y ajustada información sobre el papel de la armería vasca en el siglo XVI.

3. Esteban de Garibay, en su *Compendio Historial* (Amberes 1571) habla de Placencia como "el pueblo donde se labra mucha munición de arcabuces" (pág. 964). Abona la excelente calidad del acero de Mondragón, superior según dice al de Milán, y afirma hablando de Gipuzkoa: "Abunda esta tierra de diversos géneros de armas, así ofensivas, como defensivas, que en ella se labran, especialmente arzabuzés, mosquetes versos, y otros instrumentos de fuego, que más que en otra parte se labran en Mondragón y Vergara, y mucho más en Plazencia" (pág. 971). Isastí, en su *Compendio Historial de Guipúzcoa* (Bilbao 1972), se hace eco de Garibay y añade una nueva nómina de armas y poblaciones donde éstas se construyen (pág. 277).

Valle del Deba y varias poblaciones vizcainas. Lo cierto es que también sobre mi propio trabajo, cuando estaba realizando la tesis sobre la sociedad vasca en el siglo XVI, actuó negativamente el tópico de que no merecía insistir en el asunto de las actividades armeras, puesto que se trataba de un campo ya conocido.

Posteriormente, una serie de circunstancias me obligaron a recapacitar sobre este planteamiento, y poco a poco llegué a la conclusión de que merecía abordar el tema, considerando que a lo ya escrito se podían hacer nuevas aportaciones. En mi caso, lo más oportuno era seguir el camino que previamente había establecido para otras actividades desarrolladas en el Valle del Deba.

Uno de los puntos que suscitó mi curiosidad sobre el tema fue la constatación de la importante presencia de actividades relacionadas con armas en ámbitos y puntos geográficos que habían suscitado poca atención por parte de nuestros historiadores, como Alzola. Este puerto fluvial a diez kms. de la desembocadura del río Deba era citado como "lugar de salida" de las armas destinadas a ser transportadas por mar. Pero a esta escueta noticia que se iba repitiendo en los tratados apenas se le otorgaba más atención. Sin embargo, era claro que Alzola, punto clave en la ruta comercial entre el mar y la Meseta, era también enclave muy significativo en el tráfico armero. Las armas destinadas al servicio del Rey o de particulares eran una más entre las diferentes mercaderías dentro de la frenética actividad que suponía el almacenamiento, control, carga y descarga de las mismas. Los lonjeros que se encargaban de cargamentos como flejes de picas y cajas de arcabuces no hacían más que cumplir con un trabajo que les era habitual. Lo mismo se encargaban de atender a las peticiones de los veedores reales como recibían sacas de lana de los mercaderes burgaleses, y de igual manera llegaban hasta Alzola las barricas de grasa de ballena procedentes de Terranova, grasa que era entinjada en grandes recipientes de barro para posteriormente llevarla en cueros hacia Castilla.

El toque de atención que supuso para mí el "descubrimiento" de Alzola me obligó a preguntarme si algunas de las claves de este puerto fluvial no serían válidas para analizar el fenómeno de la fabricación y posterior comercialización de armas en torno al valle del Deba. Del mismo modo que a través de Alzola se adivinaba la actividad y conexión de las actividades de una amplia zona, cabía trabajar con la hipótesis de que el fenómeno de las armas funcionaba sobre la base de una estrecha colaboración que aunaba diferentes gremios, pueblos, dedicaciones, en un proyecto común. La versión "oficialista" de Placencia como único centro importante de producción de armas podía haber llevado a una visión distorsionadora de la realidad. Otro dato apoyaba esta sospecha. Si Alzola era el eje principal de una cadena muy compleja y variada en un sistema de transportes, Placencia podía ser el "centro técnico", el que albergaba a los oficiales encargados de vigilar la buena marcha de la producción de armas. Las actividades de las distintas villas se guiaban por un programa en el cual unas tareas precisaban de las otras, de modo que el valle funcionaba diversificando sus actividades. Unas poblaciones eran más especialistas que otras en procesos concretos, determinadas a veces por los propios condicionantes geográficos, en otras ocasiones por los productos propios de cada zona, y en otras por la oportunidad de los medios de transporte o la tradición técnica. Cada villa asumía el papel que se autoasignaba según sus condiciones y las posibilidades que podía ofrecer, destacando cada una en tareas específicas pero no excluyentes.

Placencia, como queda señalado, asumía un papel entre burocrático y centralizador, asignándosele una fama que realmente correspondía a toda la zona. En la obra de distintos

autores se ha tendido a simplificar el proceso por desconocer sus elementos, y se ha minusvalorado el papel del valle en beneficio de un nombre, de una villa concreta. Pero estas poblaciones no eran meras comparsas, sino coparticipes de un protagonismo del que se ha beneficiado casi en exclusiva Placencia de las Armas.

Mi aportación irá en consonancia con el protagonismo compartido entre las diversas poblaciones en lo concerniente a la fabricación de armas. Este punto aparece todavía más claro cuando se aborda el tema de la comercialización y transporte de los mencionados productos. El tipo de material al que preferentemente recorro para este trabajo es el de protocolos notariales, lo que casi automáticamente me aleja de la tentación plantear grandes teorías, pesadas series numéricas y estructuras políticas explicativas de fenómenos concretos. Estos temas globales no es posible abordarlos metodológicamente desde la documentación que utilizo aquí. Sobre los planteamientos más generales en torno a este asunto me remito a quienes por sus conocimientos y capacidad han proporcionado un marco de referencia indispensable, y dentro del cual pretendo encuadrar los datos que aporto⁴.

La visión que se obtiene con el apoyo de esta documentación permite ciertos planteamientos no muy habituales, presentándose cuestiones que emergen desde ángulos diferentes a los conocidos. El punto de mira lo fijará no ya la historia habitual, las grandes líneas usuales, sino la perspectiva de la respuesta de la comunidad vasca, de sus iniciativas, de su capacidad de solucionar los problemas que se van planteando desde las necesidades, sobre todo, de ese gran y peligroso cliente que es el Estado o, para ser más exactos, de las demandas de un Rey que va requiriendo los servicios de un pueblo al que cree capacitado para responder a los grandes retos que suponían la fabricación y el transporte de las armas.

La lectura que proporcionan muchos de los documentos suscritos ante notario deja atisbar muchos resquicios del alma de un pueblo a la vez servicial pero orgulloso, consciente de estar ofreciendo un servicio importante a una comunidad a la que le unían muchos intereses comunes. Pero se percibe también su vocación de ser diferente, consciente de que no se debe confundir servicio con servidumbre, capaz de distinguir entre convivencia y sumisión, entre colaboración y dependencia.

4. Como ocurre en la mayoría de los dominios de los estudios vascos, también en los referentes a la armería ha sido Caro Baroja quien ha proporcionado algunas líneas maestras para su investigación. En *Los vascos y la historia a través de Garibay* (San Sebastián 1972) sazona los datos ofrecidos por el historiador mondragonés con citas de la literatura del siglo de oro acompañadas de precisas anotaciones de textos históricos (págs. 46-47). En *Vasconiana* (San Sebastián 1986) rastrea la literatura que avala la tradición armera vasca, recogiendo citas de autores antiguos y de cédulas reales (págs. 166-171), y en su *Introducción a la historia social y económica del pueblo vasco* (San Sebastián 1980) aborda el tema de la industria de armas vasca desde el ángulo, clave según su opinión, de la tecnología como factor ante el que el pueblo vasco siempre se manifestó tan receptivo. Baroja defiende que el País Vasco ha estado siempre pendiente de Europa, de cara a las innovaciones tecnológicas procedentes del Norte, llegando un momento en que "nos encontramos con que hay una época en que las armas, los mosquetes y arcabuces de Placencia, los cuchillos de Vergara, los arcabuces y beatillas de Eibar o de Elgóibar, las guarniciones de espada de Durango, las picas de Elorrio, son famosas en el ámbito en que se desenvuelve el vasco; fuera de su país o dentro de él" (pág. 105). Cuando, después de rastrear cientos de documentos, se leen unas frases tan ajustadas a unos datos que le van siendo familiares, a uno le queda la impresión de que el autor de ese libro ha logrado realizar una lectura privilegiada del asunto, lectura basada seguramente en fuentes complementarias. Este hecho, lejos de hacerle sentirse como dentro de un campo ya trillado, anima al investigador, quien se siente arropado a la hora de legitimar la interpretación de ciertos datos, datos que en ocasiones se presentan como piezas de un puzzle difíciles de encajar.

II. LA INEVITABLE PRESENCIA DE LA CORONA

1. Una alianza en mutuo beneficio?

Dudo que la historia como disciplina pueda prosperar con meras hipótesis, pero también es verdad que cada búsqueda científica en este terreno está alimentada por la formulación de hipótesis, aparezcan éstas explícitamente como tales o no.

Por otra parte, una de las tesis que ha venido funcionando respecto a las relaciones del País Vasco con Castilla ha dado por sentado que la prosperidad que gozaron nuestras provincias en los inicios de la modernidad se debió a la privilegiada posición que ocupó la Península Ibérica, impulsada ésta por una monarquía poderosa, unificadora y con posibilidades y afanes de expansión. Este gran momento fue propicio para los pueblos y territorios dependientes o coaligados con el Imperio. De aquí, muchos historiadores han sacado la conclusión de que el País Vasco no hubiera sobresalido de no haber estado involucrado en la rueda de la fortuna en que Castilla estuvo envuelta.

No cabe duda de que Bizkaia y Gipuzkoa, sobre todo, no quisieron desaprovechar ese momento de expansión y riqueza. Pero, ¿cabía otra postura? ¿No habían contribuido ellas mismas a alcanzar esa situación con sus marinos, exploradores, barcos, etc., constituyendo una importante pieza en el engranaje de la poderosa maquinaria que tenía en el Rey castellano a su aglutinante?

Por otra parte, ante la tesis de que el País Vasco estaba interesado en la alianza con el poderoso, con un monarca condescendiente dispuesto a compartir con sus colaboradores parcelas de prestigio y riqueza, se perfila la siguiente hipótesis: El País Vasco proporcionaba al Imperio una serie de servicios de los que éste no podía prescindir. Hemos nombrado a la marina vasca, a sabiendas de que fue un elemento indispensable en la política de expansión y descubrimientos. Por otra parte, la masiva presencia de gente de pluma en la Corte y en diversas instancias de la administración de la Corona no se puede interpretar como “concesión graciosa”, como un favoritismo. Es seguro que ocuparon esos puestos por ser los más preparados y porque se lo merecían, por valía, honradez y eficacia demostradas.

Aplicando la lección a la industria de armas del Norte, es claro que ésta beneficiaba al Rey, quien disponía de pocas alternativas para conseguir armas en muy buenas condiciones materiales y en plazos relativamente cortos. El control ejercido por el Rey sobre la industria de armas, el establecimiento de “asientos reales”, el riesgo de los impagos o por lo menos del retraso de las entregas del dinero, eran riesgos asumidos por los artesanos y comerciantes vascos. Estos, que habían sido los únicos fundadores de la industria armera y la querían seguir controlando, asumían el riesgo de las alianzas comerciales con el Rey del mismo modo que lo hicieron hasta cierta época los constructores navales. El espíritu empresarial vasco no se arredra más que ante hecatombes como la de 1588, y este desánimo o impotencia duraba lo que tardaba en reponerse del desastre.

5. Ramiro Larrañaga no tiene ningún empacho en afirmar que el establecimiento de las Reales Fábricas fue una expresión espontánea de Placencia y las villas circunvecinas, “por iniciativa exclusivamente popular y organizada por los gremios de maestros y oficiales laborantes de Eibar, Elgóibar, Ermua, Elorrio, Mondragón, Vergara, Marquina, etc., además de los de Placencia” *Síntesis Histórica...*, op.cit., pág. 75.

Desde la perspectiva de la segunda mitad del siglo XVI, la hipótesis del interés y mutuo beneficio por ambos lados, Corona y País Vasco, se presenta como un instrumento válido de trabajo.

2. El veedor y otros representantes reales

La documentación notarial producida en Placencia y otras villas de la zona revela una insistente presencia de los intereses reales en las actividades de esta área. El Rey se manifestaba como garante de la seguridad de la Península ante los posibles enemigos, y uno de los medios para conseguir esa inmunidad pasaba por el control de la fabricación y destino de las armas⁶.

El Monarca había decidido elevar la tradicional fabricación de armas vasca al rango de Real Fábrica de Armas, con sede en Placencia, el año 1573⁷, y había nombrado un veedor permanente. El más conocido de estos veedores, Lope de Elio, nombrado en Marzo de 1576⁸ ostentaba el cargo de “Criado de su magestad y beedor de sus armas y munijones que se labran y fabrican en la dicha provincia y condado y señorío de vizcaya”⁹. Un documento real relata su elección como respuesta a la exigencia de colocar una persona entendida que vigilara todo lo concerniente a las armas. Se menciona la conveniencia de nombrar a una persona que “ordinariamente resida en las partes de la dicha provincia de guipúzcoa y Vizcaya”, de modo que residiendo en la tierra vigilara la fabricación de las armas y, como

6. Las alusiones a la defensa contra las “lebandadas” se traducen en la obligatoriedad de adquirir armas y estar preparados para la guerra, como viene mencionado en la compra de cincuenta arcabuces por parte de los vecinos de Deba: “Por mandato del señor garcía de arze, general de la dicha probinzia y el señor corregidor della hizo en defen-sa de la frontera della contra el enemigo” (Archivo de Protocolos de Oñati, en adelante APO, Placencia Leg. 3707, s.f., 1585).

7. Larrañaga, R., Síntesis Histórica de la *Armería Vasca*, op. cit., pág. 75.

8. Larrañaga, R., “Relación de veedores, directores y otros cargos de designación real ejercidos en las reales fábricas de armas de Guipúzcoa y Vizcaya desde principios del siglo XVI”, en BRSVAP, XXXIII, Cuadernos 1º y 2º, San Sebastián 1977. En épocas previas, la presencia de los emisarios reales había sido más difusa, aunque también importante. Pedro González de Escalante se ocupó entre los años 1558 y 1568 de representar al Rey oficialmente (R. Larrañaga, “Relación de veedores...”, op. cit., pág. IZO), aunque ya enteriamente tenemos constancia de que ejercía labores de intermediario real, como se puede observar en un documento de 1556 por el que Escalante, “criado de su magestad”, negocia la elaboración de 700 cargas de carbón, para aplicarlas a la fabricación de armas, con un vecino de Placencia (APO, Plac., L. 3661, fº 53v). Anteriormente, otros representantes habían tratado de asegurar el fiel suministro de armas como el asentista real Juan Martínez de Recalde, vecino de Bilbao, o el contador Juan de Vergara, “criado ansimesmo de su magestad, vecino de la villa de Vergara” (Ambos aparecen nombrados en el mismo documento: APO, Plac., L. 3660, fº 65, 1555). De Recalde sabemos que fue nombrado para el cargo el año 1551 (R. Larrañaga, “Relación de veedores...”, op. cit., pág. 260). Durante los primeros años de la segunda mitad del siglo se aprecia claramente una firme organización en el suministro de armas dentro del Valle del Deba, como se aprecia en una “Cédula firmada del príncipe nuestro señor fecha en la coruña a diez de julio de mili y quinientos y cinquenta y quatro años, para que los pagadores y tenedores de bastimentos de la armada en que su alteza passó a ynglaterra acudan con el alcance que se les hiciere a la persona que don bernardino de mendoza ordenare para pagar las armas que se hazen en vizcaia” (APO, Bergara, L. 57, fº 231v, 1554). Se hace asimismo mención en el documento de Recalde en calidad de pagador, mencionándose “un traslado simple del asiento que su magestad tomó con maestre joan de hermua de 15.000 arcabuzes y otros tantos morriones con todos sus aparejos y veynte mil picas y las fianças que para ello dió...”.

9. APO, Placencia, L. 3701, 14 169v, 1581. En este mismo documento se aprecia la presencia de un personaje importante en el engranaje que canalizaba las relaciones entre el Rey y la Fábrica de Armas: se trata de Francés de Alava, “del consejo de guerra de su magestad y su capitán general de la artillería”.

textualmente se explica, “vea por vista de ojos la obra y lavor dellas y examine y pruebe los arcabuces y mosquetes como lo azían el capitán martin de esquibel y los otros que antes de él entendieron en ellos”. Por recomendación de Francés de Alava, del Concejo de Guerra y Capitán General de Artillería, es nombrado veedor Lope de Elio, cuyos méritos se resaltan: “por ende, acatando lo que vos lope de elio nos avéis servido y esperamos que lo aréis, y la práctica y esperiencia que tenéis de lo sobredicho, os avernos nombrado como por la presente os nombramos”^{9b}. Las recomendaciones que se le hacen a Elio en el mencionado documento hablan de mantener ocupados a todos los “armeroles”, sobre todo para que se cumplieran a su debido tiempo los asientos suscritos con la Corona.

En Junio de ese mismo año Elio recibe nuevas órdenes^{9c}. Se trata fundamentalmente del control que se le ordenaba ejercer sobre las armas vendidas a particulares: dichas armas debían tener la calidad requerida, por lo que debían pasar la revisión del veedor. Caso que no fuesen de calidad, las armas eran devueltas a los fabricantes, y si se detectaban armas que, sin licencia del veedor, pretendían saltarse los controles para ser vendidos a particulares, dichas armas eran requisadas o “descaminadas”.

Lope de Elio fue durante quince años el representante fiel de la Corona, examinador de las armas de las dos provincias y correa de transmisión de las necesidades de armas manifestadas por el Rey. Aunque la cantidad que cobraba como salario se puede considerar importante¹⁰, la responsabilidad del cargo era muy grande. Por una parte Elio debía hacer cumplir la voluntad de sus superiores, y en ocasiones se mostraba tajante y autoritario, pero mostraba también un talante negociador con los armeros y las exigencias de éstos. Los conflictos llegaban cuando el cerco de las exigencias ahogaba la libertad de vender armas a otros clientes, o cuando, por incapacidad por parte de los emisarios reales de pagar lo estipulado a los armeros, éstos se negaban a entregar el material ya elaborado.

El veedor examinaba tanto las armas destinadas al servicio real como las fabricadas por encargo de particulares o sencillamente para ser ofrecidas al mercado libre, siempre dentro de los dominios de la Corona. Cuando se trataba de armas para el Rey, el veedor seguía todos los pasos del proceso, desde las condiciones de la fabricación hasta su posterior examen y puesta en ruta rumbo al destino programado para dichas armas.

Naturalmente, Elio se rodeó de oficiales de la tierra, que le ayudaban a llevar a cabo la multitud de tareas que el complejo proceso de la fabricación de armas implicaba. Se trataba de hombres de confianza, especialistas en el tema, a los que encomendaba tareas de responsabilidad. Es el ejemplo de Juan de Churruca, vecino de Placencia, que sistemáticamente viene nombrado como “el maestro”, quien “dixo que el año pasado de mill y quinientos y setenta y seis años, e por orden de lope de elio, criado de su magestad y su beedor, había ydo por dos vezes dende esta dicha villa a las villas de fuenterrabia y san Sebastián llevando a su cargo los arcabuzes y adrezos”¹¹.

9b. A.G.S., G.A., Leg. 81. nº 422 y ss. Este documento es del 27 de marzo de 1576

9c. A.G.S., G.A., Leg.33, nº 108 y 109.

10. Según un documento de 1584, se dice que en atención a su cargo el Rey “le hizo merced de darle en cada un año de su salario trezientos ducados” (APO, Plac., L. 3706, nº 78).

11. APO, Plac., L. 3685, s.f., 1578.

Elio se movía probablemente por toda la zona, sin permanecer constantemente en Placencia, y se deja notar por ejemplo su presencia en Alzola, en las lonjas de Juan Pérez de Otalora, vecino de Elgóibar, A veces tenía también que ausentarse, En 1583 es llamado a la Corte, ante lo que debe buscar un suplente: “dixo que su magestad le havia fecho merced por una su cédula firmada por su real mano y refrendada de Juan delgado su secretario...de darle licencia para hir a su corte durante los meses de noviembre y dizeembre deste presente año¹². En la cédula se ponía por condición “que en esta fábrica dexase en su lugar persona práctica y suficiente que en su nombre asista a la fábrica de las dichas armas”. Para solventar el problema, Elio, que ya llevaba más de un lustro en el puesto y conocía al personal, no encontró ninguna dificultad para nombrar un sustituto, que en este caso fue Pero de Sagarraga, vecino de Placencia para que “asista en su lugar en el dicho cargo de beedor desta fábrica de las dichas armas y cosas tocantes a ellas segund y como el dicho señor beedor no pudiera hazer haiándose presente”.

El trabajo de Elio durante los quince años de mandato fue muy importante. De hecho, da la impresión de tratarse de un título vitalicio. En Marzo de 1591, poco antes de su muerte, el Rey reconoce sus méritos, conoce que ya no está para muchos trotes, pero en vez de relevarle le adjudica un ayudante: “Teniendo consideración a la costa y trabajo que el capitán Iope de Elio mi veedor de la fábrica de las armas de Vizcaya tiene con su oficio, ya que no lleva más de treçientos ducados de salario al año (en quince años su salario no sufrió variación), e tenido por bien de hazerle como por la presente le hago merced de quinze ducados al mes para un oficial que le asista y ayude^{12b} A pesar del probable deterioro de su salud en aquellas fechas, Elio siguió cumpliendo con su deber atendiendo a controlar el cumplimiento de importantes asientos de armas, como él mismo hace constar el mismo día de la fecha del documento en que se le otorga un ayudante: el veedor asegura que tiene a disposición del Rey la nada despreciable cantidad de 20.000 arcabuces, 3.000 mosquetes y 20.000 picas^{12c}

Pero el veedor era uno de los múltiples personajes que intervenían en la complicada maquinaria administrativa que se había forjado alrededor de la zona armera. El corregidor, que era el representante de la justicia real en la Provincia, y al que le llegaban las apelaciones de segunda instancia, ejercía también en ocasiones de intermediario para facilitar armas a súbditos de Su Magestad¹³.

Importantes hombres de la Corte hacían peticiones de armas y pertrechos, como es el caso de “pero menéndez de avilés, adelantado de las provincias de la florida y capitán general por su magestad en el mar oceano”, quien en 1574 pidió se le entregaran trescientos veinte coseletes con sus murriones¹⁴, o los cuatrocientos arcabuces encargados por

12. APO, Plac., L. 3705, s.f., 1583.

12b. A.G.S., G.A., Leg. 57, fº 144.

12c. Ibidem, fº 144.

13. Francisco de Altra, vecino de la ciudad de Baza, había venido a Gipuzkoa representando a su ciudad en busca de 400 arcabuces, para lo que se había dirigido a San Sebastián ante el Corregidor (APO, Plac., L. 3674, fº 37, 1569).

14. APO, Plac., L. 3680, 2º Reg., fº 23

“don artal de alagón conde de sastago, lugar theniente y capitán general por su magestad en el reyno de aragón”¹⁵.

III. LA RESPUESTA DE LOS ARMEROS. CONTROLES Y TIRANTECES

Aparte de estos representantes “oficiales”, existía una galería de personajes que pululaban alrededor del veedor y de los propios fabricantes. Se trata de gente más humilde, pero cuyo seguimiento puede proporcionarnos datos interesantes sobre este mundo de la armería. Algunos de estos actuaban como verdaderos representantes de los intereses de los trabajadores, como es el caso de Juan Pérez de Arizaga, quien había sido apoderado para actuar como intermediario entre oficiales de armería y la Corte. Conocemos su situación por una alegación que hizo para intentar desvincularse de las obligaciones contraídas como representante de los arcabuceros de la zona. Para romper el compromiso adquirido con los armeros aduce la necesidad de acudir a sus propios negocios, a pesar de haber sido elegido “ahora puede aber año y medio poco más o menos para que entendiésemos en todas las cosas concernientes e necesarias a la fábrica de armas, así en la corte de su magestad como en esta dicha villa e otras partes... por quanto yo estoy ocupado en negocios míos, a cuia causa no puedo entender en los negocios de la dicha fábrica”¹⁶.

El Rey era un cliente exigente, y utilizaba las mismas amenazas que el común de los clientes cuando los compromisos no se cumplían en los plazos establecidos¹⁷. Pero podía también ocurrir que los proveedores se resistieran a entregar al Monarca la mercancía ya fabricada si no se les adelantaba el dinero estipulado. Lope de Elio se tuvo que enfrentar al principio de su cargo a una situación muy difícil con ciertos vecinos de Eibar. En un documento cuyo encabezamiento reza “Requerimiento por los oficiales de heibar al señor capitán”¹⁸, que no es otro que el mencionado Elio, se puede leer lo siguiente: “Dixieron al dicho bedor que como él bien savia, con ellos thomó asiento en nombre de su magestad el mes de agosto próximo pasado de setenta e seys en que ellos se obligaron de entregarle cierta cantidad de ramientas para la dicha munición de su magestad como heran açadas, martillos, palas e achas”, a cambio de lo cual les prometió ciertos dineros. Elio argumentaba que él “les hiba socorriendo del dinero que su magestad le havia enbiado y adelante lo mismo haría”. Pero a pesar de su insistencia en que entregaran dichas “armas” para embarcarlas sin más dilación, “como al servicio de su magestad convenía”, ellos responden que “estaban muy alcançados” porque el Rey les debía 394.566 maravedís, y no podían saldar las deudas que habían contraído. Alegan que “tenían perdido mucho crédito por no poder pagar lo que devían”, y ante dicha situación habían determinado “que la dicha obra presente no la podían dar sin que su presçio e balor les pagase si otra cosa su magestad no mandase acerca dello”.

15. APO, Plac., 1. 3682, s.f., 1576

16. APO, Plac., 1. 3732, nº 72, 1598.

17. En un contrato de llaves y moldes de arcabuces se especifica que “si para los dichos términos y plazos y según dicho es no les dieren y entregaren la boz de su magestad las pueda mandar hazer o comprar dónde y cómo y al presçio y presçios que bien visto le fuere aunque los tales presçios fuesen mucho más subidos” (APO, Plac., L. 3689, s.f., 1580).

18. APO, Plac., L. 3696, nº 23v, 1577.

Lo cierto es que los retrasos y los impagos eran constantes, lo que llevaba a estas respuestas por parte de los proveedores. De vez en cuando el Rey se decidía a “engrasar” un poco la máquina que amenazaba ruina enviando cantidades importantes de dinero, como en 1590, en que envía 10.000 ducados con la intención de que “se gastasen y distribuyesen en la fábrica de las armas”¹⁹. Si, en general, el Rey resultaba ser mal pagador, el problema para con los fabricantes de armas se agravó a medida que se acercaba el final de siglo. Lope de Elio reconoció el año 1587 que se adeudaban 12.000 ducados a los armeros, lo que condujo, en sus propias palabras, a “la miseria y necesidades que aquellos oficiales pasan”^{19b}. Debido a estos impagos, “la fábrica ha Cesado por falta de dinero, y dize que con lo que se podrían animar a yr cunpliendo los dichos asientos es con pagarles los dichos 12.000 ducados que se les deven, y con ellos, darles otros 18.000 a buena cuenta”.

Un mes más tarde, en Mayo de 1587, se habla de una partida de 4.000 ducados enviada a la fábrica de armas, con la intención de que sirviese “para lo que se fuera labrando... y adelante se proveerá más”^{19c}. Esta falta de recursos repercutía no sólo en los propios fabricantes, sino que a la larga suponía matar la gallina de los huevos de oro. Elio, consciente de la problemática, tenía que vérselas con los productores, que exigían dinero, y con el Rey, que prometía, no daba, y además exigía nuevas partidas de armas. El veedor, consciente de que, si la máquina no era convenientemente “engrasada”, la producción de armas estaba abocada al ostracismo repetía sus peticiones a Madrid. Elio no se contentaba con exigir los retrasos, sino que mantenía una dura batalla para que se adelantara dinero para los nuevos asientos, pues de lo contrario, y según sus propias palabras, los armeros “no podrán fabricar sino muy de espacio, y habiendo la necesidad que ay de armas podría ser esto de muy grande inconveniente”^{19d}.

Esta falta de apoyo económico de la Corona hacía que, en vez de trabajar a pleno rendimiento, se llegase a formular pequeños asientos apoyados en cortas subvenciones, con la intención de cubrir las necesidades más perentorias. En un asiento del año 1590 se ordenó fabricar 200 mosquetes para las armadas, siendo tal cantidad irrisoria habida cuenta la capacidad real de producción^{19e}.

Esta situación se hacía más grave cuando venía acompañada de la prohibición de exportar armas a los destinos tradicionales. En 1591 los armeros de Elorrio elevan una protesta por la prohibición de exportar a Portugal. Debido a estas medidas restrictivas, según se hace constar, muchos vecinos dejaban de cultivar fresnos y de labrar astas, y ante semejante situación “les sería fuerça altar la mano de la cría de los fresnos como ya lo han hecho muchos”^{19f}. El año 1598 el veedor Jerónimo de Aybar, sucesor de Elio, redacta un

19. APO, Plac., L. 3713, s.f.

19b. A.G.S., G.A., Leg. 208, fº 215.

19c. A.G.S., G.A., Leg. 208, fº 319.

19d. Ibidem, fº 321.

19e. A.G.S., G.A., Leg 57, fº 10v.

19f. Ibidem, fº 146v.

informe dando a conocer la catastrófica situación de los “oficiales forjadores de la fábrica de armas”. Se alude en dicho informe a que los fabricantes no sólo no ganaban dinero, sino que acaban perdiéndolo, debido al elevado coste de vida y lo poco que se les paga por su trabajo. El mero hecho de que el precio del trigo experimente alguna subida supone una tragedia para los armeros: “los forjadores de arcabuzes y mosquetes tienen poca ganancia esse año respecto de valer la anega de trigo en esta provincia a treynta y seis reales”^{19g}

Aunque el control ejercido por los representantes del Rey era estricto, eran frecuentes los servicios a particulares, de los cuales existen numerosos contratos en protocolos. La vigilancia se ejercía sobre todo por el miedo de que las armas llegasen a poder de los enemigos. Las medidas de control restringían mucho el mercado de las armas, y los fabricantes podían llegar a manifestar pánico ante la perspectiva de que les faltase trabajo. El año 1577 se juntan “en la casa de ormaechea que es en la villa de plazencia” representantes de todos los gremios para formular una petición para que se permita la venta de armas a particulares de Castilla y Andalucía, puesto que “su magestad por una su cédula real había mandado que dende la datta della en adelante por el tiempo que hasta y en tanto que su real voluntad fuese y hasta que otra cosa proveyese no se puedan sacar ni llevar ni se saquen ni se lleben por mar ni por tierra por ninguna persona vezinos ni habitantes de la dicha provincia y señoría de Vizcaya ni otras algunas ningún género de armas... sin expresa liçençia de su magestad”²⁰. Esta medida tan drástica les era muy perjudicial, puesto que no se les permitía que ejercieran sus distintos oficios, y quedaban sin que “les diese obra en que entender ni socorro con que travajar y les proybiese no trabajasen para ningún mercader ni aun para tan solamente hazer algunos arcabuzes hechizos para particulares... de tal manera que la mayor parte dellos estaban endeudados y necesitados”, de modo que si no se remediaba la situación se verían forzados a buscar otros oficios.

Todavía dos años más tarde las cosas no debían estar muy claras, a tenor de la queja presentada por Antonio de Arizaga, vecino de Placencia. Este había comprado en 1578 74 arcabuzes, y al parecer al intentar llevarlos hacia el interior los secuestraron en Mondragón, según se dice por orden de Elio. Arizaga suplica que se los devuelvan, “pues los arcabuzes son míos e yo los llebava al dicho reyno de castilla y esto no está prohibido ni bedado por su magestad”, prometiendo que sólo los había de vender a súbditos del Rey, aportando los precisos testimonios de dónde y a quién se los había vendido²¹.

Por otra parte, se percibe que existía otro sistema de control más solapado, que se manifiesta en las alusiones que se hacen en los contratos de particulares a que el producto fuese semejante a “la munición del rey”²². Se trata de que dicha munición ejercía como modelo para el resto de la producción, como lo indica la expresión “y fuesen de los mismos que al presente se hazían para su magestad”²³.

19g. A.G.S., G.A., Leg. 535, fº 340.

20. APO, Plac., L. 3684, s.f.

21. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1579.

22. APO, Plac., L. 3673, fº 1, 1568.

23. APO, Plac., L. 3674, fº 49v, 1569.

Finalmente aportaremos el caso de un asiento de armas de finales de siglo, donde se pueden apreciar las exigencias del Rey y el mantenimiento del "principio de autoridad", aunque luego la práctica deja ver que se las tenía que ver con gente dispuesta a defender sus intereses y de imponer a su vez sus propias condiciones. En 1598, siendo veedor Jerónimo de Aybar²⁴, se habla de un asiento de 800 arcabuces y 200 mosquetes. Una de las cláusulas del asiento reza así: "Yten que los oficiales que hizieren los dichos asientos queden y sean obligados a restituir la hazienda de su magestad y no entregando de dos a dos meses por rata o la meitad del tiempo la meitad de la obra, que ayan de pagar los intereses de todo lo que ayan resçibido en dinero, y esto se les aya de descontar en obra en la segunda librança o final que se les hiziese y se aya de aplicar al almagazén de su magestad y su real servicio además desto por ser hazienda para la guerra y conbiene al servicio de su magestad esté apunto para todas las vezes que fuere nesçesario se an de obligar a la pena que de derecho debieren ser condenados los que así tomaren dinero y no cumplieren, como personas que atrasan el servicio de su magestad en este ministerio"²⁵.

IV. LA FABRICACION DE LAS ARMAS

No es mi intención abordar en profundidad el proceso técnico de la fabricación de las armas. Me interesan más bien los aspectos relacionados con la colaboración que los contratos de fabricación de armas exigían a la comunidad de la zona: una comunidad reparada no sólo a lo largo del Valle del Deba, sino contando con la inestimable ayuda de los valles vecinos. Naturalmente, este trabajo se complementaba con el apoyo de diferentes gremios y poblaciones, las cuales formaban una complicada cadena de producción. Esta cadena se regía por el modelo de unas exigencias técnicas, condiciones que se exigían en los pedidos de armas y se repetían con cierta frecuencia. Las reglas impuestas, sin embargo, no por fuerza acompañan a todos los contratos. Estas condiciones, cuando acompañaban a la escritura, iban estableciendo un cuerpo de normas escritas que servían de referencia para la fabricación de todo instrumento considerado como "armamento": los emisarios reales establecían todo lo referente a la manufactura de arcabuces, mosquetes, picas, morriones, coseletes, y otros aparatos que servían para fines bélicos²⁶.

Siendo el arcabuz el arma por excelencia del siglo XVI, éste será, junto con el mosquete, objeto de una atención especial por nuestra parte, mientras que dedicaré un pequeño apartado al morrión, en su condición de exponente de la colaboración de los vizcaínos. El tema de la pica, arma también fundamental para los ejércitos de la época, no lo toco en este capítulo sobre la fabricación de armas. Dos son las razones que me inducen a prescindir de ello: la primera, la relativa simplicidad de su fabricación, en comparación con las armas de

24. Aybar fue elegido tras el fallecimiento de Elio (R. Larrañaga, "Relación de veedores...", op. cit., pág. 261).

25. APO, Plac. L. 3734, nº IV, 1598.

26 Si abordo el tema de de las condiciones técnicas sobre fabricación de armamentos no es con la finalidad de profundizar en ellos. Por una parte, este tema ha sido ya tratado por especialistas como Ramiro Larrañaga, y por otra, me interesan más los aspectos vinculados a la producción global, en cuanto que trata de aspectos generales como la infraestructura, la flexibilidad en la fabricación, la preparación de nuestros armeros, etc. Trato por tanto de suministrar un encuadre de las posibilidades técnicas de nuestros armeros, del capital humano, de la dimensión social de aquella comunidad. En fin, de la respuesta del hombre a las exigencias de la técnica y la adecuación a las nuevas necesidades.

fuego; la segunda, que en el capítulo dedicado a la comercialización se aportarán suficientes elementos sobre su procedencia y transporte.

1. Arcabuces y mosquetes

La documentación más abundante es la relacionada con el elemento más característico de la armería vasca de la época, el arcabuz. Los distintos gremios recibían distintas órdenes para fabricar los componentes de esta arma.

No siempre las condiciones técnicas requeridas vienen consignadas por escrito. En ocasiones se recurre a la simple imitación de un modelo entregado por los oficiales reales que los armeros tenían a su disposición. En un documento de 1568 podemos leer que las condiciones para fabricar cañones de arcabuz se remiten a "la muestra de su magestad"²⁷. Asimismo, en un asiento de 1598 se lee lo siguiente: "Primeramente que hayan de hazer dos muestras, una de arcabuz y otra de mosquete, en la conformidad del chanchilón que el dicho señor capitán...de peso de siete libras y media el que ará para el arcabuz, y el mosquete de treze libras y media, y de munición el arcabuz seys ochabas y el mosquete dos onzas"²⁸.

Cuando se prescindía del modelo habitual, las órdenes dadas eran estrictas, y eran formuladas en castellano. Parece ser que para los naturales este sistema podía crear problemas de comprensión. En esta tesitura, era imprescindible que el escribano supiera euskara y actuara de intérprete. El notario Juan de Churruca nos deja constancia de haber actuado a la vez de escribano y de fiel intérprete en 1558. Pero González de Escalante, vecino de Laredo y emisario del Rey, debió encontrar dificultades para transmitir sus instrucciones al bergarés Pedro de Zubicoeta, maestre de hacer arcabuces, del que se dice que "habiéndose leído y mostrado por mí el dicho escribano las condiciones y capítulos de suso que son y hablan acerca de los arcabuces que su magestad real y en su nombre y por su comisión manda el dicho pero gonzález que se hagan en esta privincia e sobre haber comprendido lo conthenido en los dichos capitulos dixo que se encargaba y se encargó, y se obligaba y se obligó con su persona y bienes de dar y entregar en esta dicha villa de plazencia hechos y acabados quatroçientos cañones de arcabuces de buen fierro e muy bien caldeados, guarnesçidos y limados y con su mira, punto, chatones, tornillos e çaçoletes."²⁹.

Las condiciones impuestas por Bernardino de Mendoza, "capitán general de las galeras despaña y probehedor general de la armada", a los maestros armeros que quisieron contribuir a la fabricación de 10.000 arcabuces en 1554, ofrecen todo tipo de detalles, tanto de pesos y medidas como de características técnicas referentes al sistema de disparo³⁰.

27. APO, Plac., 1. 3673, fº 5v.

28. APO, Plac., L. 3734, fº 1, El capitán de referencia era Jerónimo de Aybar, veedor ala sazón de Su Magestad. En referencia a la importancia del arcabuz en la historia de la armería y de la estrategia militar, Braudel comenta que "fueron los arcabuces, y no las bombardas y culebrinas, las que vencieron a los caballeros de antaño (Civilización Material, Economía y Capitalismo, siglos XV-XVIII, 3 vols, Madrid 1984, Editorial Alianza, pág. 340). Señala asimismo la importancia que tuvieron arcabuceros y piqueros en el formidable ejército español en el siglo XVI.

29. APO, Plac., L. 3663, fº 81v

30. APO, Anzuola, L. 728, s. f., 1554. En ocasiones se especifica el material de ciertas piezas, como el "resorte muy bueno de azero" que debe acompañar al muelle, o bien que los frascos estén "muy bien guarnecidos con su buen muelle de ezero" (APO, Plac., L. 3664, fº 42, 1559).

Mejoras técnicas como la mencionada, o la conducente a aligerar el peso del arma, vienen señaladas con detalle. En un contrato de 1558 se dice que “el cañón a de ser más ligero”, y también que dicho cañón “a de ser muy derecho porque ba mucho en ello, y la mira del cañón quadrada y la çaçoleta ansimismo quadrada como en la muestra que se les a mostrado”³¹.

Los mosquetes, que se fabricaban en mucho menos cantidad, aunque en progresivo aumento a medida que se acerca el final del siglo, exigían su propio capitulado. En un contrato de mosquetes del año 1570 los requisitos se apoyan en un modelo previamente entregado, “del mismo grosor y pesor que es la muestra de su magestad que pesa treze libras, con orquilla y todo”³², mientras que otro de 1615 da la impresión de que se eleva el nivel de cambios técnicos exigido, lo que tampoco debe extrañar teniendo en cuenta que se trata de una época en que las continuas guerras provocaron muchos avances en la fabricación de armas³³.

Los requisitos exigidos para la fabricación de las distintas piezas de los arcabuces alcanzaban también al material empleado, especificando incluso la procedencia exigida al mismo, como cuando se habla de “hazer llaves y moldes de arcabuces que su magestad manda hazer”, de los que se anota: “y que el resorte dellas aya de ser y sea de muy buen azero de mondragón y no de fierro”³⁴.

Todos los detalles sobre la confección de llaves y moldes de arcabuces están perfectamente especificados, lo que deja constancia no sólo de las exigencias del cliente, sino también de la preparación técnica de los diversos gremios, además de su capacidad de adaptación.

Los maestros cajeros, por su parte, tenían un importante papel en el conjunto de la fabricación del arma. Las condiciones eran asimismo estrictas, por las necesidades de acoplamiento del resto de piezas. La perfección era pues un requisito en cada componente, puesto que cualquier fallo podía suponer un desajuste imperdonable. El ajuste a la muestra es pues estrictamente exigido³⁵. Así pues se tomaban medidas para “encaxar en cada una de las dichas caxas su cañón de arcabuz y su llabe y en las dichas baquetas sus rascadores”. Se especifican además las distintas calidades de madera para cada pieza, puntualizándose en ocasiones en la documentación este extremo: “caxas o cureñas de nogal, con sus baquetas de fresno”.

31. APO, Plac., L. 3663, nº 8. Una vez acabadas, las armas de fuego eran sometidas a pruebas para ver si funcionaban, tal como se especifica en muchos contratos, utilizando expresiones como “siendo examinados todos ellos y probados los dichos arcabuces cada dos vezes, y cada vez con onza y ochava de pólvora y dos pelotas de plomo” (APO, Plac., L. 3688, s.f., 1580).

32. APO, Plac., L. 3676, nº 117.

33. APO, Plac., L. 3715, nº 61 y 61v. En este concierto se establecen varias normas que eliminan por diferentes motivos las armas defectuosas.

34. APO, Plac., L. 3673, p-38, 1568.

35. APO, Plac., L. 3673, nº 14v, 1568. Los detalles sobre la perfección de su proceso y acabado son expresivos. Leemos cómo “las caxas o cureñas ayan de ser y sean de buena madera de nogal cortada en buena sazón, seca y no berde”, y que “ayan de ser limpias y que no tengan ningún pelo ni repelo y sean muy bien moldeadas, acepiladas y lixadas” (APO, Plac., L. 3673, nº 14, 1568).

Este afán perfeccionista llegaba a elementos que se pueden considerar externos al propio arcabuz, como los frascos y frasquillos para la pólvora, para los que existían también muestras y puntualizaciones precisas³⁶.

2. Un caso particular: los morriones

También nos encontramos con las condiciones precisas que han de presidir la fabricación de los morriones o cascos, cuyos encargos se hacían frecuentemente en la misma cantidad que los arcabuces y a un mismo tiempo. También para ellos existe una muestra que debe servir de fiel modelo: “que han de ser de buen fierro limpios y altos de cresta, conforme a la muestra que pero gonzález de escalante, criado de su magestad, y en su nombre les dió y mostro”³⁷. Puesto que se trataba de proteger la cabeza, los detalles exigidos miran por la integridad física y evitar posibles roces o molestias. Algunos de los detalles formulados hablan de que “han de llebar sus luinas de fierro para cubrir las orejas, y hechados u clabados sobre buen cuero nuebo y rezió”. No haber tenido en cuenta los detalles podía ser motivo de queja, como ocurrió con la recriminación formulada con ocasión de fallos observados en cierto material fabricado, pidiéndose que en el futuro “an de llebar su escudete para poner la pluma al lado izquierdo y más polido que han hecho hasta aquí”. Como respecto al resto de los elementos y piezas de armamento, los examinadores reales vigilan la calidad de la mercancía, pasando examen de los emisarios enviados desde la corte, o bien “lo que en su nombre el dicho pero gonzález de escalante señalar e nombrare”.

3. Infraestructura: Tradición, técnica y recursos

Si Gipuzkoa ofreció desde antiguo una imagen moderna, industrial y dinámica, se debió a una serie de factores muy variados. El Valle del Deva era capaz de producir armas de calidad y, como veremos, en cantidades notablemente altas. Respondía de este modo a la principal demanda generada en la época por parte, sobre todo, de la mayor potencia bélica de aquel tiempo. Para ello era preciso contar con unos recursos importantes, que ni surgían por azar ni se mantenían sin el concurso de una sociedad preparada para este desafío. Recursos materiales, técnica más que apreciable, y un sector social con una importante dedicación a la manufactura del hierro eran condiciones indispensables para que surgiera un fenómeno como el de la armería vasca.

En referencia a la capacidad de producir armas en la zona de Valle del Deba y su entorno disponemos de un documento a cuyo autor difícilmente podemos tachar de interesado, por tratarse del propio veedor Lope de Elio. El informe al que nos referimos, redactado en los últimos meses de la vida de este veedor, tiene la virtualidad de proceder de la persona en mejor posición, tras sus quince años de dedicación y vigilancia del sector armero, para analizar la realidad armera vasca^{37b}. Una sola frase del informe deja entrever la impor-

36. Veamos una cláusula del contrato de fabricación: “sean de la bondad, talle, forma y tamaño y perfección como es la muestra de su magestad que es la que últimamente enbió don juan manrique de lara y se les muestra... que los dichos flascos y también los flasquillos hayan de ser con tapadores sacadizos, y que el cañón bien cosido de manera que esté fixo y no salga afuera ni cayga dentro y que los colgaderos salgan fuera del fiasco un dedo... y sean de buena madera, sean de olmo o aya muy bien hechos, guarnescidos y cosidos”.

37. APO, Plac., L. 3663, fº 44, 1558.

37b. A.G.S., G.A., Lef. 303, fº 207.

tante capacidad productiva armera de la zona: “La fábrica de las armas está puesta en tan buen punto que si fuese nesçesario se pueden azer diez y ocho o veynte mill arcabuzes al año, y dos o tres mill mosquetes y quince o veynte mill picas”, A esto se añade que “esto se entiende no faltando el dinero para ello”.

En el análisis realizado por Elio se incide en el problema puntual de la fabricación de picas, haciendo constar que los fresnos iban disminuyendo, “porque ya no los plantan como solían por el poco aprovechamiento que tienen de toda la asteria menuda al servicio de vuestra magestad, conviene dar orden que no cese el criar de los fresnos que vienen muy tarde a criarse, porque an menester veynte y cinco o seis años de tiempo para criarse, y en algunas partes treynta”.

La decadencia de los “armeroles” era particularmente grave en Bizkaia, donde la dedicación a tal oficio iba desapareciendo “por no averlos vuestra magestad ocupado en hazer obra para su real servicio”^{37c}.

Es difícil evaluar la verdadera calidad de las armas producidas en el País Vasco en aquella época. Es conocido que con el acero de Mondragón se fabricaban armas blancas que autores de la época catalogan como indudablemente mejores que las fabricadas en Milán. Famosas fueron las espadas que, con el mencionado acero se templaban en Toledo, a orillas del Tajo, negocio al que no era ajena gente de nuestra tierra. En cuanto a las armas de fuego portátiles, probablemente tampoco andarían muy a la zaga respecto a otros centros europeos³⁸.

La demanda de armas vasca era muy cuantiosa, y lo mismo la Corona que los municipios o particulares acudían a Placencia y alrededores y confiaban sus necesidades a los armeros de la zona.

La fabricación de armas requería la confluencia de una serie de circunstancias favorables para hacerla posible. Era preciso disponer de medios materiales y técnicos que eran difíciles hacer converger en una zona reducida en extensión y medios materiales. Uno de los descubrimientos más interesantes en este campo es ir constatando que los elementos precisos, las circunstancias adecuadas, y el empuje humano que creó una red de producción como la de la armería vasca, fue fruto de una increíble capacidad de coordinación, sentido de la oportunidad y espíritu de solidaridad. Este espíritu se va apreciando al seguir el proceso de fabricación de un arcabuz, o incluso de una simple pica o lanza. Y no me estoy refiriendo a las dificultades técnicas en sí, pues éstas sólo constituyen la culminación de un complejo proceso, previo a la fabricación misma. No voy a analizar el tema, tal como he indicado anteriormente, bajo el prisma de la técnica utilizada, sino del sustrato que subyace a

37c. Elio propone una solución. Dado que en los últimos años “de milán y otras partes se traen murrones y coseletes para vuestra magestad, sería bien ocuparlos traiendo de milán o otra parte un par de oficiales pláticos por que en Vizcaya como aya quien les enseñe, luego se aplicarán muchos al oficio” (Ibidem, nº 207-207v).

38. Un documento fechado en Fuenterrabía, importante plaza militar, el año 1541, nos obliga a ser prevenidos en cuanto a la supuesta mayor calidad de las armas procedentes de fuera. Pero Sánchez de Alcayaga, “mayordomo de la artillería e municiones de su magestad”, hace un examen de las 800 escopetas que para defensa de esa plaza se trajeron años atrás de Flandes, de las que comenta que ninguna vale para nada, están “pasadas de moo”, y dice también que “antes serían más dañosas para amigos que para henemigos y que ninguno dellos no osarían tirar con dichas escopetas” (APO, Fuenterrabía, L. 327, nº 98 a 99v).

esta técnica y la hace posible. Sería tarea fácil, con los documentos en la mano, analizar los elementos y pasos técnicos de los morriones y coseletes o corazas ligeras fabricados en Durango y en Gerrickaitz, las picas de Elorrio, o, sobre todo, los arcabuces y mosquetes confeccionados en Placencia, Eibar, Elgóibar, Bergara y otras poblaciones. Esto sólo supondría una pequeña parcela de una realidad de una extraordinaria complejidad, que en distintos apartados intento explicar tomando como ejemplo el "arma reina" de la producción guipuzcoana, el arcabuz.

Si nos atenemos a los componentes metálicos del arcabuz, hay que tener en cuenta primero la propia adquisición del hierro, o bien del acero para ciertas piezas. Aunque la presencia del hierro en la zona, en gran cantidad, es incuestionable, los métodos de adquisición de ese mismo hierro destinado a la fabricación de armas, como por otra parte el que se compraba para cualquiera otra industria, no resulta tan sencillo ni obvio. En realidad existía una producción que salía al mercado sencillamente porque los artesanos tenían dinero para adquirirlo por sí mismos. Sin embargo, el sistema habitual consistía en encargar su fabricación, según las necesidades. Alguien tenía que encargarse de adelantar el dinero o los materiales. De este modo, los que recibían el encargo de fabricar mosquetes se ponían en contacto con los ferrones para encargarse la fabricación, a veces incluso la preparación de planchas para facilitar el proceso³⁹.

El cañón del arcabuz, los moldes y las llaves podían fabricarse en distintas poblaciones, aunque el examen final pasaba por el veedor, quien habitualmente residía en Placencia. Los materiales, así como los que los trabajaban, estaban repartidos por distintas villas, desde Oñati y Mondragón hasta Elgóibar y Eibar, e incluso en varias villas de la zona Este de Bizkaia⁴⁰.

Hemos comprobado las exigencias de los representantes reales de que, por ejemplo, ciertas piezas fuesen de acero de Mondragón, pidiéndose en ocasiones incluso la propia colaboración de oficiales de la mencionada villa⁴¹. No sólo se suministraba materia prima de Mondragón, sino que se exigía incluso la fabricación de elementos completos, de verdaderos aparatos mecánicos de indudable complejidad⁴².

39. Son frecuentes los contactos directos con ferrierías, tal como lo hace el armero de Placencia Juan Ibáñez de Churruga, quien compra "veynte y nueve quintales de fierro que yo tengo pesados en la herrería baxera de carquiçano que ayer día martes... los hobe e compré" (APO, Plac., L. 3661, fº 80v, 1552). El veedor González de Escalante mandó arrendar "la herrería llamada por su nombre arresate", de Mondragón, "para que en ella se hiziese el horno para la fundición de la pelotería de su magestad" (APO, Plac., L. 3663, fº 86v, 1558). En relación directa con la fabricación de arcabuces, encontramos un contrato con la ferriería de Andicano, de Elgóibar, para que en ella se fabriquen "çinco quintales de fierro en planchas para cañones de arcabuzes" (APO, Plac., L. 3678, fº 29v, 1572), lo que indica claramente cómo algunas ferrierías menores se dedicaban a preparar el material adecuado para el proceso de fabricación de armas.

40. Pero de Aguirre, vecino de Zaldívar, en la merindad de Durango se compromete a entregara Juan Pérez de Arizaga, vecino de Placencia, "cincuenta quintales de fierro delgazado y hecho planchas de arcabuzes y mosquetes de la munición de su magestad bueno y a contento puesto y entregado en el peso de alaarreaga" (APO, Plac., L. 3738, fº 96, 1594).

41. Pero García de Alli, comisario nombrado por las Juntas Generales de Gipuzkoa, declara que las armas fabricadas en Azpeitia "se hubieren de hazer con el acero de la dicha villa de mondragón, y así bien con el metal que llaman acerillo" (APO, Berg., L. 146, fº 281, 1585).

42. En una carta de pago del año 1557 se habla de "ciertos hedifiçios de maderamiento o carpintería en el orno que para la pelotería de su magestad de presente se haze en la villa de mondragón" (APO, Plac., L. 3662, fº 80).

En referencia a la complejidad del proceso productivo, tenemos también el caso de la preparación de elementos necesarios para la fabricación de pelotería. Sin duda, uno de los elementos más complicados eran los barquines o fuelles. Pues bien, la propia composición de este instrumento, cuyos detalles habitualmente pasan desapercibidos dentro de un estudio sobre armería, nos ayuda a enriquecer nuestra visión sobre la compleja maquinaria productiva que apoyaba a los diversos elementos de la fabricación armera⁴³.

Ferrerías, fraguas, montes para carbón, medios de transporte, técnicas de fabricación, todo esto y más elementos eran precisos para poder fabricar armas, y todos ellos se daban en el País Vasco. Prácticamente toda la población y buena parte de los medios materiales de que se disponían, se empleaban en amplias zonas para la fabricación de armas. Esta disponibilidad alcanzaba, como es obvio, también a distintos edificios. Aparte de la utilización de ferrerías, fraguas, lonjas y fábricas, forzosamente se tenían que utilizar depósitos de almacenaje para armas, sobre todo en épocas de asientos importantes. Disponemos de un ejemplo que resulta clarificador. Se trata de un palacio de Placencia, propiedad de Martín de Churruca, natural de esta villa pero vecino de Burgos, edificio que se utilizaba como almacén de las armas fabricadas para el Rey. Churruca presenta una demanda relacionada con el pago de la renta por la utilización de su casa para tal menester. La demanda se presenta en estos términos: "que como le hera notorio, había muchos años que su magestad se serbía de unas casas que el dicho martín de Churruca tenía en esta dicha villa para recoger en ella sus armas e municiones, e al principio que para este efeto se las tomaron fue solamente la parte subsera de las dichas casas, y se les señaló alquiler de doze ducados por año, y después acá, aunque los alquileres de las casas habían subido debiéndosele acreçentar, no se ha echo, aunque se le ha prometido, antes les han tomado las partes vaxeras de la dicha casa por ser necesarias para las dichas municiones, tomándole los lagares, de que solía traer buen aprovechamiento, y habiéndose agraviado desto los años pasados, no se les ha echo recompensa"⁴⁴.

Casi veinte años más tarde, una propuesta de maestros armeros de distintas localidades nos muestra que los veedores recurrían a la utilización de grandes casas o torres fuertes habilitadas para almacenes donde las armas estuvieran a buen recaudo de ladrones o del fuego. El veedor Aybar había impuesto a los fabricantes de fuera de Placencia que llevaran

43. Veamos algunas de las condiciones exigidas a los maestros oficiales que debían fabricar "el par de barquines que se han de hazer para la fundición de la pelotería:

Primero, que el madero que a de servir de fuste para los barquines aya de ser y sea de olmo o tejo, que sea muy bien seca y sin ninguna lesión.

-Yten, que el cuero con que se han de hazer los dichos barquines aya de ser y sea de buen cuero de casta de nobillas, nuebos y bien adobados.

-Yten que la clabazón con que se ayan de coser aya de ser y sea de ciaba de tillado que el asta tenga corta y la cabeça tenga ancha del anchar de un real, y la costura aya de ser de dos dedos en dos dedos".

Se siguen otras condiciones, y de todo ello hay que seguir que había medios para ajustarse a las mismas, y una fuerte tradición en dicha fabricación, lo que por otra parte lo avala toda la industria ferrona en general.

44. APO, Plac., 3699, s.f., 1579. Comenta Martín de Churruca que, puesto que no es la intención del Rey hacer semejantes vejaciones a sus súbditos, pide que se le paguen lo menos 30 ducados por año, pues por semejantes casas se acostumbra pagar esta cantidad y aun más. Aparte de esto, se queja de que "por la carga y descarga de las dichas municiones e prueba de los arcabuzes e mosquetes, las dichas casas resçiben mucho mayor daño del que recibirían a estar alquiladas para bibienda y habitación, y como es notorio, balen las dichas casas dos mill y quinientos ducados". Se ruega a Su Magestad que, caso de no querer subir dicha renta, se abandone la casa para que sea alquilada a personas que estarían dispuestas a pagar mayor cantidad de dinero.

las armas, a su cuenta y riesgo, hasta la mencionada villa, donde estaba situado el “magazén” oficial. El día 4 de Diciembre de 1596 “Los oficiales de las fábricas de armas de las villas de eybar y ermua y bolibar” formularon al veedor una petición en el sentido de poder seguir guardando las armas en una de esas villas, concretamente en Eibar, sin tener que llevarlas hasta Placencia^{44b}. En Julio de 1597 son “Los oficiales que labran las cajas de mosquetes y arcabuzes en la villa de eybar” quienes se quejan de que el veedor les apremia a llevar las armas a Placencia, “Al almacén de su magestad”, a su propia costa. Los fabricantes explican que de tal medida “reçiven mucho daño así en el acarreto como en que se podían quebrar algunas caxas y llaves, para cuyo remedio los dichos oficales an arrendado una torre fuerte de cal y canto con sus puertas y ventanas de hierro a su costa para que sirva de almacén de su magestad, casa esenta y separada de otras casas, de suerte que no ay peligro de fuego ni de ladrones, para que todo lo que se labrare en la dicha villa se enziere en ella y tome las llaves el dicho veedor”^{44c}.

Existen también claros indicios de que, debido a exigencias de las nuevas técnicas y cambios en la forma de construir las armas, también en el País Vasco los armeros adecuaban y actualizaban sus técnicas a las nuevas exigencias, para lo que en ocasiones recurrían a técnicos extranjeros.

Las novedades, obviamente, exigían una gran preparación técnica por parte de los mencionados armeros. La flexibilidad y adaptabilidad de éstos es digna de mención. Las diferencias no se ceñían sólo al tamaño mayor o menor del arma, sino a diferencias que se nos asemejan notables. Miguel de Iturrao, vecino de Eibar, maestro de hacer escopetas, recibe un encargo en que, además de variar el tamaño usual del arma, se exige que parte de la producción sea de “llabes de cacoleta”, debiendo funcionar el resto con “llabes de golpe”⁴⁵. Los artesanos demostraban una verdadera habilidad en la adaptación a las nuevas exigencias, y sobre todo en rentabilizar los esfuerzos utilizando o adecuando los ingenios ya conocidos para determinados trabajos para los que originariamente no fueron hechos. Esta “reconversión” la advertimos en el caso de Juan Ladrón de Zurbano, quien arrienda al vecino de Bergara Antonio de Aguirre, molinero en el molino de gaviria”, una “barrena que él tiene en el dicho molino de gaviria para hefeto de barrenar arcabuzes con el agua de una rueda corriente y moliente bastante y suficientemente aunque falte para las otras ruedas del dicho molino, con todo su servicio, entrada y salida que le pertenezcieren según que para tal barrena se suele y acostumbra dar a todas oras”⁴⁶

Sin duda alguna, la fabricación de armas atrajo hacia la zona de Placencia gente en busca de trabajo, pero también a quienes pretendían instalarse en la zona para ofrecer sus servicios y a la vez especializarse en la armería, aprendiendo las técnicas de los maestros armeros. Esta atracción que ejercía la fabricación de las armas de fuego no sólo se dejaba

44b. A.G.S., G.A., Leg. 508, s.f. Se hace notar que en Bolívar existe un solo forjador, en Ermua tres y en Eibar cuatro.

44c. Ibidem, P 189.

45. APO, Plac., L. 3673, nº 101, 1568

46. APO, Berg., L. 109, nº 192, 1579. La utilización de molinos para estos menesteres debió ser bastante corriente. El servicio era sin duda apreciado por los arcabuceros, pues la renta percibida por medio año (del 6 de Junio al 25 de Diciembre) es de doce ducados. En otro contrato, esta vez de Placencia observamos que se arrienda por diez ducados “la meitad de una rueda del molino de barrenar arcabuzes” a Joan de Vagazcoitia, “forjador de arcabuzes” (APO, Plac., L. 3737, nº 75, 1600).

sentir en poblaciones tradicionalmente más dedicadas a otros tipos de industria, como Oñati, donde la piquería se conocía desde antiguo, sino incluso sobre el excedente laboral francés. La presencia de franceses queda bien reflejada en protocolos.

La atracción sobre artesanos y aprendices oñatiarras se produjo hacia finales del siglo XVI⁴⁷. El año 1593 Antón de Mendiara, mozo oñatiarra de 17 años, se aparea "por moco aprendiz en el oficio de guarnesçer frascos de arcabuzes yazer llaves de ellos con joan garçia de Churruca, vezin de la villa de plasencia"⁴⁸, y en 1598 Pedro de Madina, joven de 18 años de la misma villa se compromete a servir durante dos años "en el oficio de limar cañones de arcabuzes"⁴⁹.

La presencia de operarios y aprendices franceses no es casual. Algunos venían como simples criados, con muy pocas exigencias. Pedro de Liborna, "natural francés", quien se obligó a servir a Juan Enríquez de Churruca "en su oficio de hazer llaves y moldes de arcabuzes, y en otras cosas tocantes al oficio de cerragería"⁵⁰, recibe como salario 16 reales al mes. Hernando de Dozeret, otro joven francés, se aparea por seis ducados al año más cama y mantenimiento, con Pedro de Narbaiza, "en su oficio de herrería forjando y limando y goarnesciendo arcabuzes"⁵¹. Como es lógico, no todos ellos paraban en Placencia. Realmente era la zona la que ejercía este atractivo sobre algunos extranjeros que intentaban especializarse en algún oficio dentro de la armería. Martín Ibáñez de Artazubiaga, vecino de Bergara, contrató al francés Juan de Balpiedra por una año "en su oficio de herrero". Este artesano debía ser bien conocido en la zona, donde se le denominaba "el francés", siendo su cotización y condiciones muy superiores a las de los anteriormente mencionados⁵².

4. El area de producción armera

Como hemos venido diciendo, Placencia era el lugar más conocido en el capítulo de las armas. Su nombre actuaba como contraseña, ejerciendo un poder como el atribuible en la época actual a la "denominación de origen" de la producción armera de la zona. A sabiendas de que en el proceso de la fabricación de dichos productos intervenían muchas poblaciones, vamos a mencionar sólo las directamente implicadas y las que como tales aparecen en la documentación que manejamos.

La relación de estas villas y lugares es muy amplia, como puede observarse a través del cuestionario de un pleito de 1547⁵³. En una de las preguntas de dicho cuestionario se

47. Hay referencias a este hecho en mi libro *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, 2 vols., San Sebastián 1990, y sobre este punto en particular en el T. II, pág. 259.

48. APO, Oñati, L. 3046, f° 152.

49. APO, Oñati, L. 3050, f° 202.

50. APO, Plac., L. 3665, f° 10v, 1560. Al acabar el contrato, el mancebo recibiría "una gorra negra toledana", y durante su estancia le había de mantener y dar cama, "onestamente como a oficial".

51. APO, Plac., L. 3680, f° 60, 1574

52. El pago por el contrato es de 24 ducados "en dinero adinerado", y se le entregarán también cuatro arcabuzes "hechizos", con la condición de que dicho francés pusiera "a su costa las quatro planchas para los dichos cañones". Martín Ibáñez se compromete también a darle "de comer, beber, y cama en que duerma y labarle sus camisas" (APO, Plac., L. 3678, f° 88, 1572).

53 Arch. Chanc. De Valladolid, Pleitos Civiles, Masas (F), C. 2316-2.

dice "Yten si saben que...juan de sagarraga...anduvo fuera de su casa e a su costa en las villa y lugares de plazencia, Vergara, mondragon, Oñate, eybar, durango, e marquina, e gernica, elgueta, elorrio, escoriaca e otras partes donde las dichas armas de munizion hazia por tiempo y espacio de veynte meses, haziéndoles hazer la dicha munizion...". Entre estas poblaciones hay que incluir a Elgóibar, no mencionada expresamente por ser Juan de Hermua, asentista de armas, vecino de dicha villa, desde donde dirigía la operación.

Otros documentos señalan como villas armeras a Zaldívar, Bolívar y Ermua en Bizkaia, y Elgueta, Anzuola y Azcoitia en Gipuzkoa, llegando entre todas ellas a la veintena de poblaciones las que tenían directa relación con la fabricación de armas.

Voy a incluir en esta relación el nombre de Atáun, por una razón de oportunidad: puede que su contribución no fuese relevante, pero su ejemplo nos ayudará a reflexionar sobre un hecho ya sugerido anteriormente: que fueron muchos los pueblos que directa o indirectamente contribuyeron en la tarea de fabricar los distintos componentes que cada arma necesitaba. La participación de Atáun queda reflejada en escrituras notariales en Placencia y Bergara, a cuenta sobre todo de su aportación de madera para frascos de arcabuces. Miguel de San Román, vecino de Atáun, se obliga a entregar en San Sebastián "treyn ta y dos cargas de tablas", material destinado a fabricar "flascos de la munizion de su magestad"⁵⁴. El mismo San Román, ocho años antes, se había obligado a suministrar "nuebe cargas de tabla para flascos de arcabuces"⁵⁵, habiendo de ser las tablas "de buena madera de aya y bien labrada y sana". La contribución de esta población a la armería se extiende también a la fabricación de cureñas o soportes de madera del arcabuz, según se desprende de una denuncia de embargo de "tres cargas de caxas de arcabuzes" sobre Joan de Bazterrica, vecino de Atáun, por dineros que el mismo adeudaba⁵⁶.

5. Los sistemas de contratación

5.1. Contratos con los suministradores

Si un particular, o un municipio, quería adquirir cierto número de arcabuces, mosquetes o picas, lo más sencillo era ponerse en contacto con un modesto fabricante, aunque también podía recurrir a diversos mercados y ferias, donde podía encontrar armas en pequeño número. Pero cuando se pretendía realizar una operación de cierta envergadura, había que contar con mercaderes o fabricantes poderosos. Estos se comprometían a servir el material en determinadas condiciones y plazos, repartiendo en general el trabajo de realizar dichas armas entre varios armeros.

Cuando el Duque de Maqueda, en 1552, quiere adquirir 1000 arcabuces y 200 mosquetes, recurre a un importante personaje de Bergara, Miguel de Segura, dueño del palacio de Ozaeta. Miguel de Segura, que acepta el encargo, toma como colaboradora su hermano, el

54. APO, Plac., L. 3700, f° 144v, 1580.

55. APO, Plac., L. 3678, f° 23v, 1572.

56. APO, Berg., L. 89, f° 23v, 1574.

maestre Pedro de Segura⁵⁷. Aceptar un encargo de este calibre requería disponer de solvencia económica y buena situación social, aunque el que se encargaba de la operación no fuese el mismo armero, como es casi seguro que ocurrió en el caso de Miguel de Segura. Cualquier dificultad podía poner en aprietos al suministrador, y éste debía tener las espaldas cubiertas para cualquier emergencia. Precisamente el contrato con el Duque de Maqueda no se realizó, según queda señalado en un segundo contrato de menor alcance, “no se puede de presente afetuar por no aber aparejo para hazer los dichos mosquetes y arcabuzes”, redactándose una segunda obligación de fabricar cincuenta arcabuces y otros tantos mosquetes, que deberían ser entregados a los tres meses de firmado el contrato⁵⁸.

Miguel de Olabarría, vecino también de Bergara, se compromete a entregar cierta cantidad de arcabuces, por lo que a su vez suscribe contratos de fabricación con distintos maestros armeros. Miguel de Unamuno se compromete a fabricarle 158 cañones de arcabuces⁵⁹, Domingo de Loyola le hará 63 cañones⁶⁰, Juan de Churruca otros 63⁶¹, mientras Juan Enriquez de Churruca le fabricará doscientas llaves y doscientos moldes para arcabuces⁶². La contrata de trescientos frascos y otros tantos frasquillos se divide entre dos fabricantes: Sebastián de Ibarra y Martín de Yraola, siendo el oficio de este último el de escribano, quien a su vez debió subcontratar a otros operarios⁶³.

Un año antes González de Escalante negoció directamente la fabricación de arcabuces, para lo que recurrió a los maestros armeros más reconocidos, como eran Domingo de Loyola, al que le encargó 300 cañones de arcabuces⁶⁴, a Juan Ibáñez de Churruca otros 300⁶⁵, y a Martín Ibáñez de Unamuno 500⁶⁶.

Los contratos de armas, fueran estos del Rey o de otros personajes o instituciones, se realizaban desplazando al Valle de Deva un representante, que en el caso del Monarca tenía residencia permanente en la zona. La escritura podía tener un encabezamiento como el que sigue: “Sepan quantos esta carta de obligación vieren cómo yo furtuño de guernica, vecino de la villa de sant clemente del marquesado de villena, estante al presente en esta villa de

57. APO, Anzuola, L. 723, s.f. Entre las condiciones, muy detalladas, señalaremos sólo dos que nos ayudarán a establecer una comparación sobre el tamaño del arma y el peso del proyectil entre mosquete y arcabuz. El primero alcanzaba siete palmos (casi metro y medio de largo) y podía disparar un proyectil de dos onzas (sobre los 60 grs.), mientras el arcabuz tenía de largo cuatro palmos y medio, disparando pelotería de media onza.

58. APO, Anzuola, L. 723, s.f.

59. APO, Plac., L. 3664, fº 31v, 1559

60. *Ibidem*. fº 32v

61. *Ibidem*, fº 33v.

62. *ibidem*, fº 34.

63. *Ibidem*, fº 35.

64. APO, Plac., L. 3663, fº 76, 1558

65. *Ibidem*, fº 77

66. *Ibidem*, fº 78. El plazo que se establece para la entrega de estos 500 cañones es de apenas tres semanas

plazencia de la provincia de guipuzcoa, otorgo e conozco por esta presente que me obligo con mi persona y bienes muebles e raíces habidos e por haber de dar e pagar a vos juan ibáñez de Churruca e martin ybáñez de Unamuno e domingo de loyola, vezinos desta dicha villa de plazencia que presentes están, y a cada uno y qualquier de vos insolidum e vuestra voz, sesenta y nueve mill y nuebeçientos y quatro maravedís de buena moneda castellana que de dos blancas se haze un marebedí, son por razón de resta de valor y montamiento de quatroçientos arcabuzes con todos sus aparejos que de vos los susodichos he tomado⁶⁷.

Los contratos podían ser también sólo con uno de ellos, como el suscrito entre dos mercaderes de Córdoba con Martín Ibáñez de Unamuno⁶⁸, quien se compromete a entregarles mil arcabuces, "los trezientos e treynta e quatro dellos que sean llanos y encavalgados en sus caxas de nogal o mançanos... y asentadas sus llaves y baquetas y con sus frascos y frasquillos...", y el resto con algunas diferencias señaladas en la escritura. La redacción de las condiciones completas ocupan unos cinco folios, y su texto denota un profundo conocimiento del asunto por parte de ambas partes contratantes.

Naturalmente, estos contratos vienen acompañados por subarriendos que reparten el trabajo, tal como hemos señalado, de modo que la documentación permite seguir muchos de los movimientos realizados por estos importantes maestros armeros, maestros que aceptaban la representatividad del resto de armeros menos importantes o conocidos. Martín Ibáñez de Unamuno recurría no sólo a armeros de su propia villa, sino a los de varios puntos de la amplia zona armera. Por ejemplo, contrata al vizcaíno Juan de Huribe, vecino de Zaldívar, "maestro de hacer llaves y moldes de arcabuzes". Unamuno le trae a su casa para realizar el trabajo, bajo la promesa de que durante el tiempo de contrato sólo trabajará para él⁶⁹.

A su vez, Domingo de Loyola, "escrivano vezino de la dicha villa" de Placencia, cuenta con los servicios de Juan de Arriola, vecino de Elgóibar, "morador al presente en la herrería sutil de ybarra"⁷⁰, quien le fabricará en dicha herrería cuatrocientos cañones de arcabuces, entregando "cada sábado de cada semana todos los cañones que forjare durante cada semana". Todos los dichos cañones pasarán las pruebas de bondad "así en esta villa de plazencia como donde quiera que el dicho domingo de loyola los bendiere, diere y entregare, con carga y media de pólvora y su pelota".

La amplia participación de un importante sector de la población de la zona armera en labores de diferente índole se va apreciando a medida de que se avanza en el análisis de la documentación, pero resulta más gráfico el hecho de que aparezca en un solo contrato una relación en que se implican distintos gremios y labores. En el reparto de 5980 reales ordenado por el veedor Elio entre algunos de los colaboradores fabricantes de armas, se nos ofrece un amplio abanico de participación en torno a una sola operación. Si se extiende este abanico a la participación de aquellos que colaboraran con los "cabezas de serie", los impli-

67. APO, Plac., L. 3660, nº 95, 1555

68. APO, Plac., L. 3674, nº 21, 1569

69. APO, Plac., L. 3658, nº 86v 1554.

70. APO, Plac., L. 3693, nº 1, 1572.

cados en la fabricación de una partida de armas se amplía extraordinariamente⁷¹. Veamos la relación de los pagos realizados por Antón de Yraola:

“Primeramente a Juan de Sagarraga y Gabriel de hernizqueta dos mill e quatrocientos reales por docientos cañones de arcabuzes a razón de dos reales cada cañón

A Domingo de bustinca vezino de la villa de hermua mill y veynte reales por ochenta y cinco cañones de arcabuzes a razón de los dichos dos reales cada uno

A Juan Ochoa de Aguirre y Gregorio de hernizqueta vezinos desta dicha villa trezientos reales por dozientas caxas o cureñas con sus baquetas para dichos arcabuzes a real y medio cada caxa con su baqueta y su encaxo de cañón, llabe y rascador

Ytem a Domingo de Yrigoien caxero ciento y veynte y siete reales y medio que los hubo de aver por ochenta y cinco caxas a real y medio cada una...

A Sebastián de ybarra y Juan Ochoa de Aguirre vezinos desta dicha villa quatrocientos y dos reales y doze maravedís por los dozientos y ochenta y cinco floscos con sus flasquillos para los dichos arcabuzes a quarenta y ocho maravedís cada fiasco con su flasquillo en blanco

Ytem a Juan de Hondarca baynero vezino de la villa de vergara ciento y sesenta y siete reales y veynte y dos maravedís por el cubrir de los dichos dozientos y ochenta y cinco floscos con sus flasquillos a veynte maravedís cada fiasco con su flasquillo

Ytem a Juan García de Loyola y Juan de ybarra vezinos desta dicha villa quatrocientos y dizenuete reales y quatro maravedís por dozientas y ochocientas y cinco llaves con sus moldes para los dichos arcabuzes al presçio de cinquenta maravedís cada llave con su molde y dos tornillejos

A Juan de reçalbal, Juan Martínez de goycuchea aceladores ciento y sesenta y siete por el acelar de los dichos dozientos y ochenta y cinco cañones a veynte maravedís de cada uno

A Francisco de vagazcoytia vezino desta villa ciento y veynte y cinco maravedís por dozientos y ochenta y cinco rascadores a quinze maravedís cada rascador con su sacapelota...

A Pedro de abraen lancero, vezino da la villa de mondragón seyscientos y dizesiete reales y medio por las dichas dozientas y quarenta picas...

Ytem a Juan de mondragón vezino de helorrio dozientos y treynta y tres reales y doze-seys maravedís por dozientos y quarenta fierros a veinte y çindo maravedís cada uno, y por dozientas y quarenta argollas... a tres blancas cada una, y por dos mill y quinientas tachuelas, a quatro reales y medio el millar”.

Una relación más corta, aunque especialmente clarificadora por otros conceptos, es la relacionada con los “oficiales lanceros” de Elorrio, gremio que se quejó de que se les paga-

71. APO. Plac., L. 3688, s.f., 1580.

ba poco por la fabricación de las picas⁷². De los siete maestros lanceros que figuran en esta lista, a cada uno de ellos se le acompaña la coetilla “y consortes”, lo que multiplica el número de operarios encargados de la fabricación de picas, sobre todo teniendo en cuenta que el documento está redactado en Elorrio y sólo alcanzaba a una parte de los fabricantes lanceros, que en gran número ejercían este oficio en esta villa.

5.2. Los subcontratos

En la escala más baja de los aparejamientos surgidos a raíz de los grandes contratos de fabricación de armas están los subcontratos. El maestro que tiene a su cargo la fabricación de un determinado número de armas toma a su cargo otros operarios, sean estos cotizados oficiales, criados o aprendices. Los contratos o aparejamientos son muy distintos dependiendo de la calidad del contratado. Las condiciones dependían también probablemente de para quién se trabajaba: es probable que los talleres más conocidos pretendieran contar con los servicios de los mejores oficiales. Juan de Churruca contrata al arcabucero bergarés Martín Ibáñez de Artazubiaga, quien “se obligaba y obligó de servir al dicho joan Churruca el maestro en su oficio de forjar arcabuzes..en la casa y fragoa del dicho joan Churruca”, debiéndole pagar por el servicio de un año 50 ducados, aparte de darle “de comer y beber días de fiesta y labor, cama en que duerma y alimpiándole sus camisas, y la dicha comida y bebida en casa y mesa del dicho churruca”⁷³. Se trata de un contrato “de igual a igual”, cuidándose los detalles de la categoría, siendo el pago de 50 ducados un sintoma claro de la alta calidad de los servicios que ofrecía.

Otros operarios se alejan mucho de alcanzar esta primera cifra, aun tratándose de oficiales reconocidos. Domingo de Arechaga, que promete servir a Pedro de Narbaiza “en su oficio limando, goarnesciendo y forjando arcabuzes”, cobra 20 ducados por año⁷⁴. El mismo Pedro Narbaiza contrata en 1577 a Hernando de Dozerel, francés, “en su officio de limar y guarnesçer arcabuzes”⁷⁵. El sueldo sería de 26 ducados y “hallende un jubón de olanda nuevo flamante”.

Naturalmente, no tenemos noticias de la mayor parte de los contratos realizados, por la sencilla razón de que no se realizaban ante notario. El mismo Narbaiza formaliza un apareja-

72. APO, Plac., L.3685, s.f.. 1578. La petición pretende conseguir que se les pague por docena 35 reales, por los 33 que se les pagaba, y 29 y medio por los 28 que hasta el momento percibían, Según dicen, los contratos anteriores se producen “con pérdida de sus haciendas”.

73. APO, Plac., L. 3681, fº 47,47v, 1575. Un documento de quince años más tarde relata cómo Martín de Artazubiaga acompaña a su hijo Asencio, quien con licencia de su padre se compromete a servir a Pedro de Mendiola “en machear mosquetes y arcabuzes y barrenarlos” (APO, Plac., L. 3713, s.f., 1590), cobrando “de jornal un real por cada día de lavor... y hallende su sustento necesario y cama... con que los días que estubiere enfermo se sustente a su costa, y los que dexare de travajar y no sea obligado en los tales días el dicho pero a le dar de comer ni beber ni cama en que duerma”. El padre colocaba al hijo en la dura escuela de la vida de armero, aunque se supone que cuando no trabajaba el muchacho se acogía a su casa paterna de Bergara.

74. APO, Plac, L. 3680, fº 61, 1574. Se dice que se le promete dar “todo el buen tratamiento según que a semejantes oficiales se suele y acostumbra en esta dicha villa”.

75. APO, Plac., fº 79. Aunque los domingos no se trabajaba, sí se aprovechaba par tomar acuerdos y firmar escrituras. En un convenio entre Juan Pérez de Arizaga y Pedro de Celayeta, éste se comprometía a limar arcabuzes para Arizaga “desde mañana lunes” (APO., Plac., L. 3732, fº 20, 1597).

miento con Thomás de Albiz para hacer chispas, cobrando por ello 22 ducados y mantenimiento más cama. Pero debido a cierta circunstancia, sólo se hizo escritura de la prolongación de dicho contrato, ya que “dixo que él se aparejó verbalmente... y que este dicho aparejamiento lo hizieron por los días de nabidad próximo pasado e no pasaron escritura alguna, e debaxo del dicho aparejamiento le había serbido”. Esto indica que en multitud de ocasiones los contratos se realizaban sin formalizarlos ante notario, lo que por otra parte tampoco es de extrañar, pues la práctica de acudir al escribano era algo reciente, y frecuentemente fuera del alcance de muchas economías⁷⁶.

No son inusuales los contratos de oficiales promovidos por mujeres, muchas de las cuales al quedarse viudas asumían los compromisos y negocios de sus maridos. Doña María Ibáñez de Churruca, sin duda ella misma perteneciente a familia de armeros, viuda de Domingo de Mendiola, se apalabra con Juan de Oquendo “en el oficio de limar y guarneser arcabuzes y mosquetes”, pagándole por año la nada despreciable suma de 31 ducados⁷⁷.

La vida de los aprendices no era sin duda un camino de rosas. Estos pasaban a formar parte prácticamente, durante cuatro o cinco años, de la familia del que les contrataba. Los muchachos eran presentados en general por sus padres, como hemos comprobado en el caso de los Artazubiaga. Al joven Juan de Bedia, vecino de Aramayona, le acompañó a Placencia su tía María de Anchico, con la intención de colocarlo en casa de Simón de Yraola. Este le había de enseñar el oficio de “acicalar espadas, arcabuzes y mosquetes e fazer baynas de espadas”⁷⁸. El contrato duraba cuatro años y medio, pagándosele por todos ellos ocho ducados, más el sustento y cama, además de todo “lo que hubiere menester para un vestido, y hallende lo susodicho el dicho simón de yraola le prometía de hazerle un sayo e çaraqueles del paño e color y del presçio que él quisiere, y hallende todo el calcado nesçesario”.

5.3. Los asientos con la Corona

Cuando el Rey hacía un gran pedido de armas, se ponían en marcha todos los dispositivos de la maquinaria con que contaba la organización armera de la zona del Deba. Los asientos con los armeros se formalizaban a través del veedor, quien era ayudado por un contador que se encargaba de los pagos y un escribano que redactaba los contratos. Disponemos de una serie de escrituras de este tipo de finales del siglo XVI, y su estudio nos permite apreciar cómo la zona armera asumía unos compromisos que sólo en armas de fuego podían alcanzar sumas muy importantes. Anteriormente hemos analizado un informe fechado el 16 de Marzo de 1591 en que Elio aseguraba que se podían fabricar 23.000 armas de fuego, Pues bien, le faltó tiempo al Rey para tomar en serio tal cálculo, pues el 24 de Marzo del mismo año escribe al veedor instándole a que mantenga la fábrica en esa cota

76. APO, Plac., L. 3698, fº 86, 1579.

77. APO, Plac., L. 3695, s.f., 1576. María Martínez de Yraola, viuda de Pero Ibáñez de Mendiola, contrata a Miguel de Murua para que trabaje “en su oficio de limar arzabuzes y mosquetes de la munición de su magestad”, por 24 ducados y medio. Son curiosos los detalles que se especifican en este contrato, como que “aya de limar y lime cada día dos mosquetes, y el día que trabajare en picar las limas uno, y por el consiguiente cada día que entendiere limar cañones de arcabuzes aya de limar y lime tres cañones, y el día que se ocupare la lima, dos” (APO, Plac., L. 3737, fº 43, 1600).

78. APO, Plac., L. 3700, fº 82v, 1580.

de capacidad de producción, y le cursa la orden de que “Hagáis nuevos asientos de veynte mill arcabuzes, tres mill moxquetes y veynte mill picas”^{78b}.

*Cuadro de fabricación de armas*⁷⁹

Fecha	Armero	Localidad	Cantidad(*)
1 26/08/98	Joan Iturrao	Placencia	800/200
2- 26/08/98	Miguel Argárate	Placencia	800/150
3- 29/10/98	Joan Arteaga	Placencia	1000/100
4- 29/10/98	Joan Mendiola	Placencia	800/200
5 31/10/98	Gabriel Hernizqueta	Placencia	
	Joan Vagazcoitia	Placencia	1000/200
6- 31/10/98	Andrés Arriola	Elgóibar	600/100
7- 31/10/98	Andrés Ibz. Irure	Placencia	600/100
8- 31/10/98	Maestre Jn. Churruca	Placencia	600/100
9- 21/11/98	Antonio Elexalde	Mondragón	1000/200
10- 21/11/98	Nicolás Aranguren	Mondragón	1000/200
11-25/11/98	Dgo. García Urigüen	Ermua	800/150
12-26/11/98	Juan Suarendiaga	Eibar	800/150
13- 26/11/98	Andrés Pagoaga	Eibar	1000/200
14- 27/11/98	Mn. G ^a Larriategui	Eibar	800/200
15- 27/11/98	Domingo Andrabide	Eibar	800/200
16- 01/12/98	Pedro Argárate	Bergara	800/-
17- 29/12/98	Gabriel Lenizqueta	Placencia	300/-
	Total		13500/2450

(*) Cantidades de arcabuzes / mosquetes

Los asientos eran casi todos ellos muy parecidos, y el esquema de su funcionamiento era el siguiente:

- Por un lado el contrato lo formalizaba el veedor, en este caso Jerónimo de Aybar, a quien acompañaba el contador de la fábrica de armas, Juan Sáez de Arámburu.

- Por otro lado estaba quien se comprometía a realizar la entrega, dentro de un determinado plazo, de un determinado número de armas. Este es el caso de “joan de iturrao, oficial de hazer cañones de arcabuzes y mosquetes”. A cada uno de estos maestros debía acompañar el compromiso de tres o cuatro fiadores, que respondían caso que el responsable principal no cumpliera con el compromiso pactado.

- A continuación se especifica la cantidad de armas que cada armero se ha comprometido a entregar.

- Acto seguido viene el compromiso de fabricar dos muestras, una de arcabuz y otra de mosquete, “en la conformidad del chanchilón que el dicho capitán tiene, de peso de siete libras y media el que más el arcabuz, y el mosquete treze libra y media, de munición el arcabuz de seys ochabas, y el mosquete de dos onzas”.

78b. A.G.S, G.A., Leg 57. º 144.

79. APO, Plac., L. 3734, s.f., 1598. A lo largo de este legajo se pueden localizar las escrituras que conforman los datos proporcionados en el cuadro.

- Se añaden nuevas condiciones relativas a medidas y características de las armas, y se ordena realizar dos pruebas de aptitud de dichas armas.

- Se establecen los plazos de entrega, señalándose penalizaciones caso de producirse retrasos, y el precio establecido por unidad fabricada.

El cuadro de asientos que utilizamos para estudiar el sistema de tratos establecidos entre la Corona y la zona armera ofrece ciertas características que pueden convertirlo en paradigmático:

- Las fechas dentro de las que se formalizan las escrituras van del 26 de Agosto al 29 de Diciembre de 1598. Prácticamente dichas escrituras se formalizan en cuatro meses.

- El asiento-modelo medio contempla la fabricación por parte de cada armero de 800 arcabuzes y 200 mosquetes.

- Ninguna de estos armeros repite el contrato a lo largo de este período contemplado, y entre todos ellos toman el compromiso de fabricar 13.500 arcabuzes y 2.450 mosquetes⁸⁰

- De los 17 asientos, 8 corresponden a Placencia, 4 a Eibar, 2 a Mondragón, y 1 a Bergara, Ermua y Elgóibar.

6. La difícil cuantificación

Tratar de cuantificar la fabricación de armas del área en torno a Placencia durante la segunda mitad del siglo XVI es una tarea imposible. Para conseguir una aproximación habría que examinar los protocolos de la totalidad de las poblaciones que estuvieron relacionadas con la armería.

La extensísima muestra documental que he manejado resulta muy heterogénea, a pesar de que prácticamente se basa casi exclusivamente en protocolos. Para esta aproximación he aprovechado los datos proporcionados por la presencia de armas en el puerto de Alzola, importante centro de encuentro de armas de diversa procedencia, como también los cargamentos de barcos rumbo a Sevilla, Cádiz o Portugal, así como numerosos asientos de armas, recuentos de las piezas examinadas por el veedor y los compromisos de fabricación de los armeros.

Existen muchísimos documentos que permiten un acercamiento a una cuantificación aproximativa de las armas que se construyeron en esa zona durante la época señalada, pero pretendo ofrecer sólo un muestreo, en mi opinión significativo. Me voy a ahorrar la utili-

80. Miguel de Argárate, "oficial de hazer cañones de arcabuzes y mosquetes", que había formalizado el 26 de Agosto de 1598 un contrato por 800 arcabuzes y 150 mosquetes, vuelve a comprometerse el 4 de Octubre de 1599 a fabricar 1500 arcabuzes y 400 mosquetes. Con este contrato y dos o tres contratos menores realizados a lo largo del 1599 se supera en el plazo de 14 meses, la cantidad de 16.000 arcabuzes y de 3000 mosquetes (Ibidem, s.f.). Uno de estos contratos del año 1599 tiene por titulara María Ibáñez de Yraola, mujer de Pero Ibáñez de Mendiola.

zación de documentos que hagan mención de cantidades inferiores al millar de piezas, se trate de arcabuces, mosquetes, picas, morriones u otras menos habituales en los contratos.

Entre los datos que utilizo apenas cabe la posibilidad de que una cifra incluya una partida que aparece como perteneciente a otra operación. He tratado de garantizar que no haya posibilidades de error por el hecho de presentar dos partidas que pertenecen a un mismo contrato como partidas distintas⁸¹.

Queda pues claro que no pretendo efectuar un recuento global, sino ofrecer algunas muestras que sugieren la importancia de la cantidad de armas que se fabricaba en nuestra región a través de documentos claves. Ofrezco también, con la misma fiabilidad, algunos cuadros parciales pero muy sintomáticos que responden al recuento de armas examinadas por el veedor en períodos de uno o dos años. Debido sobre todo a la existencia de distintas intensidades de demandas según las épocas, me parece peligroso extrapolar datos de unos pocos años al conjunto del medio siglo que abarcamos en este trabajo⁸².

Cuando aborde el tema de la comercialización de las armas, habrá de nuevo ocasión para hacer examen de algunos datos, que pueden resultar complementarios a los que establecemos aquí, y que de todos modos ayudarán a llamar la atención sobre la verdadera entidad de la industria armera vasca en el siglo XVI.

Como punto de partida voy a utilizar dos documentos que corresponden a los recuentos realizados por el veedor Elio sobre las armas examinadas y aprobadas por él mismo, y que ocupan un determinado período. En el tiempo transcurrido entre el 4 de Mayo de 1576 y el 19 de Mayo de 1579, esto es, en el espacio de tres años. Elio asegura haber examinado y dado por buenos 16.727 arcabuces⁸³.

La otra partida resulta de los asientos hechos por el veedor Jerónimo de Aybar en los años 1598 y 1599, de que sale el recuento de más de 16.000 arcabuces y por encima de los 3.000 mosquetes⁸⁴.

81. El año 1554 me encuentro con dos documentos referentes a las condiciones exigidas por Bernardino de Mendoza para la fabricación de 10.000 arcabuces. Aunque un documento está escriturado por un notario de Placencia (L.3658, nº 9 y ss.), y otro en Anzuola (L. 728, s.f.), es más que probable que se trate de la misma petición extendida a distintos centros o poblaciones armeras como son Placencia y Bergara. Repito que estos datos, difíciles de detectar si se pretende utilizar toda la documentación disponible, resulta muy improbable que ocurra con los datos seleccionados para este cuadro cuantitativo.

82. Sólo en referencia a la fabricación de arcabuces, y extrapolando los datos de cuatro años, resultaría que entre 1550 y 1600 se habrían fabricado más de 350.000 arcabuces. Hay que tener en cuenta que también en otras partes se fabricaban armas, y de que los contratos que conocemos significan sólo una parte del total de la producción.

83. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1578. Hay otro documento en que el recuento eleva algo la cifra (11.389), con lo que globalmente el número se elevaría a 17.112 arcabuces, una vez añadidos los 5723 que se recuentan entre el 23 de Julio de 1578 y el 19 de Mayo de 1579 (Ibidem, s.f., 1579).

84. En fechas ya muy anteriores aparecen diversos asientos de mosquetes, pero hemos prescindido de ellos al atenernos a cifras superiores al millar.

El veedor Escalante, en una "carta de examen" con fecha de 15 de Marzo de 1560, en que no se menciona el período que abarca el recuento, dice haber examinado y dado por buenos 7.305 arcabuces, 10.000 picas y 3.385 morriones⁸⁵.

El año 1554 Bernardino de Mendoza encarga la fabricación de 10.000 arcabuces, según hemos indicado anteriormente, y no deja de llamar la atención que en 1555 Don Pedro de la Cueva, "en nombre de su magestad fue asentado" con Juan de Ermua, maestro armero elgoibarrés, para la fabricación de 15.000 arcabuces, 15.000 morriones y 20.000 picas⁸⁶.

Añadamos a estas cifras, ya de por sí significativas, los 5.000 arcabuces que aparecen el año 1564 estacionados en el puerto fluvial de Alzola⁸⁷, preparados para ser llevados a Lisboa, y otros 5.000 con el mismo destino en 1570⁸⁸, más los 2.000 arcabuces que ciertos yangüeses se comprometen a llevar en mulas hasta Cartagena en 1578⁸⁹, o finalmente los 6.000, siempre hablamos de arcabuces, que un vecino de Elorrio se encarga de encaminar en 1583 de Santander a Sevilla.

Si tenemos en cuenta otros elementos, las cifras alcanzan un volumen realmente importante, de modo que queden especificadas en la siguiente relación:

- * 11/12/1555. 1.000 picas "con sus fierros e sortijas"⁹¹.
- * 25/05/1557. 1.200 morriones, entregados en Durango por Pero Ruiz de Otorra⁹².
- * 02/06/1557. 3.000 "fierros de picas con sus argollas"⁹³.
- * 06/06/1558. 1.000 morriones⁹⁴.
- * 04/02/1566. 4.000 "fierros de picas" entregados en Durango⁹⁵.
- * 01/07/1577. 8.000 sabinas o estancones

85. APO, Plac., L. 3665, f° 30 y 30v, 1560. El documento menciona la fecha en que recibió dicho encargo de "la serenísima princesa de portugal, gobernadora que fue destos reinos por una cédula dada en valladolid a siete días del mes de nobiembre de mill e quinientos e çinquenta e ocho años", otorgando la escritura final de examen de armas el 15 de Marzo de 1560. Caso que hubiera empleado todo este tiempo para dicho examen, el espacio transcurrido es de 16 meses, dato que concuerda con otros parecidos relacionados con tiempos y cantidades empleados en otros períodos conocidos de "examen de armas" practicados por Lope de Elio.

86. APO, Plac. L. 3660, f° 44 y ss. Vamos a suponer que dentro de alguna de las mencionadas partidas quede incluida la de los 1500 arcabuces que Juan Martínez de Churruca, vecino de Placencia, se compromete a fabricar para Juan Martínez de Recalde, "criado de su magestad, vezino de vilvao, ausente" (APO, Plac., L. 3660, f° 67, 1555).

87. APO, Plac., L. 3669, f° 25

88. APO, Plac., L. 3673, f° 7. Estos 5.000 arcabuces iban destinados a Pedro Pardo, "mercader residente en lisboa".

89. APO, Plac., L. 3685, s.f.

90. APO, Plac., L. 3705, s.f.

92. APO, Plac., L. 3662, f° 67.

93. APO, Plac., L. 3662, f° 73

94. APO, Plac., L. 3663, f° 44v

95. APO, Plac., L. 3671, f° 14

3.000 cofes o cestos de madera

4.000 palas de fierro

1.000 cuencas o gamellas de madera⁹⁶.

* 20/06/1578. 12.000 "sabinas o estancones de madera de aya"⁹⁷.

* 24/07/1578. 11.319 picas de fresno, que aparecen bajo el título "Memoria de las picas que yo lope de helio criado de su magestad y su veedor he examinado después que vine a este cargo que fue por principio de abril del año de mill y quinientos y setenta seis, asta oy veynte y tres de julio de mill e quinientos y setenta y ocho"⁹⁸.

* 27/04/1582. 900 docenas de asteria⁹⁹.

En estas escasas pero significativas cifras se refleja la enorme capacidad de una comunidad pequeña y considerada pobre, para poner a su servicio todos los resortes humanos, técnicos y materiales y de este modo satisfacer unas demandas del mercado. De no hallar respuesta en la Península se hubieran buscado soluciones más caras y menos seguras de suministradores lejanos. En ese determinado momento, la industria de armas del Valle del Deba mostró la existencia de una comunidad técnicamente avanzada, socialmente solidaria y responsable, y organizativamente ejemplar. Todos los sectores de la sociedad se muestran interesados en los cambios, la técnica y los negocios, y se organiza por gremios y actividades que señalan una madurez insospechada.

V. LA COMERCIALIZACION

1. Destinos de las armas

El área que cubría el mercado abastecido por armas procedentes del Valle del Deba en la Península era muy amplia. Prácticamente llegaba a todos los rincones a los que permitía el acceso el control real. La presencia de pequeños mercaderes que ofrecían arcabuces o escopetas hasta en los más pequeños poblados de Castilla se conoce a través de inventarios y codicilos. De momento vamos a prescindir de ellos, y nos vamos a centrar en los grandes envíos, fueran éstos oficiales o privados, y estuviesen destinados a grandes personajes o humildes municipios, cuando no a tiendas establecidas por mercaderes de nuestra tierra en Sevilla.

Voy a dividir los puntos de destino de las armas en cuatro áreas, que si bien no se corresponden exactamente con el concepto de regiones naturales, nos permitirá establecer unas grandes áreas a las que los cargamentos iban dirigidos. En primer lugar está el Sur,

96. APO, Plac., L. 3683, s.f., Estos instrumentos, "remientas y petrechos de su magestad", son embarcados en Motrico en la nao "Santa Catalina", del eibarrés Martín López de Isasi, con destino a Cádiz.

97. APO, Plac., L. 3685, s.f.; estas sabinas deberán ser llevadas desde los montes de Bergara "hasta el lugar de alcola".

98. APO, Plac. L. 3683, s.f

99. APO, Plac. L. 3702, s.f. Aunque el documento está redactado en Placencia, realmente se trata del transporte, desde Segura hasta San Sebastián, con destino final a Portugal, de "nuebecientas dozenas de asteria de largor cada fasta de doze palmos de bara castellana y dende abaxo, que servirán para chucas y alabardas e bars de justicia y para otras cosas, con trezientas dozenas de fierros de cabeças de toda suerte para la dicha asteria".

siendo Sevilla el principal contacto de estas mercaderías. En segundo lugar tenemos a Castilla, que cubre una gran área en el mercado de armas. En tercer lugar Aragón, con sus dificultades para obtener permisos de “sacas de armas”. En último lugar, atenderemos al mercado “local”, que cubre el País Vasco y las zonas limítrofes como Santander y la Rioja.

1.1. El Sur de la Península

Siendo Sevilla un importantísimo polo de atracción del comercio durante el siglo XVI, nada tiene de extraño que esta metrópoli fuera también la plataforma idónea para la concentración, venta, y embarque de armas hacia las Indias. Los envíos de armas son muy importantes, como en el caso de los 6.000 arcabuces y otras tantas picas que se embarcan en Santander rumbo a Andalucía¹⁰⁰, o el envío de 8.000 sabinas o estancones, 3.000 cofes o cestas de madera, 4.000 palas de hierro, y 150 qns. de “remientas de fierro” que se envían a Cádiz o Sanlúcar¹⁰¹. Otros embarques son más humildes, y nos encontramos con cien arcabuces que desde Alzola se destinan a Sevilla¹⁰², o los 150 arcabuces enviados a esa ciudad desde Motricores. Sevilla es también, junto con Lisboa, la meca de la astería vasca, negocio que cuenta con sus propios establecimientos de comercialización en la capital andaluza¹⁰⁴. Los envíos “a andalucía” son abundantes, aunque a veces se especifican destinos como Ubedaros o Baza¹⁰⁶, florecientes enclaves del interior andaluz.

Tendremos ocasión de profundizar en el tema de los sistemas de transporte cuando abordemos las diversas alternativas que se planteaban, sobre todo en los casos en que había que llevar armas a grandes centros del Mediterráneo. De momento nos limitaremos a constatar alguno de los cargamentos con destino a Cartagena¹⁰⁷ o a Málaga¹⁰⁸. Tampoco podemos dejar de mencionar, aunque ya lo hemos hecho indirectamente, el gran mercado que suponía Portugal sobre todo para la piquería vasca¹⁰⁹.

100. APO, Plac., L. 3705, s.f., 1583.

101. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1577.

102. APO, Plac., L. 3658, fº 23, 1554

103. APO, Plac., L. 3727, fº 90, fº 90, 1589

104. APO, Plac., L. 3697, fº 62-62v, 1578, donde se menciona el envío de piquería de Elorrio, y L. 3706, s.f., 1583, que habla de “flexes de astería” enviados a Sevilla.

105. APO, Plac., L. 3676, fº 85, 1570. Las armas llevadas a Ubeda son arcabuces y ballestas.

106. APO, Plac., L. 3674, fº 41, 1569. Baza envió a un representante de su concejo a Placencia para negociar la solicitud de arcabuces.

107. APO, Plac., L. 3685, s.f., 1578. Elio envía en mulas 2.000 arcabuces a la ciudad de Cartagena

108. APO, Plac., L. 3687, s.f., 1579.

109. Se habla de un envío de lanzas hecho de Elorrio con destino a Lisboa (APO, Plac., 3703, s.f., 1583). pero en otro contrato constatamos la fabricación de cureñas “del tamaño, forma y manera que al presente se hazían en esta dichavilla para portugal” (APO, Plac., L. 3671, fº 14v, 1566).

1.2. Castilla

Castilla era otro de los mercados importantes de la armería vasca. Entre los destinatarios de un solo envío aparecen las ciudades de Toledo, Ciudad Real, Guadalajara y Talavera¹¹⁰. Toledo, famosa por sus armas, no sólo recibía acero vasco para templarlo en sus aguas, sino que también recibía armas de fuego vascas. Guadalajara recibe en 1580 un importante cargamento de 1.029 arcabuces¹¹¹.

Tenemos noticias de que Burgos no sólo era destinataria de nuestros arcabuces¹¹², sino también de nuestras lanzas¹¹³, e incluso le eran servidos “coseletes y pectos” desde las poblaciones vizcainas de Marquina y Guerricaiz¹¹⁴.

Los centros políticos como Valladolid¹¹⁵ y Madrid¹¹⁶ eran también clientes habituales, siendo Medina del Campo un buen escaparate para cualquier mercadería, dirigiéndose a sus famosas ferias todo tipo de armas producidas en el Norte¹¹⁷. Cuando el envío es realizado a una población de menor importancia, al nombre del pueblo suele acompañarse con un “en el reyno de castilla”, como en el caso de un cargamento destinado a Sauquillo¹¹⁸.

1.3. Aragón

La salida de armas hacia Aragón ofrecía, si nos dejamos guiar por la documentación notarial, más dificultades que las habituales incluso ya bien entrado el siglo XVI. Se aprecian constantes alusiones a “licencias de paso”. En ocasiones se menciona sólo el reino de Aragón, como cuando se realiza el envío de 400 arcabuces¹¹⁹, siendo más abundantes las referencias a poblaciones concretas, como Zaragoza¹²⁰ y Daroca¹²¹. El año 1579 también

110. APO, Plac., L. 3687, s.f., 1579. A Toledo y Talavera se suministran mosquetes, mientras que a Ciudad Real y Guadalajara a los mosquetes se les añaden las picas.

111. APO, Plac., L. 3689, s.f., El año siguiente se aprecia también un cargamento de 300 arcabuces y 50 mosquetes rumbo a la misma ciudad (APO, Plac., L. 3671, s.f.).

112. APO, Plac., L. 3674, nº 115, 1569. Se trata de un encargo de 200 arcabuces.

113. APO, Berg., L. 72, nº 145, 1553

114. APO, Berg., L. 112, nº 617, 1572.

115. En 1585 se han a Valladolid ciertos arcabuces. tras obtener la correspondiente licencia de saca. Este permiso se vuelve estricto sobre todo en periodos prebélicos, control que se aplicaba también a otro tipo de mercancías (APO, Plac., L. 3721, nº 79).

116. APO, Plac., L. 3688, s.f., 1580. Se llevan a Madrid 350 arcabuces.

117. APO, Plac., L. 3700, nº 44v, 1580. En este caso la mercancía es de picas procedentes de Mondragón

118. APO, Plac., L. 3727, nº 123, 1588

119. APO, Plac., L. 3682, s.f., 1576.

120. APO, Berg., L. 28, nº 50v, 1555.

121. Ibídem, nº 98v. En ambos casos se trata de arcabuces

nos encontramos con la ciudad de Valencia, a donde se destinan varias partidas de mosquetes y piquería¹²².

1.4. País Vasco y regiones limítrofes

La clientela más cercana resulta a veces más difícil de detectar, y este fenómeno ocurre porque lo atendían los pequeños imercaderes, quienes en pocas ocasiones dejaban constancia documental de sus operaciones mercantiles. Sin embargo, encontramos noticias como la referente a la astería de Elorrio que se lleva a la feria de Nájera¹²³.

San Sebastián y Fuenterrabía, siendo como eran plazas fuertes que necesitaban medios de defensa, recibían armas enviadas desde el Valle del Deba, como es el caso de los arcabuces que se destinan a esa misión en 1578¹²⁴. Se recibían también peticiones de armas de Santander, que como puerto de mar debía proporcionar a los marineros medios para defenderse en sus viajes¹²⁵.

Desde el reino de Navarra llegan también peticiones de armas. El año 1577 se expide un cargamento de picas rumbo a Pamplona¹²⁶, y en 1589 salen rumbo a Tudela nueve cargas de arcabuces¹²⁷.

2. El transporte

2.1. Por tierra o por mar?

Como es obvio, puntos del interior de la Península que recibían armas utilizaban el transporte basado en cargas de mulas, recorriendo largas distancias en penosas jornadas. Pero no a todas las poblaciones a las que a primera vista se presume que el viaje por mar es el más idóneo se enviaban los cargamentos por barco. La pregunta que preside este apartado viene planteada en referencia a estos puertos de mar, sean de la costa atlántica o mediterránea, a los que por razones en primera instancia desconocidas se prefería ir por tierra. Los viajes a la propia Sevilla, meta habitual para barcos y marineros vascos, y destino frecuente de sus mercaderías, entran también en la esfera de la incertidumbre sobre los medios de transporte a utilizar, en particular cuando de envíos de armas se trata.

122. APO, Plac., L. 3687, s.f

123. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1579. Se relata que "jacobe de elgueta, lancero vezino de la villa de helorrio.. pretendía llebar desde la dicha villa de helorrio a la ciudad de nágera y feria que en ella el día de san miguel se a de hazer... çient dozenas de astería menuda con sus fierros", de que promete dará testimonio de haber vendido a personas del reino.

124. APO, Plac., L. 3685, s.f

125. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1579. La misma intención hay que presumir en la petición de 90 arcabuces que proviene del "reyno de galizia" en 1580 (APO, Plac., L. 3683, s.f.).

126. APO, Plac., L. 3683, s.f.

127. APO, Plac., L. 3713, s.f

La cuestión sobre si era más conveniente la ruta marítima o la terrestre para llevar armas a Sevilla, o a Cartagena, de ningún modo resulta ociosa considerando que se trata de un cargamento conflictivo, sobre todo a partir de los años 70, cuando se agudizaron los conflictos con los países nórdicos. El miedo a que las armas cayesen en manos de potencias enemigas prevenía a los oficiales reales contra la utilización del barco, decantándose a favor de hacer uso de las mulas¹²⁸.

Aunque siempre existía la posibilidad de ser atacados por piratas, en períodos anteriores claramente se optaba por la utilización de la ruta marítima¹²⁹. La verdadera cuestión se formuló, como hemos dicho, en la época en que los Países Bajos se rebelaron, y se hizo perentoria cuando se recrudeció la cuestión atlántica por el enfrentamiento radical con Inglaterra. Es en esta época cuando la alternativa ruta terrestre - ruta marítima cobra verdadero sentido.

En un apareamiento entre vecinos de Elorrio del año 1578 se percibe este cambio de rumbo, tomándose en cuenta la posibilidad de llevar a Sevilla por tierra. Quedará en manos del encargado del transporte decidir por uno u otro medio, tras sopesar los pros y los contras que se establecían entre los conceptos, a menudo contrapuestos en los tiempos que corrían, entre las opciones de seguridad y de rentabilidad¹³⁰.

Por otra parte, las prisas y el afán de unas ganancias sujetas siempre al azar llevaron a muchos a arrostrar los peligros del mar incluso cuando se trataba de cargamentos que los oficiales reales querían preservar de los peligros de la piratería. Dos documentos fechados en la primavera de 1577 nos ofrecen curiosos testimonios de la situación que se vivía dentro del mundo del transporte. El 23 de Abril una escritura dada en Deba habla de la intención del veedor Elio de enviar a Cádiz "parte de remientas y petrechos de fierro y medera que por mandato de su magestad tenía hechos, en la nao nombrada san miguel"¹³¹. Casi dos

128. F. Braudel, en su obra *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2 Vols., Madrid 1980, comenta la "creciente e insólita preferencia por la ruta terrestre" en el área mediterránea a medida que avanza el siglo XVI (T. I, pág. 381), aduciendo entre las posibles razones que los viajes por mar eran caros, sobre todo a causa de las pólizas de seguros, y además peligrosos.

129. El año 1554 todavía no se plantea esta cuestión. Sobre los 1.500 arcabuces, que formaban parte de los 10.000 que fueron encargados por Bernardino de Mendoza, "capitán general de las galeras de España y probedor general de la armada de su alteza", se ordena que una vez superado el examen prescriptivo, realizado por cierto "cada dos veces, donde las hizieren", se ha de proceder a "llevarlos de allí a las villas de Deba y Motrico", para posteriormente encaminarlas a su destino en barco (APO, Plac., L. 3658, fº 9v).

130. APO, Plac., L. 3697, fº 62 y 62v, 1578. El transportista debe elegir entre llevar el material "por la mar o por tierra", pero en cualquier caso no faltan las recomendaciones al cielo. "que con el favor de Dios a más tardar el dicho domingo sea obligado llegar en la dicha ciudad de Sevilla para el día de San Bernabé apóstol". En esta invocación, que viene acompañada por la exigencia contractual de llegar a Sevilla para determinada fecha, se percibe un claro sentido de urgencia para hacer llegar las cargas, utilizando rutas terrestres, dentro de unos plazos que no admitían dilación. Un asunto diferente es el del coste del transporte terrestre en comparación con el marítimo. Realizar el transporte de una gran cantidad de arcabuces desde el Valle del Deba hasta Sevilla o hasta Cartagena exigía mucho dinero.

131. Cuando se nombra la nao se añade un "que Dios salve y guarde", expresión que se va haciendo común sobre todo en épocas de conflicto. El documento tiene un interés suplementario. Por lo visto, los instrumentos que se habían ordenado fabricar por parte del Rey no eran los habituales, y esto incidía en el transporte, pues no sabían cómo cobrar los fletes de los nuevos cargamentos, como "acadas, picos de dos puntas, pica martillos, megallones, palas de fierro..." (APO, Plac. 3683, s.f.). Ce estos instrumentos se dice que "al presente no se tenía noticia en esta costa hobiesen ydo otros semejantes por mar".

meses más tarde, el “San Miguel” estaba todavía en Guetaria¹³². Pedro de Falces, en nombre de Elio, relata cómo “a noticia del dicho su parte a benido que en días passados llebando desde la dicha villa de plazencia a la nao de joan de atibar que al presente esta surta en la concha de guetaria para hazer jornada al aldaluzía, donde ba mucha hazienda de su magestad, y por su mandato se enbía a la ciudad de Cádiz, quatro mosquetes de los de la munición de su magestad y marcados con su marca, y más veynte y quatro arcabuzes probados y esaminados conforme a lo que su magestad tiene mandado para que con ellos fuese bien armada la dicha nao y la hazienda de su magestad a buen recado”.

La verdadera razón de todos estos preparativos tenía un fundamento, que se relata a continuación, y que nos muestra la situación de inseguridad de los viajes marítimos: en referencia al secuestro efectuado por el alcalde de Elgóibar sobre las armas destinadas a la defensa del navío, se dice que “los tiene detenidos, y la dicha nao está agoardando a ellos, y no es justo se detenga y se pierda su biaje, y menos que baya sin armas, mayormente habiendo tantos corsarios, como es público y notorio los ay en el mar”.

Esta alusión a la necesidad de oponer resistencia a los piratas no es coyuntural ni oportunista. Existen otros documentos que hacen mención a esta inseguridad, sobre todo en las décadas de los setenta y los ochenta¹³³. El año 1587, en pleno clima prebélico, se nos ofrece de nuevo la intervención de Elio, quien ordenó que una nao de 900 toneladas fuese armada antes de salir rumbo a Sevilla. De la mencionada nao se comenta que estaba “desarmada, sin solo un arcabuz y mosquete con que se poner en defensa del enemigo, cosarios y ladrones que andan robando en el mar”¹³⁴. Se determina que se suministren 80 mosquetes a los 150 hombres que formaban la tripulación.

Desde el año 1583 hasta el 1590 nos encontramos con abundante documentación relativa a distintas medidas conducentes a obtener seguridad en la navegación marítima. Juan de Churruca, vecino de Placencia, y Domingo de Bustinza, de Ermua, “maestros oficiales que somos del ministerio e fábrica de arcabuzes”, dicen que se les encargó 226 arcabuces “para armar y repartir a los marineros” que esperaban en Pasajes su partida hacia Lisboa¹³⁵.

Las armas de Gipuzkoa se utilizaban también para la defensa de las flotas que iban a las Indias. El 25 de Agosto de 1583 una escritura habla de los “nuebe galeones que se fabrican para la guarda de la carrera de las yndias”. Para estos navíos se requerían abundantes armas, “aunque al presente ay mucha cantidad de arcabuzes y picas”, por lo que no tienen

132. APO, Plac., L. 3683, s.f. El alcalde de Elgóibar, Martín Martínez de Arriola, había hecho detener el cargamento de arcabuzes y mosquetes destinados a la defensa del navío que transportaba los pertrechos de Su Magestad.

133. *Los vascos en el marco del Atlántico Norte*. Siglos XVI y XVII, (Ed. S. Barkham), San Sebastián 1987, pág. 129. En la misma obra se alude a agresiones inglesas contra barcos vascos en 1568 (pág. 128).

134. APO, Plac., L. 3710, s.f., 1587.

135. APO, Plac., L. 3703, s.t., 1583.

grandes problemas para conseguir los 500 arcabuces que se necesitan, aunque sí tienen dificultades para reunir los 250 mosquetes requeridos¹³⁶.

El año 15% se ofrece el caso de unos navios que habían sido previamente desarmados para que su artillería se utilizase en defensa de las armadas de Su Magestad. Los tres barcos que habían sido desarmados estaban dispuestos a salir rumbo a Sevilla sin defensa alguna, ante lo que interviene Elio y consigue cincuenta mosquetes para las tres embarcaciones¹³⁷. Los dueños de los barcos pedían armas para poder defenderse de los piratas, como los dos vecinos de Zumaya que compraron 12 mosquetes y 24 mosquetes para emprender el viaje a Sevilla¹³⁸. Del mismo tenor es la petición de vecinos de Ondárroa y Motrico, quienes recurren a “algún oficial o otro personaje que tubiese recaudos le diesen a este otorgante y para sus navíos quarenta y ocho mosquetes” para armar sus barcos¹³⁹, y también la demanda de 22 mosquetes para la nao “Juana de San Vicente”, armas de las que se aseguran están destinadas “para armar la gente de la dicha nao”¹⁴⁰.

2.2. Alzola: la recogida de las armas

2.2.1. La estrategia del transporte

La importancia del puerto fluvial de Alzola en relación al movimiento mercantil guipuzcoano, y en particular al del Valle del Deba, la he señalado en un trabajo anterior¹⁴¹. En ese mismo trabajo hice hincapié en la especial significación que tenía este enclave para el transporte de las armas fabricadas en el valle y zonas circundantes¹⁴².

El sistema habitual, prácticamente ineludible, para conducir armas desde las poblaciones del interior del valle hacia la costa, era utilizar Alzola. Este puerto fluvial, punto de referencia omnipresente en las comunicaciones del Deba, actuaba como lugar de recogida, recuento y posterior envío hacia Deba o Motrico de las armas provenientes del interior, cualesquiera que fueran los clientes a los que tales cargamentos estaban destinados. La infra-

136. APO, Plac., L. 3703, s.f. Se hace la aclaración de que conseguirán “dozientos dellos de dos honzas de bala que restaron del número de los quatro mill e quinientos y setenta y quatro hizo tomar el adelantado pero menéndez de avilés difunto, que despues de su muerte se hizieron por mandato de su magestad, y los otros cinquenta mosquetes de honza y media de bala que restaron de los que su magestad mandó hazer en el tiempo que pero gonzález de escalante ya defunto predecesor del dicho señor hernando de aguirre tenía cargo de las armas desta dicha munición”.

137. APO, Plac., L. 3709, fº 60

138. APO, Zumaya, L. 3313, fº 176, 1585

139. APO, Plac., L. 3709, s.f., 1586.

140. APO, Plac., L. 3713, s.f., 1590

141. J.A. Azpiazu, *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*, op. cit., T.I, págs. 112 a 122.

142. *Ibidem*, T.I, págs. 255 a 264.

estructura de este puerto fluvial era el apropiado para las necesidades de la zona, y su utilización no constituía una anécdota local: de hecho, los mercaderes castellanos lo apreciaban en los justos términos de acuerdo con las soluciones que su situación brindaba al transporte entre la Meseta y la Costa. Sólo por citar un ejemplo puntual, observemos cómo el año 1549 Francisco de Miranda, “mercadero vezino de la çiudad de burgos”, ordena que armeros de Placencia le envíen a Alzola los 500 arcabuces que se habían comprometido a fabricar¹⁴³. Oficiales reales, mercaderes y transportistas conocían la importancia de este punto situado entre Elgóibar y Deba y la más variada documentación avala esta realidad.

2.2.2. Lonjas y gallupas

Una vez en Alzola, arcabuces, mosquetes, picas y demás mercaderías eran preparadas para disponerlas a su embarque. Las lonjas no sólo eran una etapa más en su ruta hacia los puertos: en muchos sentidos Alzola actuaba como un verdadero puerto, principalmente porque allí se acondicionaban las cargas según los métodos requeridos para el transporte en el mar. En las lonjas se recibían los fardos y cestos llevados por mulos. En este puerto las armas eran dispuestas en grandes cajas que, aunque las acémilas no las pudiesen transportar, sí lo hacían las gallupas que bajaban de Alzola a Deba. Este cambio de recipientes implicaba un importante trabajo adicional, como queda descrito en un contrato del año 1554. En el mismo se nos descubre el movimiento que se originaba en Alzola a la llegada de las armas. Martín Ibáñez de Unamuno y Domingo Martínez de Loyola, vecinos de Placencia, envían “Qent arcabuces que tenemos a medias en el lugar de alçola, en la casa donde bibe y mora juan de yartua, vezino del dicho lugar de alçola o en su loga, los quales dichos arcabuzes los enbiamos al dicho lugar de alcola con intento de los enpacar e ynbiarlos a la çiudad de Sevilla o a otra donde mejor dellos nos pudiésemos aprovechar”¹⁴⁴. Este párrafo contiene los aspectos más interesantes del proceso seguido por las armas que van hacia el puerto: parten de Placencia tras ser sometidos al examen del veedor, con destino inmediato hacia Alzola. El destinatario en este punto es uno de los lonjeros, Juan de Yartua, quien recibirá el cargamento descargándolo en su lonja, desde donde, tras “enpacar” el producto, lo enviará en una gallupa de su propiedad hasta Deba. No es casual que el número de arcabuces mencionado sea de cien. Precisamente la capacidad de las cajas de madera de haya especiales que se fabricaban para llevar armas de fuego era de cien para los arcabuces y de cincuenta para los mosquetes. Estas cajas eran encargadas a carpinteros, quienes recibían órdenes precisas sobre las medidas y la calidad de su composición¹⁴⁵.

143. APO, Elgóibar, L. 1227, fº 99

144. APO, Plac., L. 3658, P 23. Como es sabido, las “alas” o “gallupas” eran pequeñas embarcaciones, largas y estrechas, de fondo plano, aptas para sortear las corrientes y roquedos que bordean los kilómetros finales del río Deba. Estas chalupas se dejaban llevar por la corriente camino a Deba, y debían ser arrastradas de vuelta para subir las al puerto de Alzola. Su capacidad era cercana a las ocho cargas de mulas, lo que hacía muy rentable su utilización.

145. Antón Martínez de Urrupain, vecino de Elgueta, se compromete a “dar y entregar a su magestad real, y en su nombre a pero gonzález de escalante su criado y verino de laredo, para que en fin deste presente mes de noviembre en que estamos, en el lugar de alcola jurisdicción de la villa de elgóibar, treynta caxas de buena madera de aya para enbasar arcabuzes y sus adreco, que sean bien labrados, de largos de syete palmos, y tres palmos y medio de alto, y tres plamos de ancho”, esto es, de unas medidas aproximadas a 150 X 63 X 75 cms. (APO, Plac., L. 3663, fº 72v, 1558). Posteriormente volveremos sobre el tema de la capacidad de estas cajas.

También se utilizaban cajas para transportar otros instrumentos, recibiendo en Alzola el embalaje definitivo para su viaje. Escalante envía, el año 1560, 490 picachos destinados a las minas de Guadalcanal, metidos en tres cajas “dende el dicho lugar de alçola hasta la villa de deba”¹⁴⁶.

Las cantidades de armas que se podían desplazar hasta Alzola para posteriormente empacarlas y bajarlas por el río hasta Deba podían llegar a ser muy importantes, a tenor de algunos compromisos en los que se habla de llevar a ciertas lonjas varios millares de armas. En Noviembre de 1564 Joan Martínez de Churruca, “maestro arcabuzero” de Placencia se compromete a entregar “en el lugar de alçola” 5.000 arcabuces que debían ser dirigidos a Lisboa, a casa del mercader Pero Pardo¹⁴⁷.

En torno a los años 1578 y 79 nos encontramos con una serie de escrituras que nos ayudan a documentar no sólo la presencia de las armas en Alzola, sino también para relatar el funcionamiento de las lonjas, gallupas y demás medios que permitían la navegación a lo largo de los 10 kms. del río Deba en lo relativo al transporte de armas.

Uno de estos documentos se genera a raíz de los ajustes de cuentas entre oficiales reales y el lonjero Martín de Mocerona, quien “desde principio de abril del año pasado de mill y quinientos y setenta y siete hasta los veynte de junio deste dicho y presente año de mill y quinientos y setenta y nueve, e por orden de lope de elio, criado de su magestad y beedor de sus armas, había recogido en el dicho lugar de alçola en sus lonjas alguna cantidad de arcabuzes, mosquetes y sus adreços, remientas y pertrechos de la munición de su magestad, y recogidas las había hecho baxar en alas por el río abaxo a la villa de deba, y parte de ellas, después de medidas en las naos, las habían sacado dellas y buelto por el dicho río arriba a la dicha alçola”¹⁴⁸.

La simple transcripción de las cuentas es más elocuente que cualquier otro comentario sobre el tema, por lo que voy a copiar algunas partidas pertenecientes a las cuentas originadas por el transporte a través del río:

“Primeramente que recogió en las dichas sus lonjas dos mill y dozientos y treze arcabuzes, los cuales se empacaron en veynte y dos caxas de clabos y vellortas que tocó para ellas, y por la vaxada de cada caxa desde la dicha alçola a la dicha deba debía haber Ciento y treynta y dos reales”¹⁴⁹.

146. APO, Plac., L. 3665, f° 51; al margen de los sencillos cálculos que nos permiten estimar cuántos arcabuces entraban en cada caja, hay un documento que nos lo dice taxativamente: Martín de Urrupáin, vecino de Elgueta, se compromete a fabricar treinta cajas que “cada una dellas puede caber y quepa çient arcabuzes de los de la munición de su magestad” (APO, Plac., L. 3685, s.f., 1578). El contrato es idéntico al que suscribió Joan de Arón, vecino de Bergara, quien se obligó a cumplimentar la fabricación de cajas con las características señaladas y la alusión a las cien piezas que caben en cada una (Ibidem, s.f.).

147. APO, Plac., L. 3669, f° 25.

148. APO, Plac., L. 3687, s.f.

149. Aquí se debe entender que los 132 reales son por todas las cajas, no por cada una de ellas, como por error señala el documento.

Ytem por mandado de su magestad y orden del illmo señor don francés de alava después de metidas las dichas armas en las naos se sacaron dellas y se bolbieron y enbieron por tierra e por la buelta de las dichas veynte y dos caxas desde la dicha deba a la dicha alçola en las dichas alas por el rio arriba a seys reales de cada caxa montan çiento y treynta y dos reales¹⁵⁰.

Ytem por longaje y baxada de trezientos y çinquenta mosquetes que en su lonja se enpacaron en siete caxas por los clavos y vellortas para ellas y por la baxada desde la dicha alçola a la dicha deba, quarenta y dos reales a seys reales de cada caxa.

Ytem por la subida de las dichas siete caxas desde la dicha deba a la dicha alçola, quarenta y dos reales a seys reales de cada caxa.

Ytem por seys mill seiscientos y quarenta y siete estancones de aya que recogió y baxó en las dichas alas desde la dicha alçola a la dicha deba en çiento y treynta e dos aladas a çinquenta pieças en cada alada, a siete reales cada alada montan nuebecientos y treynta y un reales.

Ytem que así bien recogió e hiço baxar desde la dicha alçola a la dicha villa de deba quatroçientos rodillos, los quales baxó en quatro aladas a çiento en cada alada a siete reales de cada alada montan veynte y ocho reales.

Ytem seysçientas y quarenta y nueve palas de fierro que así bien recogió y baxó desde la dicha alçola a la dicha deba y baxáronse en una alada y siete reales por ella.

Otrosí por dos mill y dozientos y çinquenta cestos o cofes de madera que recogió y baxó en las dicha alas desde la dicha alçola a la dicha deba en nueve aladas a dozientos y çinquenta pieças en cada alada a siete reales de cada alada montan sesenta y tres reales.

Ytem dozientos y noventa y siete pozadores que así bien recogió y baxó desde la dicha alçola a la dicha deba en tres aladas que a razón de siete reales de cada alada montan veynte y un reales.

Ytem por alguna cantidad de cestos bazíos que en bezes se an traydo desde la dicha deba a la dicha alçola en alas, seys reales...“.

Estas partidas de armas volvieron de Deba hacia Alzola para ser llevadas posteriormente hacia el Interior. Está claro que, ya en 1578, el miedo a los corsarios obligaba a utilizar rutas terrestres, utilizadas tanto por los oficiales reales como por los privados. En este contexto hay que entender la decisión de un trajinero de Placencia, Juan de Arreguía, quien se compromete a llevar, coincidiendo con estas fechas, 6.360 picas de fresno y 1152 lanzas “desde la dicha alçola a la dicha vitoria”¹⁵¹.

150. De nuevo el texto se presta a la confusión. Lo de volver por tierra nunca se refiere para el caso del tramo entre Deba y Alzola, sino para el resto de la ruta terrestre.

151. APO, Plac., L. 3685, s.f., 1578. Cada carga de picas llevaba 40 piezas, mientras que cada carga de lanzas podía alcanzar el número de 72.

2.2.3. El administrador real de armas

Más conocido como lonjero dedicado al tráfico de armas destinadas al servicio real es Juan Pérez de Alzola, cuyas complejas actividades en este terreno vienen recogidas y valoradas en el pleito en que se vió envuelto un familiar suyo, Andrés de Alzola¹⁵². En este pleito se intentaba implicar a Juan Pérez de Alzola en la custodia de los hijos del difunto Andrés, pero en la alegación se informaba que, aparte de ser pariente sólo en tercer grado, le hera prácticamente imposible hacerse cargo de los huérfanos porque el cargo de administrador de las armas reales le absorbía todo el tiempo disponible.

Cuál era realmente el cometido y las obligaciones de Juan Pérez como administrador, y qué importancia tenía el movimiento de armas a través de Alzola para que exigiese dedicaciones tan completas? De nuevo es un documento notarial el que nos sirve para introducir el tema de Juan Pérez de Alzola en su función de lonjero, aunque la mayor parte del tema lo abordaremos a partir de los datos ofrecidos por el anteriormente mencionado pleito. En Noviembre de 1578 Hernando de Aguirre, criado de Su Magestad y "pagador de sus armas y municiones", ordenó fabricar los años 76 y 77 "mucho número de diversos géneros de remientas y pertrechos de fierro y madera", cuya confección se había de realizar en diversos puntos, desde los cuales "su recogida a benido y a de ser en el lugar de alçola", labor esta última de la que se encarga Juan Pérez de Alzola¹⁵³.

El pleito nos suministra los componentes más sustanciales de lo que suponía el hecho del paso de las armas por Alzola, y quedan definidas cantidades, métodos de transporte, y sobre todo las labores que se encomiendan al lonjero, quien asumía una responsabilidad poco común. En condiciones normales, la recogida de armas en Alzola no era monopolizada por una sola persona y lonja. Nos encontramos con que en una misma época Martín de Mocorona y Juan Pérez trabajan ambos en la recogida de armas. Pero cuando se presenta una situación especial, la administración da a un hombre de confianza toda la responsabilidad sobre el desarrollo de las operaciones.

El puesto de administrador se heredaba, según la relación que se nos facilita de que "todas las armas e municiones se solían y suelen recoger en la casa y lonja que el dicho Juan Pérez de Alzola tiene y posee en el dicho lugar de alçola, y de allí el dicho domingo de alçola en su vida y después de su fin el dicho Juan Pérez las solían encaminar y dirigir las dichas armas y municiones a las partes e lugares donde su magestad y en su nombre su capitán general a hordenado". Un testigo asegura categóricamente haber conocido en estas funciones a Domingo, ya difunto, "cuyo heredero es el dicho Juan Pérez de Alzola".

En la encuesta, realizada el año 1579, se asegura que Juan Pérez ocupaba este puesto desde hacía seis años, y que en 1576, a la llegada de Elio para ocupar el puesto de veedor, éste le confirmó como administrador de las armas. Es el mismo Elio quien, dada la trascendencia del puesto de lonjero, actúa de testigo y asegura que "agora puede aver tres años poco más o menos, este testigo vino a esta villa de plazencia, donde después acá a residido e reside por beedor de su magestad de las armas e municiones que se hazen e se fabrican

152. Chanc. Valladolid, Pleitos Civiles, Taboada(F), Leg. 111-13.

153. APO, Plac., L. 3685, s.f., 1578.

en esta provincia de guipuzcoa y señorío de Vizcaya, y luego que bino este testigo, nombró al dicho joan perez de alzola y dió cargo para la administración de las armas e municiones e petrechos e otras muchas cossas que para servicio de su magestad se hazen e se fabrican". El resto de testigos reconocen que Juan Pérez "está ocupado e tiene a su cargo la administración de las armas e municiones de su magestad".

Se habla también en dicho pleito de la mucha cantidad de armas que están a cargo de dicho administrador, pues a Alzola "se ha llebado y acarreado mucha cantidad de las dichas armas e municiones e petrechos para su magestad"; tal es la cantidad de armas que se recogen en el puerto fluvial, que el administrador no podía dedicarse a otro menester sin perjuicio de su cargo, pues el trabajo que le corresponde "basta para un hombre sin entender en otras cosas e negocios según son de calidad y de mucho trabajo".

También se asegura que "agora nuebamente se mandan hazer para su magestad" más cantidad de armas, extremo confirmado por el propio veedor, quien atestigua que "de nuebo este testigo como tal beedor de su magestad a tenido horden para hazer mucha cantidad de armas e municiones e pertrechos para su magestad, y para las recoxer en su cassa y lonja y encaminarlas y administrarlas y dar cuenta conbiene que el dicho joan perez de alçola se ocupe mucho tiempo en ello e no entienda en otras cossas y negocios".

En la encuesta se recogen también noticias interesantes sobre la situación estratégica de Alzola. En algunas afirmaciones sencillamente se constata que las armas "son dirigidas al dicho lugar de alçola para las encaminar al mar", recogiendo otros testimonios órdenes tajantes como que se debe "conforme a la nueva orden que dizen a venido a esta dicha provincia en el fabricar y encaminar las dichas armas e municiones se hubiesen de encaminar por mar, de necesidad las que se hiciesen en este valle se habían de encaminar al dicho lugar de alçola".

La estrategia de esta medida puede ser analizada bajo dos aspectos. En primer lugar, la conveniencia de aprovechar los servicios que funcionaban en Alzola, de modo que no era técnicamente difícil ordenar la recogida de armas en ese punto. En segundo lugar, centralizar el complejo movimiento de las armas llegadas al río en una sola persona, de modo que a través de una sola lonja y un solo lonjero se guiase el mecanismo de la descarga, recuento, acondicionamiento y conducción de las cargas a Deba por el sistema de transporte fluvial. De este modo, la responsabilidad recaía en un solo hombre, en quien descansaban los oficiales reales para la ejecución de un importante y complicado ajuste en el sistema de transporte. El administrador era el encargado de realizar el cambio, adecuando las cargas de las mulas a las grandes cajas utilizadas en el transporte marítimo.

El compromiso adquirido por nuestro lonjero viene avalado desde arriba, según leemos que "nuevamente se ha hordenado por su magestad... las dichas armas de las que se an de encaminar por mar por este valle al dicho Joan perez de alçola y sobre ellos pasó escritura pública".

2.3 El transporte de armas por mar

Alzola significa bajo muchos conceptos el acercamiento al mar. La adaptación de las cargas terrestres a los sistemas de cargas empleados en los barcos hacía considerar a Alzola como un auténtico puerto, puesto que se asumían funciones que se originaban debido a la vecindad del mar y el transporte marítimo.

Hablando de funciones de transporte marítimo, se constata, como es obvio, que para el traslado de las armas se aprovechaban los viajes realizados por barcos mercantes que iban con hierro, grasa, bacalao u otra mercadería cualquiera. En ocasiones el propio cargamento de armas era ya suficientemente importante, como sucede en el caso de Joan de Mondragón, vecino de Elorrio, quien se encargó de llevar a Andalucía 6.000 arcabuces. A estos arcabuces les correspondían 60 grandes cajas de madera de haya, que era la habitual para estos menesteres. Estas cajas fueron llevadas hasta Santander en cuatro pinazas, y “dende en los dichos galeones” de Su Magestad¹⁵⁴. El 1591, año tan pródigo en noticias sobre fabricación y conducción de armas, nos proporciona también datos sobre el transporte de armas por mar. De hecho, se trata de armas destinadas a la armada, transportadas a su vez, por obvios motivos de seguridad, dado el clima de la época, en navíos de la propia armada. Se trata del despacho por parte de Elio de 6.000 arcabuces, 2.000 mosquetes y 8.000 picas. Este importante cargamento debía en primera instancia ser llevado a Pasajes, y desde allí a La Coruña. El Rey ordena que “las dichas armas daréis orden que vayan bien condicionadas a cargo de una persona o dos seguras y de confianza a quien ordenaréis que las entreguen en la ciudad de la coruña”^{154b}.

En fechas no muy lejanas a la recién mencionada estas medidas de seguridad eran casi desconocidas, a pesar de que también abundaba la piratería. De hecho, el año 1580 podemos observar una “Relación de las armas y pertrechos que están cargados en guipúzcoa en dos naves que van a landaluzía, de que embió relación el veedor lope de helio”^{154c}

En la mayor parte de las noticias que nos han llegado sobre transporte de armas por mar las cantidades son muy cortas. Según se deduce de varios documentos se trata de una cifra entre cien y doscientos arcabuces, aunque observamos en una ocasión la presencia en Laredo de 400 arcabuces “para dar a los soldados de la armada que partió del dicho puerto de laredo para flandes en el año pasado de mill e quinientos e cinquenta e dos”¹⁵⁵.

La gran mayoría de las noticias de transporte de armas por mar se refiere a fabricantes que intentan comercializarlas, como es el caso de los arcabuces y mosquetes propiedad de varios armeros de Placencia que el mercader Martín de Arreguía lleva a Sevilla¹⁵⁶. Para estas operaciones se requería el permiso y la vigilancia del veedor, quien exigía que a la vuelta se aportase testimonio de la venta de dichas armas, asegurándose de que las mismas no llegaban a manos de extranjeros. En un caso en que se lleva “a la Ciudad de Sevilla por mar” la cantidad de cien arcabuces, se exige el testimonio de los compradores “en cumplimiento de lo que su magestad tenía mandado acerca de la lleva y saca de los

154. APO, Plac., L. 3705, s.f., 1583. Evidentemente, estas expediciones se realizaban con medidas de seguridad, principalmente haciendo que los distintos navíos viajaran en formación de convoy para defenderse de los piratas.

154b. A.G.S., G.A., Leg. 57, fº 154vº

154c. A.G.S., G.A., Leg. 95, fº 160 y ss. En esta relación se aprecia el envío, además de más de tres mil arcabuces y otras tantas picas, de una variadísima gama de “pertrechos”, entre los que se cuentan azadas, picos, cuñas, palanquetas, palas, pozaderas, sabinas o estancones, hachas, cinceles, sierras, etc.

155. En esta ocasión se trata de armas cuya finalidad fuera su transporte, sino buscar la seguridad del propio viaje. (APO, Plac., L. 3658, fº 41, 1554).

156. APO, Plac., L. 3727, fº 90, 1589

arcabuzes¹⁵⁷. La concienciación del peligro que suponía hacer caer en manos del enemigo armas que debían ser transportadas era tan aguda, que son frecuentes los secuestros de dichas armas por parte de autoridades municipales o regionales. En 1578 Francisco de Aguirre, vecino de Placencia, había hecho examinar 103 arcabuzes, “enviándolos por mar a la ciudad de Sevilla” con posterioridad; pero estos arcabuzes “se los habían tomado en la villa de Laredo por descaminados y sentenciados por perdidos”, llegando el caso a la Chancillería de Valladolid¹⁵⁸.

Los transportistas encargados de llevar armas por mar eran mercaderes conocidos, como Andrés de Alzola, quien el año 1555 llevó picas y arcabuzes “por mar a la ciudad de Sevilla” en su nao San Miguel¹⁵⁹, o el capitán Jacobo de Ibaseta, a quien Lope de Elio había dado permiso para llevar a Sevilla, en su nao La Magdalena, 140 arcabuzes¹⁶⁰.

El envío de lanería por parte de particulares ofrecía en principio menos complicaciones. De hecho ya existía un control previo sobre el producto, porque la mayor parte de la astería puesta a la venta para particulares procedía de los desechos restantes de la fabricación de las picas para el ejército¹⁶¹. En general requieren también del permiso del veedor, como el que se da a Pedro de Ybarlucea, vecino de Elorrio, quien tenía “aprestados sesenta flexes de astería de diversos géneros para los enviar al andaluzía por mar”. Para ello promete que los venderá a naturales de estos reinos¹⁶², norma que vuelve a repetirse en el caso de cierta lanería de partida hacia Lisboa¹⁶³.

Los intereses comerciales de los armeros y mercaderes vascos en Sevilla promovían la llevada de lanería a esa ciudad. Andrés de Urquizu, importante mercader eibarrés, pretende enviar “en las naos que al presente estaban aprestadas para Sevilla” la cantidad de 87 flejes “de astería corta”. Urquizu disponía en la ciudad andaluza de una “tienda de astería” propia¹⁶⁴.

Además de arcabuzes y astería, se llevaban también por mar diversos instrumentos denominados “pertrechos y remientas”, entre los que cabían desde azadas hasta cestos,

157. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1579.

158. Ibidim, s.f., 1579

159. APO, Plac., L. 3660, nº 79; en la cargazón se incluían flejes, clavazón, herraje y otras mercaderías habituales en los viajes al Sur.

160. APO, Plac., L. 3701, s.f., 1581. Es sintomático que el documento venga encabezado por una “certificación de cien y cuarenta arcabuzes”.

161. El permiso dado por Elio sobre cierta astería que se llevaría por mar “en cualesquier nabios de los naturales de estos reynos” viene acompañado por la orden de que las medidas deben ser “de veinte palmos abaxo, labrada del despojo de las picas que se labran para la munición de su magestad” (APO, Plac., L. 3706, s.f., 1584).

162. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1583.

163. APO, Plac., L. 3703, s.f., 1587.

164. APO, Plac., L., s.f., 3685. También Pedro de Anguiózar, de Elgueta, envía por mar 200 flejes “de astería menuda”, para venderla en la tienda que tiene en Sevilla. A los cuatro meses se debe traer testimonio de haberlos vendido a naturales de estos reinos.

pasando por cadenas, martillos, estancanes, picamartillos, etc. Los trámites de estos instrumentos correspondían también a la época al veedor Elio, como se constata en un caso en que, el año 1575, otorga permiso para trasladar de Zumaya a Cádiz cierta cantidad de instrumental de esta especie en la nao San Felipe y Santiago¹⁶⁵. Algo similar ocurre con otro viaje en que se llevan estacas de haya, palas de hierro y otras herramientas, con destino a Cádiz o Sanlúcar, en la nao Santa Cathalina¹⁶⁶, y de cuya venta también se debe aportar testimonio en el plazo de cuatro meses.

En definitiva, armas y pertrechos eran conducidos a sus destinos por mar en múltiples ocasiones, aunque a medida que avanzaba la segunda mitad del siglo XVI los peligros aumentaron, debiéndose tomar precauciones debido a la inseguridad que ofrecía el tráfico marítimo. Esta inseguridad fue la que propició una progresiva utilización de las rutas terrestres para el traslado de armas, aunque se tratase de viajes a lejanos puntos de la costa mediterránea, como Málaga o Cartagena, o al no menos lejano enclave atlántico que era Sevilla.

2.4. El transporte de armas por tierra

2.4.1. La alternativa terrestre

El transporte terrestre, como hemos indicado, fue ganando terreno al transporte marítimo a medida que avanzaba el siglo XVI. A pesar de la frecuente falta de verdaderos caminos, a veces imperceptibles por no decir inexistentes, y que obligaban a salvar las distancias campo a través, a pesar incluso de su enorme lentitud y elevado coste, ingentes cantidades de mulas atravesaban la Península en diversas direcciones, haciendo llegar las mercaderías a los lugares más alejados. No hacía falta que se tratara de mercancías de lujo: herramientas de hierro, pescado, armas, atravesaban toda la Meseta en largas jornadas.

En cuanto a la prevalencia entre los dos sistemas más importantes de transporte terrestre, los mulos y las carretas, no hay duda cuando se trata de la Península Ibérica¹⁶⁷. Aunque existían importantes cofradías de carreteros, dada la particular orografía de esta tierra los servicios de la mulatería eran muchos más solicitados que los de la carretería¹⁶⁸.

Ciñéndonos al tema armero, es claro que los carros no sólo eran utilizados, sino que en ocasiones su concurso se hacía necesario en este transporte. En el caso del transporte de picas el recurso a las grandes carretas era casi imprescindible, debido a la longitud que alcanzaba la piquería y de la dificultad de acoplar con cierta comodidad estas cargas a lomos de las caballerías. Por esa razón en ocasiones se arriesgaba a realizar el viaje por

165. APO, Plac., L. 3685, s.f., 1578

166. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1577. Es curioso observar cómo el documento viene firmado por el veedor Lope de Elio y por Martín de Isasi, dueño del navío en que van los mencionados instrumentos.

167. Este tema lo he tratado anteriormente en *Sociedad y vida social vasca...*, op. cit., T. I, págs. 188-189

168. Cuando Domínguez Ortiz trata del tema del transporte terrestre, utiliza el ejemplo de un viaje de Vitoria a Madrid en que se utilizan 50 mulos dirigidos por 12 arrieros (*El Antiguo Régimen: los Reyes Católicos y los Austrias*, Alfaguara T. III, Madrid 1981, pág. 95).

mar incluso en tiempos de especial peligro. La utilización de carretas para sacar picas del Valle del Deba rumbo a la meseta era de todos modos bastante extraordinaria.

Un buen ejemplo del riesgo que suponía la salida marítima lo tenemos en los años setenta, como denota el caso del vecino de Elorrio Joan de Capeleztegui cuando recibió la orden de preparar cierta cantidad de piquería que debía ser transportada por mar¹⁶⁹. Una contraorden de última hora cambió los planes y obligó a revisar todo el sistema de cargas: se ordenó deshacer las que ya estaban instaladas en la lonja para ser subidas al barco y rehacer todo el material en paquetes o "tercios" para acoplarlos a las caballerías. El proceso de cambio y adaptación está gráficamente descrito: "Por deshazer los flexes en que estavan las ochocientas y quarenta y ocho hastas de picas de los de la munición de su magestad en una lonja de deba que eran tercios muy grandes y se hizieron con yntento de llevarlos por mar, y por hazer de nuevo çinquenta y tres flexes para poder llevar por tierra en azémillas en cargas acomodadas a granada y otras partes".

Como vemos, la alternativa válida al barco era el mulo, aunque no por eso quedaron descartadas las carretas para ciertos trayectos. A modo de ejemplo de la utilización de carretas para el transporte de picas contamos con un caso muy ilustrativo: se trata del transporte de cierta astería que partiendo de Elorrio se llevaba a Pamplona. La ruta más apropiada para el trayecto, antes de entrar a Navarra, era a través de Mondragón, Oñati y Segura. El caso es que las carretas donde se conducía el cargamento fueron detenidas en Oñati¹⁷⁰. Tuvo que intervenir Lope de Elio ante el alcalde de Oñati, mostrando a éste ciertos reales documentos firmados en El Escorial y exigiendo que se soltase a los carreteros, que permanecían presos en plena época navideña, para que "dichos carreteros fuesen sueltos y prosiguieran su jornada". El alcalde, Miguel de Oria, no sólo había hecho encerrar, sino que también había impuesto ciertas multas "a los carreteros que llebaban las picas de su magestad desde la villa de helorrio a la ciudad de pamplona", provocando gastos de cincuenta ducados por la detención, por el mero hecho y "syn causa alguna más de por yr con los carros por el camino real"¹⁷¹.

Es curiosa la reacción del alcalde de Oñati, por lo que puede tener de aplicación del "se obedece pero no se cumple" tan común en las respuestas a muchos asuntos conflictivos en épocas pasadas: "El dicho miguel de oria respondienddo a lo susodicho dixo que hobedescía y hobedesció la dicha cédula real, y la thomó en su mano derecha y la besó y puso sobre su cabeça, y dixo que la villa de Oñate es pobre de todos los bastimentos necesarios ansí de pan y bino como de otras cosas muchas por ser pueblo de montaña, y para la conserbançia dello la dicha villa a procurado y procura de tener los caminos bien reparados de puentes y calzadas, y su magestad por su ley y premática a pidimiento de los procuradores de cortes y diputados del regno para que los puentes y calzadas sean mejor conserbadas u cuidadas y las villas no gasten todos los propios en los reparos dellas, tienen mandado que

169. A.G.S., C.M.C., 1ª Epoca, Leg. 362

170. APO, Plac, L. 3683, s.f., en dos documentos que datan de los días 29 y 31 de Diciembre de 1577.

171. Sobre la polémica acerca de la utilización de carros, sobre todo de los "carros ferrados" o con llantas de hierro, que estropeaban las calzadas y permitían transportar cargas mucho mayores, con consiguiente peligro de la integridad de puentes y calzadas, ver mi artículo "Aspectos técnicos y legislativos referentes a carros y calzadas en Guipúzcoa a comienzos de la Edad Moderna", en Homenaje a Julio Caro Baroja, San Sebastián 1986, RIEV, T II, Págs. 641-653.

ningún carro pueda pasar por ningún puente ni calçada con dos pares de yuntas de bueyes o mulas juntas con un carro cargado, porque con la carga que hechan en los tales carros se podrían hundir y quebrar las dichas calzadas y puentes". El alcalde se ampara en las propias pragmáticas reales y pide que sean los oficiales del Rey los primeros en aplicar estas ordenanzas. El escarmiento ya venía de antes, pues los procedimientos de los oficiales de la corona eran expeditivos, sin siquiera mediar previo aviso, al igual que había ocurrido con la llegada de las carretas detenidas. Meses atrás los vecinos de la villa se venían quejando de que pasaban "ciertos carros, ferrados de fierro las ruedas, y cargados de astería" camino de Francia, trayendo cada carro cuatro o cinco pares de bueyes. La denuncia procedía de que los carros iban demasiado cargados y pasaban "rompiendo y hundiendo las calzadas de las calles por do pasaban". El alcalde reconoce que Oñati pillaba en el camino hacia la frontera, hacia donde se dirigían los cargamentos llegados meses atrás, y que "la dicha villa es paso para el dicho reino de francia". Es también consciente de que se trata de intereses vinculados al Rey, pero a pesar de ello "hizo sobre ello cabeça de proceso por venir contra lo que se contiene en las leyes y pragmáticas de su magestad". El alcalde mantuvo la orden de que sólo pasaran carros que pudieran ser arrastrados por una sola yunta de bueyes, e incluso ofreció poner a su disposición las caballerías necesarias para evitar que se estropearan puentes y calzadas. No tenemos datos sobre si estas actitudes conducían a algo positivo, pero quizá resulte significativo que un envío de más de mil picas realizado a Pamplona dos años más tarde se hace utilizando exclusivamente mulas.

A las dificultades propias de los viajes en carro se añadían, por tanto, las que se podían presentar por problemas jurisdiccionales como el comentado, lo que añadía un retraso suplementario y los consiguientes gastos. Puede que episodios como el del alcalde de Oñati no fuesen habituales, por el mismo hecho de que incluso materialmente era difícil disponer de carretas y hacerlas conducir a través de los caminos de Gipuzkoa. Como es lógico, en Castilla era más conocida su utilización, aunque quizá en menor cuantía de lo que se nos ha hecho creer. En una larga relación de viajes con cargamentos de armas realizados desde distintas villas guipuzcoanas a Burgos nos encontramos con que hasta esta ciudad castellana todas las cargas se llevan en acémilas. De acuerdo con los que se nos dice acerca de su posterior destino sólo encontramos un par de noticias, no muy significativas por la poca entidad de la población a que se destina el cargamento, sobre la utilización de carretas para llevar picas de Burgos a Puenteduro: es el caso de una "carretada de picas" que un vecino de Dueñas llevó a la antes citada población, y del pago efectuado a otro carretero por el mismos trayecto¹⁷².

A pesar de estos pocos ejemplos, está claro que la casi totalidad de las armas que salían de la comarca de Placencia hacia el interior lo hacían en mulas, incluso cuando se trataba, como hemos anunciado, de destinos tan alejados como Sevilla, Málaga, Granada, Cartagena o Valencia.

2.4.2. Los preparativos del viaje por tierra

2.4.2.1. Tercios y cargas

Los materiales que se dirigían por tierra a los más alejados puntos de la Península eran, de acuerdo con la variedad de productos de la zona armera, de la más diversa especie:

172. A.G.S., C.M.C., L. 362, ya citado con anterioridad

arcabuces y mosquetes acompañados de sus respectivos aparejos, picas con sus hierros y argollas, ballestas, etc. Acomodados a diversos sistemas de carga, adecuándolas a las características de las caballerías, las armas partían desde los diversos puntos de producción, o desde los lugares de recogida y examen, rumbo a lejanos destinos en viajes que exigían agotadoras jornadas.

Tomaremos como base para nuestra descripción una expedición que, partiendo de Placencia, se dirigía hacia Ubeda cargada de armas para Su Magestad 173. A finales de mayo de 1570 Hernando de Aguirre, criado del Rey, se pone en contacto con Francisco González, yangüés, para que se encargue de llevar hasta la ciudad andaluza “quatrocientos y treynta y ocho arcabuces asentados en sus caxas y con sus llaves y baquetas, y quatroçientos y treynta y ocho flascos con sus flasquillos, y quatroçientos y treynta y ocho moldes y quatroçientos y treynta y ocho rascadores con sus sacapelotas, y más quarenta ballestas, cada una con sus gafas y cuerda”.

Cómo se aprestaba todo este material para llevarlo a lomos de caballerías? El propio documento nos ofrece una precisa descripción del modo como se repartía dicho material: “las quales quatroçientas treynta y ocho arcabuces ban en veynte y quatro tercios que hazen doze cargas, y los dichos flascos y flasquillos, moldes, rascadores y sacapelotas ban en quatro sacos grandes de a tres telas en ancho cada una, metidos en sus Cestos, y las dichas quarenta ballestas ban en dos tercios cubiertos de marraga, que por todo son treynta tercios que hazen quinze cargas de azémilas, que todo ello pesó ciento y ochenta y nueve arrobas y media”.

En el citado texto quedan incluidos los elementos básicos que integran la preparación de una expedición de este tipo: las armas y los aparejos van en sacos o en bastos, según se trate de piezas mayores o menores. Las cargas aplicadas a las caballerías las formaban dos paquetes o “tercios”, estipulándose la mayor parte de los casos el precio del viaje en relación a la distancia y las arrobas que alcanzaban las cargas. En el mencionado caso, desde Placencia hasta Vitoria se paga a seis reales por carga, mientras de Vitoria a Ubeda se hace el recuento por arrobas, estipulándose el precio a siete reales por arroba. Dependiendo del material y el volumen de cada carga, la cantidad de arrobas que entraban por carga es variable. Las cargas dirigidas a Ubeda tienen en su mayoría siete arrobas y media, aunque alguna no alcanza las seis arrobas. Ciertamente se trata en este caso de cargas bastante ligeras (no llegaban a los cien kilos), ya que habitualmente se llegaba a las doce arrobas, e incluso en ocasiones a las catorce¹⁷⁴.

Las condiciones de seguridad con que viajaban dichas cargas eran en apariencia buenas. En el mismo documento se habla de que los arcabuces deben ir “bien atados y liados con sus cuerdas de cáñamo, y metidos en sus Gestos, y los adreços de los dichos arcabuces ban según dicho es en sus sacos y metidos en sus cestos, y las dichas vallestas liadas y cubiertas de marraga”.

173. APO, Plac., L. 3676, fº 85 y ss., 1570.

174. Por ejemplo, en un acuerdo para llevar dos cargas de arcabuces hasta cerca de Zaragoza se menciona que cada carga debe ser de doce arrobas (APO, Berg., L. 27, fº 287, 1544), y en otro concierto para llevar armas de Vitoria a Málaga cada carga sobrepasa las trece arrobas (APO, Plac L. 3687, s.f., 1579).

Naturalmente, la preparación de las cargas se dividía en varias etapas que se correspondían a los distintos gastos que se representan en las cuentas. Un cargamento de arcabuces preparado para salir hacia Vitoria, que llega a la casería Zabala, de Placencia, supone una división de gastos que se reparten en siete partidas:

“Primeramente dozientos arcabuces de la munición de su magestad a presçio de veynte y quatro reales cada uno, con sus llabes, rascadores, moldes, frascos cubiertos de cuero guarnesçidos de fierro con sus cordones de lana de colores que montan quatro mill e ochocientos reales

yten çient frascos cubiertos de cuero e guarnesçidos de fierro con sus cordones de lana de colores, a precio cada uno de siete reales y diez y seis marabedís y medio

yten quatro sacos de marraga, y en ellos veynte y quatro baras a presçio de treynta y quatro marabedís la vara, que montan ochocientos y diez y seys marabedís, y más un real del hazer de los dichos sacos

yten diez y ocho çestos en que fueron enpacados los dichos arcabuces e frascos a sesenta marabedís cada uno

yten diez libras de cuerda a quarenta y dos marabedís y medio la libra

yten por el hazer de las dichas cargas a joan de arreguía seys reales

yten por la llebada de nuebe cargas en que fueron enpacadas todas las dichas armas y sus adreços a la ciudad de vitoria, por cada carga dozientos y setenta y dos marebedís¹⁷⁵.

La importancia de los materiales destinados a recubrir los paquetes y proteger las armas que van a viajar en caballerías se percibe a través del tratamiento que la documentación ofrece sobre temas como la propia adquisición de los materiales utilizados para tales menesteres, materiales que suponían una importante partida dentro de los gastos de envío de armas. En 1602 los oficiales reales realizan la compra de la notable cantidad de “dos mill baras de marraga buena y a contento y de la bondad que conbiene conforme a una muestra que joan de arregui, tenedor de las armas desta fábrica de su magestad tiene, la qual dicha marraga aya de dar e dé hechos sacos, que llebe cada uno çinco baras y media¹⁷⁶”.

175. APO, Plac. L. 3730, f^o 41 y 41v, 1592. La totalidad de las siete partidas suman 193.650 marabedís. Es de suponer que los preparativos del viaje, preparados dirigidos a que las cargas viajaran seguras, originaban un trabajo muy laborioso. Uno de los pagos realizados en Placencia por los oficiales reales dice así: “A joan martin de goycoechea y joan de reçal, çiento y noventa e cinco reales... por razón que ellos se havian ocupado, con otras personas que tomaron, havian travajado y ocupado en hazer tercios y lios, seis mill y quinientos arcabuces que dicho hemando de aguirre por mandato de su magestad avia enviado desde la dicha villa de plazencia (A.G.S., C.M.C., 1^a Epoca, Leg. 362, año 1573). Del mismo tenor es el pago realizado al Goicoechea antes citado, quien “juntamente con otros dos hombres travajaron en liar y enpacar los tres mil arcabuces e sus adreços, que se acavaron de hazer por el mes de marco del dicho año de DLXX, que fueron dozientos y nueve tercios, en que todos se havian ocupado cada seys días con parte de sus noches, a razón de quatro reales menos quartillo por día, y por enpacar, untar y liar mill murriones que fueron en veinte y cinco tercios... y por liar y enpacar y poner en horden nueveçientos y treynta valesas y sus gafas y quinientos carcaxes”.

176. APO, Plac. L. 3740, s.f. Cada vara de marraga costaba 29 marabedís, lo que supone que cada saco cuesta sobre los cinco reales.

Estas compras eran vigiladas por oficiales reales. En 1575 Hernando de Aguirre, “criado de su magestad”, dirige la compra de 311 libras de cordel de cáñamo, a 30 marabedís la libra, y de 108 varas de “xerga o marraga”, a 34 marabedís la vara¹⁷⁷. El empleo de este material está especificado puntualmente, y el modo como se relata esta operación resulta ilustrativo:

“Es a saver, las ciento y setenta y siete libras de cordel de cáñamo fueron para las dos mill picas de freso de su magestad y que por su mandato ban para la çiudad de Cartagena, las quales ban en ciento e diez e ocho tercios de flexes y cada flexe va liado con el dicho cordel de cáñamo por todas las vellortas de dos partes que en cada flexe entró libra y media del dicho cordel, que son çiento y setenta y siete libras, que al dicho precio de treinta marabedís por libra montan cinco mill y trezientos y diez marabedís

yten más ciento y treinta y quatro libras del dicho cordel de cáñamo que se gastaron en liar y enpacar los ciento y veinte e seis tercios en que ban enpacados los mill y quinientos arcabuzes y todos sus aparejos, y dos mill y trezientos fierros de picas y quatro mill y ochocientas argollas y pasadores y tachuelas para las dichas picas

y çinquenta picas de dos puntas y ochenta y ocho palas de fierro que así mesmo son de su magestad, y por su mandato ban para la dicha Cartagena, y de los dichos ciento y veinte y seys tercios, los çiento llevan una libra de cordel cada uno, y los diez e seys tercios en que ban los frascos y frasquillos para los dichos arcabuzes, a libra y media del dicho cordel cada tercio, que por todo son çiento y treinta e quatro libras que al dicho precio de treinta marabedís montan quatro mill y veinte marabedís

yten por ciento e onze baras de xerga o marraga que se gastó en diez e seys sacos, y cada saco de seys varas en que ban los dichos mill y quinientos frascos y flasquillos para los dichos arcabuzes, y en quinze costales de avara cada uno en que ban los mill y quinientos moldes con otras tantas sacapelotas para los dichos arcabuzes que balen a precio de real cada vara, tres mill y setecientos y setenta y quatro marabedís”.

Las cargas iban muy bien cuidadas, sin peligro de que se soltasen o cayesen. De ello tomaban buen cuidado los que vigilaban la preparación de los paquetes y la colocación de los mismos en las caballerías. Este especial cuidado por la seguridad se deja ver en las medidas que acompañaban a los cargamentos: “Los dichos cient mosquetes en quatorze terçios, en los doze dellos a siete mosquetes cada uno, y en dos tercios cada ocho, y cada tercio liado con cordel de cáñamo y puesto en su cesto, y tornado a liar por de fuera con el dicho cordel de cáñamo”¹⁷⁸.

177. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1575.

178. APO, Plac., L. 3687, s.f., 1579. Los materiales de menor importancia tienen un tratamiento especial; así, los rascadores y sacapelotas van “metidos en un talegón”, y se utiliza también un saco pequeño denominado “talegonçillo”. Los recubrimientos de argollas, clavos, tachuelas, etc, debían reforzarse, por el peso que alcanzaban. Según comprobamos en la documentación de Simancas que estamos utilizando, los arcabuces iban a veces metidos en cestos y en otras ocasiones sólo en sacos, según se desprende del siguiente párrafo: “setenta tercios metidos en çestos liados dentro y fuera con cordel de cáñamo, a 16 arcabuzes cada uno, y veinte y quatro tercios de los dichos arcabuzes liados con cordeles de cáñamo sin cestos, que heran doze cargas, que en cada tercio dellos yban catorze arcabuzes”.

2.4.2.2. A la búsqueda de arrieros

Una vez dispuestas las cargas, era preciso buscar la cantidad de animales suficientes para realizar el traslado. Era probable que, puesto que los trabajos realizados para el Rey encontraban frecuentemente problemas o retrasos en los pagos, los mulateros rehuyesen aceptar estos encargos. Por otra parte, hay que tener en cuenta que prácticamente toda la economía de intercambio Costa-Interior precisaba de los servicios de los arrieros, quienes se dedicaban al transporte de lana, vino y trigo proveniente de la Meseta, y de pescado, aceite de ballena, clavazón, herraje y diversas herramientas de hierro que buscaban los mercados interiores. En la gran operación de envío de armas que se efectúa a principios de los setenta encontramos varias noticias que denotan los problemas que los oficiales reales tienen que afrontar para hacer efectivos los traslados. Pedro de Urrutia, vecino de Elorrio, quien se encarga de hacer llevar picas a Vitoria, dice que se tomó "seys días que se ocupó desde la villa de mondragón en busca de azémilas", y el mismo Urrutia, acompañado de Joan Pérez, "andubieron por la provincia y lugares de alava en buscar y llevar a la dicha ciudad azémilas para llevar en ellas cierto número de armas"¹⁷⁹. Estos comportamientos de los oficiales reales resultaban expeditivos. Cuando, con ocasión de los envíos del año 1591, se necesitaban todos los medios de transporte terrestre disponibles, los embargos se realizaban por decreto. En el caso concreto del transporte de 1.000 arcabuces, 400 mosquetes y 600 picas a Cartagena, Lope de Elió recibió la siguiente real orden: "Nombraréis los comisarios y personas que vos pareciere para embargar y recoger el carruage necesario en que vayan, a los cuales siendo por vos nombrados yo por la presente los nombro y la doy por ella por su traslado signado al escrivano público poder y facultad para que en todas las çiudades, villas y lugares de estos reynos y señoríos de castilla puedan traer vara alta de justicia y tomar y embargar el carruage de carros y bestias que fueren menester para conducir las dichas armas y bestias que fueren menester para conducir las dichas armas pagándoles sus jornales y alquileres justos"^{179b}.

Pocos años más tarde el panorama se vuelve a plantear en los mismos términos. En un fenecimiento de cuentas con Pedro de Yraola, Lope de Elió le paga una serie de partidas de dinero por sus trabajos de acarrear armas a Cartagena. Una de estas partidas señala el pago de 88 reales por "onze días que por orden mía se ocupó en yr desde esta dicha villa de plazença a la ciudad de vitoria a buscar en ella y en sus comarcas azémilas para en que se llevasen las armas y sus aparejos por mandato de su magestad se enbiaron en la dicha sazón a la dicha Cartagena y Málaga, de más que así vien se ocupan para que se llevase con la presteza que conbenia"¹⁸⁰.

En relación a la procedencia de los arrieros que se encargaban de transportar armas, se pueden proporcionar datos aproximados dependiendo de las distintas campañas. A tra-

179. A.G.S., C.M.C., 1ª Epoca, L. 362. Dentro de esta documentación de Simancas se hace constar que los métodos para buscar los mulos que se necesitaban para transportar armas no eran siempre muy hortodoxos. De hecho, daban poder aciertos emisarios para que utilizaran los métodos más expeditivos. Pedro de Echeberria, vecino de Placencia fue uno de los que se dedicó a recabar caballerías para transportar armas a Cartagena, y se nombra el pago que se le hace por "hazer diligencia para que las justicias de la dicha ciudad enbargaran azémilas para treinta e nueve cargas, y fecha la dicha diligencia se havian enbargado e ynbiaron 1.122 arcabuzes con todos sus adreços".

179b. A.G.S., G.A., Leg 57, nº 146.

180. APO, Plac., L. 3687, s.f., 1579.

Cuadro de transporte de armas			
Nombre/arriero (o del amo)	Procedencia	Cargas/armas y rs. pagados	Población (punto de partida)
Jn. Azcarazaba	Escoriaza	1 (18 rs.)	Mondragón
Jn. Yrimain	Léniz(*)	2 (40 rs.)	Bergara
Dgº Orbea	Eibar	2 (38 rs.)	Mondragón
Criado de Andrés de Cutunegueta	Eibar	2 (44 rs.)	Placencia
Jn. Mendieta	Salinas	2 (44 rs.)	Placencia
Jn. Martín, criado de Jn. Unceta		2 (54 rs.)	Mondragón
Dgº Garro	Escoriaza	1 (18 rs.)	Mondragón
Jn.Mz. Goizueta	Eibar	2 (40 rs.)	Bergara
Mn. Urrutia	Léniz	2 (36 rs.)	Mondragón
Jn. Zavala	Léniz	1 (18 rs.)	Mondragón
Miguel Oyanguren	Léniz	2 (36 rs.)	Mondragón
Jn. Arano	Elgóibar	3 (66 rs.)	Placencia
Estívariz Aráoz	Salinas (vª de)	3 (54 rs.)	Mondragón
Criado de	Escoriaza	3 (54 rs.)	Mondragón
Jn. Zuloeta			
Mn. Gainza(**)	Escoriaza	33 (732 rs.)	Placencia
Mn. Olaeta	Escoriaza	1 (18 rs.)	Mondragón
Mn. Olaeta	Escoriaza	2 (44 rs.)	Placencia
Mn. Arriola	Escoriaza	2 (40 rs.)	Bergara
Estibariz Aráoz	Salinas	3 (54 rs.)	Mondragón
Jn. Retería	Salinas	4 (88 rs.)	Placencia
Dgª Lelio	Elgóibar	4 (88 rs.)	Placencia
Andrés Arechaga	Elgóibar	2 (44 rs.)	Placencia
Jn. Legutiano, criado de Mn. de Andonaegui	Alçola	3 (66 rs.)	Placencia
Bmé Echávarri	Apoza	3 (54 rs.)	Mondragón
Antón Venta	Elorrio	2 (36 rs.)	Mondragón
Jn. Landixeta	Arechavaleta	2 (36 rs.)	Mondragón
Jn. Aguirre	Léniz	2 (36 rs.)	Mondragón
Dgº Echeverría	Mondragón	2 (36 rs.)	Mondragón
Jn. Oruma	Salinas	2 (36 rs.)	Mondragón
Mn. Urena	Salinas	2 (36 rs.)	Mondragón
Dgº Escaray	Salinas	2 (36 rs.)	Mondragón
Jn. Burina	Léniz	1 (18 rs.)	Mondragón
Jn. Olaeta	Escoriaza	2 (36 rs.)	Mondragón
Jn. Mendibe	Salinas	5 (110 rs.)	Placencia
Jn. Maseda	Escoriaza	2 (40 rs.)	Bergara
Santiago	Arechavaleta	2 (44 rs.)	Placencia
Dgº Acaziarca	Salinas	2 (44 rs.)	Placencia
Dgº Ilarza	Escoriaza	1 (18 rs.)	Mondragón
Mn. Maricaurrutia	Escoriaza	4 (72 rs.)	Bergara

(*) Se refiere con toda probabilidad a Arechavaleta, apareciendo el nombre de esta población como tal sólo en una ocasión.

(**) Se trata sin duda de algún importante transportista, que tenía a su disposición una serie de criados.

vés de la documentación notarial se aprecia la presencia de mulateros yangüeses, alaveses y guipuzcoanos, aunque predominan estos últimos. En la documentación de Simancas relativa al quinquenio 1570-1575, se nos proporcionan noticias que nos permiten dibujar un cua-

dro de los mulateros guipuzcoanos¹⁸¹ que participaron en el transporte de armas desde diversas poblaciones de Gipuzkoa a Burgos¹⁸².

De los datos del cuadro de transportes de armas podemos extraer algunas conclusiones:

a) Entre los mulateros, predominan los que llevaban dos o tres mulos

b) Destaca el caso de Martín de Gainza, vecino de Escoriaza. Son conocidos los transportistas que disponen de seis u ocho caballerías, pero 33 mulos forman por sí mismos una considerable empresa, que por cierto cobra pleno sentido teniendo en cuenta el punto desde donde operan, a medio camino entre la Costa y la Meseta.

c) De los 37 que intervienen en la lista, aproximadamente el 75% provienen del Valle de Léniz, dato que confirma la fuerte dedicación de vecinos de estos lugares a la arriería.

d) Es cuando menos sintomático que la única mujer que aparece en la nómina, y por dos veces, es vecina de Salinas de Léniz¹⁸³.

e) Tiene interés comparar los precios pagados por carga, dependiendo del punto de partida: 22 rs. para las cargas procedentes de Placencia, dos menos si procedían de Bergara, y otros dos menos si se trataba de Mondragón.

f) El hecho de que aproximadamente las dos terceras partes de las cargas tengan a Mondragón como punto de salida tiene dos lecturas complementarias: primera, el hecho de que sale más barato obligar a los fabricantes a acercar el material a Mondragón, y segundo, que la cercanía de esta población a los puntos de mayor dedicación a la arriería suponía una ventaja adicional, pudiendo atraer (u obligar?) a los mulateros a prestar servicios al Rey.

2.4.3. Viajes largos y cortos

2.4.3.1. Cartagena y ciudades andaluzas

A lo largo de toda la década de los setenta se constatan constantes envíos de armas a Cartagena. Las armas, en cantidades muy importantes, son llevadas en recuas, lo que obliga a organizar un dispositivo de transporte de indudable entidad¹⁸⁴.

El año 1573 se habla de 1100 arcabuces llevados desde Placencia por Esteban de Aruzimendi; además, se llevan 1.100 más a cargo de otros arrieros desde Vitoria hasta

181. A.G.S., Vide supra, Nota 179. Son varios los aspectos que se pueden tratar con esta documentación.

182. En la lista Inclumos a un vecino de Elorrio, y algún otro del que no se menciona la procedencia, aunque probablemente se trataba de gente del Valle del Deba.

183. Este dato ayuda a confirmar la activa participación de la mujer en tareas que a primera vista no son propias de su condición, sobre todo teniendo en cuenta nuestros esquemas mentales sobre aquella época. Da la casualidad que dentro de la documentación que trata de este mismo transporte aparece una viuda vecina de Vitoria, quien se ocupaba de "pesar en el peso público de la dicha ciudad los tres mill arcabuzes y todos sus aparejos" que se enviaron en Febrero de 1573 con la colaboración de los mulateros mencionados en el cuadro.

184. A.G.S., C.M.C., L. 362, ya comentado anteriormente.

Cartagena¹⁸⁵. Hay otras dos partidas, una que repite la cantidad de 1.100 arcabuces llevados desde Placencia por Juan López de Astigarribia, y otra de 1242 arcabuces llevados desde Vitoria a cargo de 12 arrieros cuyos nombres vienen recogidos.

El año 1575 nos encontramos con una serie de noticias que hablan de los días empleados por los arrieros en el viaje a Cartagena. El trayecto Placencia-Vitoria-Cartagena se cubría en 24 días. Contando con que para la vuelta se precisaban cuatro o cinco días menos, y teniendo en cuenta los de estancia en dicha ciudad, la totalidad de ida, estancia y vuelta contabilizan 47 días¹⁸⁶.

En 1578 se habla de una partida de 2.000 arcabuces. El encargo es encomendado a Alonso Carrasco de Cuéllar, vecino de Pancorbo, a quien se ordena que desde Placencia "los hiziese llebar a la ciudad de Cartagena y fue conduciéndolos con los tragineros que los llebaron y en la dicha Cartagena", donde habían de ser entregados al moyordomo de la artillería de Su Magestad¹⁸⁷. La llevada de las 942 arrobas que pesaban los arcabuces y sus adrezos hasta Cartagena costó 8.476 reales, destacándose para efectuar dicha operación de Madrid a Placencia don Francés de Alava¹⁸⁸.

El año 1579 se vuelve a efectuar otra expedición a Cartagena, esta vez con 1.500 arcabuces. También los datos de esta expedición corroboran los anteriormente conocidos, constando el viaje de dos fases diferentes. La primera meta era Vitoria, y la segunda Cartagena. Entre los pagos realizados a los transportistas hay dos partidas que dividen el recorrido en dos tramos: Sebastián de Apatriz, arriero vecino de Elgóibar, acompaña a la expedición llevando el dinero para el pago de la primera etapa a Vitoria. Se dice que le pagan ocho reales "por la lleva de los dichos ocho mill reales que llevó donde esta dicha villa a la ciudad de vitoria"; en la segunda fase a otro arriero se le pagan 22 reales por llevar de Vitoria a Cartagena "por el porte y lleva del dicho dinero para la paga de los dichos portes"¹⁸⁹. Vienen también especificados los pagos por arroba: 11 reales por cada arroba de Vitoria a Cartagena, y se especifican los días empleados en el viaje: "quarenta y siete días que en la dicha jornada ocupó en esta manera: veynte u tres días en la yda, que fue conduciendo las

185. Puede resultar ilustrativo el apunte hecho respecto a una carga llevada por un arriero alavés desde Vitoria hasta Cartagena: la carga tenía 12 arrobas y media, y está repartida en dos "tercios", teniendo cada tercio 16 arcabuces. El pago por este viaje a Cartagena es de 99 reales.

186. APO, Plac., L. 3693, f.º 89. También puede resultar significativa la comparación entre el viaje a Cartagena y Málaga, tardándose en el viaje de ida y vuelta a esta última 48 días, "que fue a dieziocho de octubre hasta quinze de noviembre que partió de Málaga con más otros dizenuebe días de buelta que con el de la partida son beynte, a razón de onze reales al día".

187. APO, Plac., L. 3685, s.f.

188. Se habla de que este importante personaje se ocupó durante 140 días en estas funciones, tardando ocho días en su viaje de Madrid a Placencia. Francés de Alava se ocupó personalmente del tema debido a un drástico cambio de planes en el sistema de transporte, y se empleó en "hazer traer las armas de su magestad que estaban en la villa de deba que se sacaron de las naos, donde por mandato de su magestad se embarcaron con yntento de las llebar por mar así bien en hazer llebar, conducir y recoger a la ciudad de vitoria y en ella seis mili y trezientos sesenta y seys picas y mill y tantas lanças ginetas y ponerlas en orden y custodia para las llebar dende con mejor comodidad y después en buscar azémilas y traerlas a esta dicha villa, y dende ella hizo llebar a la dicha Cartagena dos mill arcabuzes".

189. APO, Plac., L. 3687, s.f., 1579

dichas armas, y seis días que en la dicha Cartagena se detubo en la entrega de las dichas armas, y más de buelta de la dicha Cartagena a esta dicha villa diez y ocho días”.

Por lo visto, el año 1579 los oficiales reales andaban bien de liquidez para pagar los costes de los transportes, pero no siempre era así. Otra escritura de Octubre de ese mismo año que trata del “fenesçimiento con Pedro de Yraola” hace alusión al impago de unos servicios realizados tres años antes, por haber llevado también armas a Cartagena por orden de Elio¹⁹⁰.

Las noticias de las cuentas de Simancas nos hablan de importantes envíos de armas a Granada. En una ocasión se mencionan 2.149 arcabuces, efectuándose más tarde el pago de 199 mosquetes, 680 morriones y 799 ballestas. También se relata cómo Juanes de Otaegui se empleó en Febrero de 1573, fechas de los grandes viajes hacia el Sur, “en dos veces que había ydo desde la dicha villa de plazencia a la Ciudad de vitoria, y se detuvo en ella a recoger los tres mill arcabuces y sus aparejos y los fierros y picas para las çinco mill picas que se llevaron a granada”.

En el capítulo de los transportes terrestres hacia el Sur no podía faltar Sevilla. No tenemos constancia de grandes envíos “oficiales” a esta ciudad. Muchas armas son llevadas a Sevilla, por particulares en la mayoría de los casos, debiendo pasar por el permiso y control de las correspondientes autoridades.

Merece la pena ser tenido en cuenta el hecho de que mercaderes y armeros tenían cuidado de enviar en ocasiones, a su propia cuenta y riesgo, cortas cantidades de arcabuces a la capital andaluza para ser comercializados. A veces se aprovechaba la vuelta de yangüeses que habían venido con dinero¹⁹¹. En otras ocasiones son arrieros corrientes los que se encargan de ello, como en el caso de los 140 arcabuces que, al precio de 16 reales cada uno, se habían enviado desde Placencia¹⁹².

2.4.3.2. Castilla

Previamente hemos observado una gran afluencia de arrieros vascos que se encargaban de llevar armas al polvorín de la ciudad de Burgos¹⁹³. Fueron muchas las ciudades castellanas que recibieron armas de la zona de Placencia. En el caso concreto de Burgos, los encargos de particulares y las pequeñas expediciones son conocidas de mucho antes. El año 1555 un arriero alavés, Diego de Berrozteguieta, se comprometió a llevar a la ciudad castellana “dos cargas de arcabuses e una carga de picas” del eibarrés Domingo de Orbea¹⁹⁴.

En el anteriormente relatado documento de Simancas se dan noticias de mosquetes llevados a Burgos en 1573, noticias relacionadas con el apremio realizado a los recueros que

190. APO, Plac., L. 3687, s.f.. Se trata del transporte de 1.058 arcabuces y 527 mosquetes

191. Se habla de 100 arcabuces que alcanzan un precio unitario de 14 reales y medio (APO, Plac. L. 3680, f° 17v, 1574).

192. APO, Plac. L., 3664, f° 49, 1559

193. Ver supra, Nota 80

194. APO, Berg., L. 72, f° 145.

iban de Vitoria a Burgos, en concreto de 2000 arcabuces y 1200 picas¹⁹⁵. Pocos años después se repiten las noticias de envíos de nuevos cargamentos de picas y arcabuces¹⁹⁶.

Tampoco podían faltar noticias de Toledo, tratándose de armas. En una de las expediciones se habla de envíos a Toledo y Talavera como si de un encargo conjunto se tratara. El envío consta de 240 mosquetes, y se mencionan los doce reales pagados al escribano por la redacción de las cartas de pago, más “los seys reales a seys ganapanes porque subieron las dichas armas a la sala del ospital de Santiago donde se pusieron”¹⁹⁷. En cuanto a la duración del viaje, se toma a Talavera como punto de referencia, tardando 14 días a la ida y 11 días a la vuelta a Placencia, aunque en un documento de 1579 se habla de que se va a tardar, tanto a Talavera como a Toledo, 15 días, pagándose siete reales y medio por arroba¹⁹⁸.

Sin embargo, es Guadalajara la ciudad que más noticias ofrece como destinataria de armas vascas, sobre todo en los años 1579, 80 y 81. Intervienen en estas operaciones, del mismo modo que en el caso de Cartagena, las principales autoridades relacionadas con el armamento fabricado en el Valle del Deba. En una ocasión se trata de 160 mosquetes y 678 picas con sus hierros¹⁹⁹, más tarde de 1.095 arcabuces y 2.242 fierros de picas²⁰⁰, y finalmente 300 arcabuces y 50 mosquetes²⁰¹. Los 160 mosquetes se reparten en 22 tercios, “a siete mosquetes en cada tercio, y en el otro tercio seys mosquetes, y cada tercio liado con cordel de cáñamo y metido en su cesto, y tomado a liar por de fuera”. En dicho viaje se emplean 12 días para la ida, y se pagan seis reales y medio por arroba. En la expedición de 1580 se nos ofrecen detalles del viaje, como “Ytem doze reales que pagó a miguel corbino, vezino de nájera, por la lleba de los dichos tres mill y dozientos reales que llebó desde esta dicha villa a la dicha guadalajara para la paga de los dichos portes”. Una corta relación que hace mención de la totalidad del viaje señala: “Ytem por diez y nueve días y medio que ocupó en la dicha jornada en esta manera, que partió desde esta dicha villa a primero de marco, y así en el camino conduciendo las armas susodichas que yban en recuas como en el entrego dellas en la dicha guadalajara donde se detubo y ocupó hasta los doze de marco a medio día, que son onze días y medio, y más ocho días de la buelta que son por todo los dichos diez y nueve días y medio”²⁰².

195. A.G.S., C.M.C., L. 362

196. APO, Plac., L. 3700, nº 78v, 1580. Se mencionan los problemas para preparar todos los cargamentos apalbrados, y se aclara que están dispuestas para ser recogidas una carga de picas en Oñati y cuatro en Placencia.

197. APO, Plac., L. 3687, s. f., 1579

198. APO, Plac., L. 3687, s.f. En el caso de Toledo, se llevan 100 mosquetes y 841 fierros de picas, y a Talavera 140 mosquetes, con siete mosquetes en cada tercio, y 1179 picas.

199. APO, Plac., L. 3687, s.f., 1579. El destinatario es el Duque del Infantado.

200. APO, Plac., L. 3689, s.f., 1580.

201. APO, Plac., L. 3701, f. 169v.

202. También en este caso se establece pago a hombres que se dedican a buscar caballerías para realizar los viajes.

Durante estos mismos años son cuantiosas las expediciones a varias de las principales ciudades castellanas. Muestra de ello son los 350 arcabuzes enviados a Madrid²⁰³, las 18 cargas de piquería²⁰⁴ y 26 cargas de arcabuzes²⁰⁵ que van a Medina del Campo, y los 80 mosquetes y 678 picas con destino a Ciudad Real²⁰⁶.

2.4.3.3. Navarra y Aragón

El conflicto de los carreteros con el alcalde de Oñati en 1577 nos ha mostrado que Navarra era uno de los destinos de las picas fabricadas en las provincias vecinas. Dos años más tarde se vuelven a llevar armas blancas a Pamplona, aunque esta vez el traslado se realiza en mulas, según se dice de que fueron transportadas 1169 picas en "cargas de azémila"²⁰⁷. Las nueve cargas que completaban 220 arcabuzes llevados a Tudela en 1580 las condujo un vecino de Ormaiztegui, quien cobró tres reales y medio por arroba²⁰⁸.

En los años cincuenta nos encontramos con varios cargamentos de arcabuzes a Aragón, como las "dos cargas de arcabuzes de peso de doze arrobas cada carga dende la villa de eybar" hasta un lugar distante seis leguas más allá de Zaragoza²⁰⁹ en 1555 se llevan 150 arcabuzes a la propia Zaragoza²¹⁰, y este mismo año se nombran 250 cureñas de arcabuzes destinadas a la "ciudad de daroca"²¹¹.

2.4.3.4. Fuenterrabía y San Sebastián

Era natural que las principales guarniciones de la Provincia, como eran Fuenterrabía y San Sebastián, figuraran entre los objetivos a cuidar por los encargados de la fabricación de armas. La historia militar de estas dos poblaciones fronterizas, y su importancia estratégica ante posibles agresiones de los vecinos franceses las hacían clientes idóneos y prioritarios de los veedores y oficiales reales. Dada la cercanía de ambas al Valle del Deba, y de la facilidad con que se establecía contacto con ellas, y contando con la gran cantidad de mulateros que recorrían la región, muchas de las entregas de armas no dejarían constancia documental. Sin embargo, basta un botón de muestra para observar que estos trámites se hacían con toda clase de garantías, seguridad y carácter oficial. Lope de Elio hace encargarse personalmente, el año 1576, a Juan De Churruca, "el maestro", para efectuar la opera-

203. APO, Plac., L. 3688, s.f., 1580.

204. APO, Plac., L. 3700, nº 45, 1580. La piquería procedía de Mondragón

205. APO, Plac., L. 3700, nº 78v

206. APO, Plac., L. 3687, s.f., 1580. El concierto consiste en hacer llegar las cargas a Ciudad Real en 20 días, y se pagan ocho reales y medio por arroba.

207. APO, Plac., L. 3683, s.f., 1579.

208. APO, Plac., L. 3713, s.f.

209. APO, Berg., L. 27, nº 287, 1554

210. APO, Berg., L. 28, nº 50v.

211. APO, Berg., L. 28, nº 98v.

ción. De las gestiones de Churruca se dice que "había ydo por dos vezes dende esta dicha villa a las villas de fuenterrabía y san Sebastián llebando a su cargo los arcabuzes y sus adreços, e yendo conduciéndolos con los arrieros que los llebaron, los quales había entregado a las personas y segund y como por el dicho lope de elio le fue ordenado". A Fuenterrabía, en el primer viaje de Septiembre, se llevaron 250 arcabuzes en diez cargas, pagándose a 24 reales la carga, y en Noviembre se llevaron 500 más, la mitad para Fuenterrabía y la otra mitad para San Sebastián, pagándose estas últimas cargas a dos reales menos, debido al menor recorrido²¹².

VI. CONCLUSION

El tema de la armería vasca ha sido merecedor de muy pocos estudios. Quedan por investigar la mayor parte de los campos relacionados con esta materia.

En el presente estudio he abordado la fabricación y comercialización de las armas que tuvieron su origen en el área que tiene por centro Placencia de las Armas, y que alcanza la práctica totalidad de las poblaciones del Valle del Deba, incluyendo en esta zona varias poblaciones limítrofes vizcaínas.

El período elegido para realizar este estudio es la segunda mitad del siglo XVI. El reinado de Felipe II tiene una especial significación en la armería vasca, debido a los graves conflictos internacionales en que el Rey estaba embarcado, lo que tenía una especial incidencia en la actividad armera. Por otra parte, la abundante documentación que se genera en esta época, tanto de procedencia oficial como de protocolos notariales, hace más abordable el estudio de sus vicisitudes.

Debido a la particularidad del producto, elemento de dominio sobre el que las autoridades necesitaban ejercer un estrecho control, la presencia de la Corona en todo el proceso relativo a las armas es obvia y lógica. Sobre el País Vasco, comprometido con el poder real castellano, ejercía la Corona un férreo control en lo concerniente a la fabricación y venta de armas.

La presencia de los intereses reales a través de diversos representantes fue un factor decisivo en la marcha de esta importante industria.

Bajo el prisma de los intereses armeros, el control de la Corona ofrecía dos vertientes: la primera, positiva, por tratarse del principal cliente que se ofrecía, el propio aparato estatal, si este término es aplicable al imperio español. El aspecto negativo ofrecía distintos puntos, que se pueden resumir en: a) El precio de las armas estaba impuesto por el cliente, aunque en ocasiones las presiones conseguían elevar el precio estipulado. b) El Estado resultaba mal pagador, y los retrasos e impagos se acentuaron a medida que se acercaba el final del siglo. c) El Rey exigía, aunque sus deudas con ellos se acumulasen, la preferencia cuando no la exclusividad de la dedicación de los armeros, a quienes el mercado libre quedó restringido y en ocasiones anulado.

212. APO, Plac., L. 3685, s.f., 1578. En Total, Juan de Churruca empleó en los dos viajes 12 días en su propia cabalgadura, pagándosele por sus servicios a once reales por día.

El principal representante de la Corona era el veedor, principal valedor de los intereses reales, seguidor y conocedor de la problemática de una fabricación que no podía funcionar cuando a los fabricantes se les negaba el dinero necesario para engrasar la maquinaria de la producción.

El País Vasco no estuvo en el punto de mira de los intereses armeros de la Corona ni por casualidad ni por mera voluntad de los reyes. Se daban una serie de factores de interés que convertían a zonas como el Valle del Deba en objetivos estratégicos de especial atractivo para los poderes políticos.

En primer lugar, el País Vasco, principalmente Gipuzkoa y Bizkaia, ha tenido desde la Baja Edad Media una perentoria necesidad de abastecer a sus villas de bastimentos, fundamentalmente trigo. A cambio, nuestra tierra ofreció hierro, barcos y productos de mar. La industria ferrona tuvo en la armería una de sus derivaciones principales.

La producción de armas del Valle del Deba funcionaba como una compleja máquina en que se conjugaban factores materiales, técnicos y humanos que coordinaban las actividades complementarias de diferentes localidades. Unos centros se especializaron en picas, otras en morriones y coseletes, y las más cercanas a Placencia en arcabuces y mosquetes.

Una vez fabricadas las armas, había que acondicionarlas y llevarlas a sus respectivos destinos. Los tramos terrestres eran competencia de los mulateros, que provenían en gran medida de las poblaciones del interior, más cercanas por tanto a la Meseta y al casi necesario contacto con la misma, Vitoria. Un capítulo curioso del transporte lo constituye el tramo de navegación fluvial en el último tramo del río Deba. El punto de partida de este trayecto de diez kilómetros, Alzola, se convirtió en el principal almacén y punto de control de las armas, sobre todo de las que se encaminaban hacia los puertos guipuzcoanos.

Una vez las armas en la costa, técnicamente no había problemas para su traslado a los destinos determinados. Pero el problema residía en la inseguridad creada por la piratería y los conflictos internacionales. Esta situación hizo que, teniendo en cuenta lo conflictivo del cargamento al tratarse de armas, la ruta terrestre fuera ganando terreno. Valencia, Sevilla, pero sobre todo Cartagena, son los destinos de importantes cantidades de armas que atraviesan de parte parte la península. La alternativa del transporte terrestre dió un inusitado protagonismo a las caravanas de mulos que, en largas jornadas, transportaban las pesadas y preciadas cargas de armas a los puntos estratégicos que los oficiales reales habían determinado.