

MUNDU BAT JAIZKIBELGO ERROTARRIEN BUELTAN

Iñaki SANZ-AZKUE eta Josu NARBARTE

Irudika ezazu itzain bat. Idi-parea guriari lotuta duela, mendian behera doan itzain bat. Irudikatu orain itzain horrek gurdian daramana. Forma bereziko harriak dira, biribilak: errotarriak. 1583an, Hondarribiko Esteutz baserriko Sabat de Salaberriak errotarriak jaisten zituen Jaizkibel menditik behera bere idien laguntzarekin. Santa Engrazia izeneko ontziralekuan uzten zituen horiek, hiribildutik gertu. Jaizkibelen eginiko errotarriak ziren. Sabaten lana harri horiek jaistea zen.

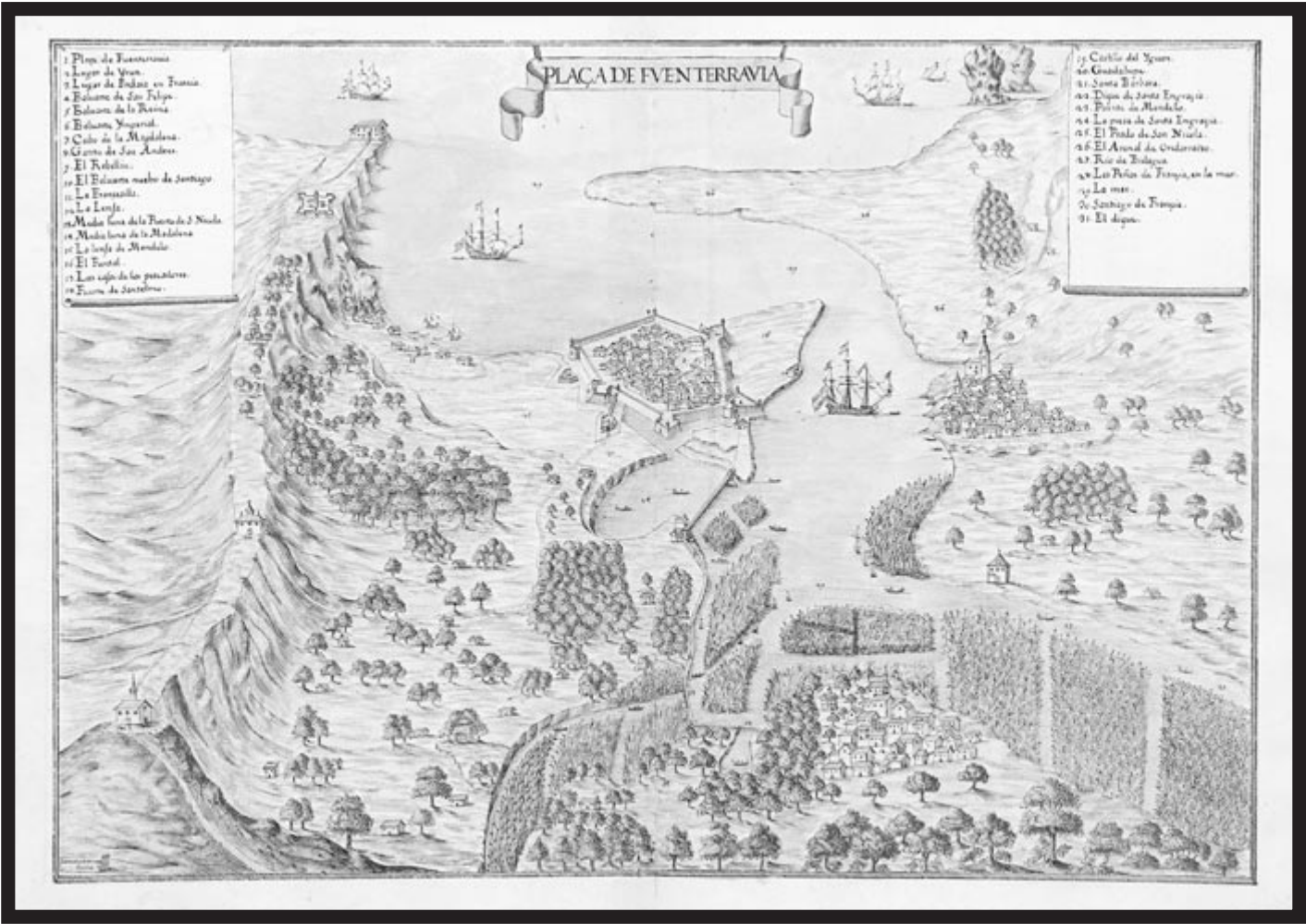
istorio hori ez da guk asmatua. ‘Jaizkibel errotarri’ izeneko ikerketa-proiektuan lanean ari ginela aurkituriko testamentu batek kontatzen du. Sabatek 5,5 erreal kobratzen zituen bidaia-ko. Testamentua Joanes de Aldasoro hondarribiarrarena zen. 1583an idatzi zuen eta bertan hainbat datu eman. Esaterako, bera hiltzear zela, dirua zor ziola Sabati. Izan ere, Joanes hargin-maisua zen. Errotarriak egiten zituen Jaizkibelen. Horrek eman zigun lehen pista Jaizkibelen errotarriak egiten zirela jakiteko. Hala, 2021ean zazpi errotarri-harrobi topatu genituen. Gehienak, gailurretik gertu, eta bertan, mendian utzitako eta bukatu gabeko errotarriak eta errotarri zatiak aurkitu

ziren. Joanes de Aldasorok utzitakoak ote? Aurreko pasartean kontaturikoa Euskal Herriko beste hainbat herritan ere gertatuko zen. Errotarriak egiteko harrobi asko baitzeuden Euskal Herriko mendietan, eta kasu askotan, horiek egin ostean, itzainen laguntzaz jaisten ziren herrira edota errota zegoen tokira. Joanesen testamentuak, ordea, bazuen ulertzen ez genuen zerbait. Ezohikoa zena eta erantzunik gabeko galdera asko sortzen zizkiguna. Eta guk, noski, jakin nahiak bultzatuta, gaiari heldu genion.

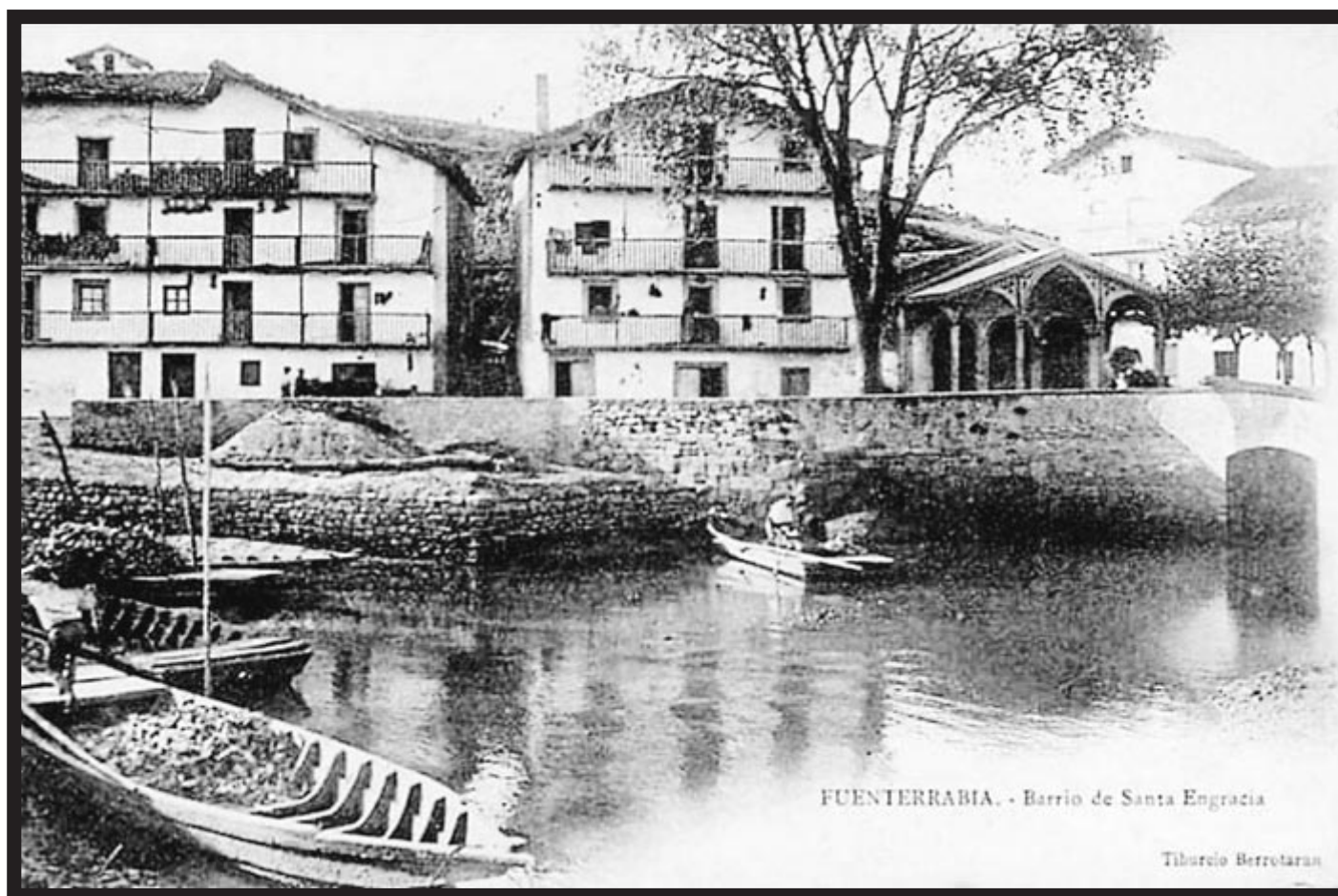
MUNDU BAT HERRI TXIKI BATEN BARRUAN

Maiz entzungo genuen, eta pentsatu ere bai, agian, Euskal Herriko herriek, eta kostaldekoek bereziki, arrantzaz eta baserriak emandakoaz iraun dutela bizirik egundaino. Lanbide horiek zuten pisuari garrantzirik kendu gabe, ordea, artxiboko dokumentuek erakusten dute herri horien barruan bazela mundu bat, agian ahanzturan erori dena, baina uste baino konplexuagoa zena. Eta hala erakusten digute errotarriek. Joanes de Aldasoro hargin-maisuak harginak behar zituen errotarriak sortzeko; itzaina, errotarriak menditik portura jaisteko; eta beste hainbat ofiziotako jendea, errotarriak egiteko tresnetarako. Hori gutxi ez eta, hargin-maisuak harria ateratzeko lurrak enkantean ateratzen ziren urtero Udalean, eta beraz, diru gehien eskaintzen zuenak lortzen zituen. Errotariak ere izango ziren errotan, eta hala, errotarriek mundu txiki bat sortzen zuten herri horietan.

Joanesen testamentuak, alabaina, beste mundu bat irekitzen zigun. Hondarribiaz haratago, errotarrien bidaiari segika aurki zitekeena. Mundu txikiak handi eta distantzia handiak txikiago egiten zituena XVI. mendean. Izan ere, Joanesen testamentuaren arabera, hiltzear zela 100 errotarri zituen Jaizkibelen eta beste 100 Santa Engraziako ontziralekuan, hiribilduko



Hondarribiko portuaren ikuspegia, 1655 inguruan. MADRILGO ARTXIBO MILITARRA



Santa Engrazia ermita eta ontziralekua, XIX. mende bukaeran.

HONDARRIBIKO UDAL ARTXIBOA

merkataritza-kaian. Hiltzear dela, amaituriko 200 errotarri dituen pertsonak ez ditu horrenbeste sortzen herrirako edo inguruko herrietarako. Are gutxiago, jakinda Euskal Herriko beste hainbat puntutan ere bazirela errotarri-harrobiak. Orduan, galdera logikoa zen. Zertarako horrenbeste errotarri? Erantzunaren zati txiki bat testamentuan bertan zegoen: Joanes de Aldasorok, 200 horiez gain, 62 errotarri eramane zituen itsasontziz Pontevedrara, bertan saltzeko. Alegia, Jaizkibelgo errotarriak herritik kanpoko merkatua zuten. Horrek are eta konplexutasun handiagoa ematen zion Hondarribiko XVI. mendeko gizarteari. Aurretik aipaturiko ofizioez gain, beste merkatu bat ere sortzen zelako: Iberiar penintsulara produktuak garraiatzen zituena.

MUNDU BAT KANPOALDEAN

Errotarren mundua ez zen edozein mundu. Errotarri bakoitzak 15 dukat inguru balio zuen orduan (egungo gizartean 3.000 euroren baliokidea izan daitekeela estimatzen da). Aldasorok 262 errotarri eginak bazituen hiltzear zela, atera kontuak.

Aldasoro ez zen izan Hondarribia inguruko hargin bakarra, noski. Eta batek baino gehiagok ikusiko zuen horiek kanpora eramateko aukera. Hala, 1543 eta 1618 artean errotarriak zeramatzen Hondarribiko 20 itsasontziren dokumentuak aurkitu ditugu artxiboetan miatuta. Itsasontzi horiek, izan zabra, izan pinazak, errotarriez gain, bestelako produktuak ere garraiatzen zituzten Hondarribitik Iberiar Penintsulako hainbat tokitara: Galiziako Pontevedrara eta Baionara, eta Sevillara eta Cadizera, bereziki. Portugalen ere, ordea, egiten zituzten geldialdiak edota, kasuren batzuetan, hango herriak zituzten helburu: Belem, Lisboa eta Porto, esaterako.

Errotarriak eta bestelakoak garraiatzeaz gain, baina, helburu zituzten portuetatik ere ekartzen zituzten produktuak Hondarribira. Hondarribiak eta Euskal Herriko kostako beste herri askok ere merkatu berri bat aurkitu zuten haien lurretatik kanpo, eta itsasontzi txikien bidez, kabotaje ereduko bidaia eginez, Iberiar Penintsulako beste herriei merkataritza egiteko aukera bikaina ikusi zuten. Horrek are eta konplexuago bihurtu zuen kostako

herri horien gizarte-sarea. Aurretik errotarren inguruan sorturiko ofizioei gehitu zitzaizkien merkatarienak, itsasontzi-maisuenak, eskifaiaren barruan zeuden marinelenak eta kontratuak idazten zituzten eskribauenak, besteak beste.

Burdina, kalamua, brea, haritz-upe-lak, gezterak eta beste hainbat produktu aurkitu ditugu itsasontzi horien kargamentuetan. Errotarriak zeramatzen 20 itsasontzi horiek, ordea, orduan izango zirenen lagin txiki bat baino ez dira. Gure artxiboetan gelditu den orduko gizartearen arrastoa. Haren barnean azaltzen dira, esaterako, Hondarribiko hainbat izen, merka-

tari moduan, itsasontzi maisu moduan edota eskifaian lanean ari zirenak. Joanes de Aldasorok berak, bere testamentuan, errotarriak bere ardurapean eramane zituela dio. Hargin-maisu izateaz gain, merkataria lanak ere egin zituen Aldasorok, eta itsasontzi-maisu batekin negoziatu garraioa. XVI. menderako hasiak ziren enpresa edo konpainia txikiak sortzen. Horietako asko, etxekoan artean sortuak. Hala, ez da harritzekoa, Joanes de Aldasoro hil eta 20 urtera, izen bereko bere senidea, Juanes de Aldasoro, Hondarribian merkataria moduan lanean aurkitzea. Hori gutxi ez, eta itsasontzi-maisu moduan ere agertzen da.

Jaizkibelgo errotarriek herritik kanpoko merkatua zuten. Horrek are eta konplexutasun handiagoa ematen zion Hondarribiko XVI. mendeko gizarteari, beste merkatu bat sortzen zelako: Iberiar Penintsulara produktuak garraiatzea

Aurretik errotarren inguruan sorturiko ofizioei gehitu zitzaizkien merkatarienak, itsasontzi-maisuenak, eskifaiaren barruan zeuden marinelenak, kontratuak idazten zituzten eskribauenak...

Zer, eta errotarriak Hondarribitik kanpo eramaten. Iberiar Penintsula, ordea, itsasontzi horietako gutxi batzuen helburua baino ez zen. Beste batzuek garbi zuten beren jomuga haratago zegoela. Itsaso zabala muga izan zitekeen, baina baita aukera ere.

ERROTARRIEN BIDAIA, IKERTZAILEEN BIDEA

1492an, Kolon Ameriketara iritsi zenean, lurralde berri bat aurkitzeaz gain, merkataritza egiteko merkatu eta bide berri handiak zabaltu ziren Indietarako joan-etorria probestuz. Ameriketara sortzen ari ziren herriak eraikitzeko eta gizarte berria sortzeko baliabideak behar ziren, eta horietako asko bertara eraman beharra zegoen. Noski, Indietara tresnekin eta materialekin zihoazen naoen joaneko bidaiak ezin zuen alferrikakoa izan, eta Ameriketara aurkituriko baliabidez kargatuta itzultzen ziren itsasontzi horiek, urrez eta zilarrez, batez ere.

Naoen joan-etorriak kontrolatzeko Casa de la Contratación moduko egitura koordinatuak sortu ziren Sevillan, zeintzuek Ameriketarako merkantzien joan-etorri guztia kontrolatzen zuten. Nao horietako asko Kanaria uharteetatik pasatzen ziren, korronteek lagunduta, Ameriketara bideratzeko.

Iberiar Penintsulaz gaindi, XVI. mendean, Ameriketara bidean sorturiko merkatu berriak askorentzat sortu zituen aukerak, eta horretan euskal herritar askok ez zuten denbora galdu. Arestian aipaturiko errotarren itsasontzi asko Cadiz eta Sevillara zihoazela ikusi dugu, baina baita Ameriketara bidean ziren Kanaria uharteetara (dokumentuetan Tenerife, Palma edota Kanaria Handia zehazten dira, esaterako) eta Madeirara ere.

Joanes de Aldasororen sendiko Juanesek, esaterako, errotarriak eta burdina eramane zituen Andaluziara 1600. urtean, Pedro Sáenz de Eguíluz merkatariaekin batera, María de San Espiritu zaban. Horrez gain, alabaina, Kanaria uharteetara ere eramane zuen 1609an zabra bat errotarriekin eta beste hainbat produktuekin. Errotarri horiek, ziur asko, bere senideek Jaizkibelgo harrobietatik ateratakoak izango ziren.



Cadizeko badia, 1613. XVI-XVII. mendeetan, portu hau izan zen, Sevillarekin batera, Iberiar Penintsularen eta Ameriketako kolonien arteko katebegi nagusia. KATALUNIAKO INSTITUTU KARTOGRAFIKOA

Helmuga, ordea, ez zen ez herria, ez eskualdea, ezta Iberiar Penintsula ere. Errotarren ibilbidea jarraituz, bideratu genuen ikerketaren bidea. Orain, harri horiei begira, garai hartako gizartearen konplexutasuna ulertzeko pausuak ematen hasi gara.

SARE KONPLEXU BAT, BIDE KONPLEXUAN

XVI. mendearen erdialdetik XVII. mendearen hasierako urteetara Hondarribitik ateratako errotarriak zeramatzaten itsasontzietako askok Ameriketara bidean geratzen diren portuak zituzten helmuga. Arestian aipatu dugun moduan, Euskal Herriko kostako herrietatik ateratzen zen merkantzia asko Ameriketara eramane zela jakina da. Burdina zen lehengai nagusia, baina Michael Barkhamen eta beste hain-

bat ikerlariren lanari esker, arestian agertu diren errotarriak, haritzezko upelak, brea eta oihalak ere maiz agertzen dira merkantzia horietan.

Hondarribiko gizarte sare konplexu horren baitan, kanpora begirako merkantzia horrek guztiak konpainiak sortu zituen, gaur egungo enpresen parekoak, eta sarri familiako kideen edota gertuko adiskideen konfiantzan oinarritzen zirenak. Baina, hala eta guztiz ere, arriskuen aurrean, horiek ere beren burua ziurtatu behar zuten eta aseguruak ere baziren. Hala, Burgoseko Artxibo Probintziala arakatu ostean, Hondarribitik ateratako hainbat itsasontzi aseguratu zirela ikusten da. Merkantzia galtzeko aukerek edota kortsarioen lapurreten aurrean zegoen beldurrak pleitak aseguratzeari ekarri zuen. Hala, gizarte-sare konplexu horren barruan, XVI. menderako, aseguratzailerak ere bazegoen.

Ez da harritzekoa, baina. Izan ere, bibliografian eta dokumentuetan begiratuta, aurkitzen dira, esaterako, garai hartan Pasaian hondoratutako itsasontziak. Horien artean aurkitu dugu bat, 1593an portutik ateratzen ari zela bertan hondoraturikoa, edota beste bat, zeina aipatzen den Hondarribitik Andaluziara bidean joan zela eta 20 egunetara ez zela itzuli.

EUSKAL HERRI TXIKI BAT INDIETARA BIDEAN

Herri mailako merkatutik nazioarteko merkaturako salto horretan, Euskal Herriko herriek, eta batez ere kostatik gertu zirenek, izan zuten beraien lekua sortu zen kapitalismo berri horretan. XVI. mendeko gizarte hartan, mezuak internet, hegazkin, tren edo autorik gabeko garaiaren bideratu behar ziren eta batera eta bestera zebiltzan diru, merkantzia eta salgaiak ondo koordinatu.

Hargin-maisu, hargin, errotari, itzain, burdinola-jabe, merkataria, itsasontzi-maisu, marinel, eskribau, konpainia-jabe edota aseguratzeko zuten pertsonen artean, dokumentu zaharretan agertzen dira izen-abizena duten euskaldunak. Herri mailako komertzioak saltoa jo zuen eta sortu ziren konpainiak ere mugitzen hasi ziren.

Merkatarien konpainietan konfiantzako jendea behar izaten zuten merkantziak kontrolatzeko eta koordinatzeko. Hargatik, sendi bereko pertsonak topa daitezke merkantzia beraren bueltan. Batzuk irteerako portuan. Besteak, Sevilla eta Cadiz inguruan, baita Ameriketara ere. Urruti ziren merkatarien kasuan, esaterako, emazteek beraiek jasotzen zuten produktua. Horren adibide da Catalina de Alquizaren kasua, aktiboki parte hartu baitzuen Indietako karrera horretan. 1581ean, Catalinak eskutitza idatzi zion Sevillako Casa de la Contratación erakundeari, bere jabetzako Espiritu Santo izeneko naoa zela eta. Catalinak zioen bere jabetzako naoa “nao kapitain” moduan joan zela Indietarako bi bidaietan eta zazpi urtetan erabili zuela Gaztelako koroak, baina dirurik ez zuela jaso horren truke. Dirua erreklamatzeko idazten zuen.

Catalinak kudeaketa hori egiten zuen, garraiolari familiakoa izaki, bere bi semeak eta suhia Sevillan zirelako garraioaren kudeaketa lanetan. Hondarribiar familia honek herritik kanporako merkatura egin zuen salto.

Ez ziren hondarribiar bakarrak izan, noski. 1623. urtean Juan Casanova de Caicuegui beste bi euskaldunekin sozio da konpainia bat osatzeko. Produktu ferrikoak eta beste manufaktura batzuk eramaten zituzten. Caicuegui Euskal Herriaren eta Sevilla eta Cadizen artean bizi zen. Administrazio lanak egiten zituen bertan eta 500 dukateko soldata (handia) jasotzen zuen lan horren truke. 1627. urtean, Caicuegui bera beste bazkide batzuekin agertzen da eta guztiak Sevillan bizi ziren ordurako. Konpainiaren kapitala denen artean jarritako diruarekin egiten zuten, eta gero, irabaziak denen artean banatu.

Hondarribiarrek, beraz, naoetan bidaiatzen zuten Ameriketara hainbat motatako merkantziekin batera, edota haien pleitetan; baina konpainietan ere parte hartzen zuten, merkantzia horiek bideratzeko Atlantiko ozeanoaren alde batetik bestera.

Izan ziren, ordea, kargu handiagoak izan zituztenak ere. Hor dago, esatera-

Iberiar Penintsulaz gaindi, XVI. mendean, Ameriketara bidean sorturiko merkatu berriak askorentzat sortu zituen aukerak, eta horretan euskal herritar askok ez zuten denbora galdu

Joanes de Aldasororen sendiko Juanesek, esaterako, errotarriak eta burdina eraman zituen Andaluziara 1600. urtean, Pedro Sáenz de Eguíluz merkatariaarekin batera, María de San Espiritu zabran

ko, Gregorio de Leguía, 1650 eta 1659 artean Indietako Errege Kontseilu Goreneko (Consejo Real y Supremo de Indias) idazkari nagusi izan zena. Oso litekeena da pertsona hau 1596ean Hondarribitik Cadizera 14 errotarri eramaten azaltzen den Domingo de Leguíaaren senidea izatea; izan ere, sendi batzuek, Hondarribia mailan ez ezik, kanpora begira ere indarra hartu zuten, eta konpainiak osatu eta postu garrantzitsuak bete.

Sevillan eta Cadizen bizi ziren hondarribiarren artean, izan zen orduko

postu garrantzitsuen artean presentzia izan zuen bat ere. Cristóbal de Rojas y Sandoval Sevillako autoritate espiritual garrantzitsua izan zen eta artzapezpiku lanak egin zituen 1571 eta 1580 urteen artean. Bere anaiaordeak, Pedro de San Millánek, semeordea zuen, Juan de Alcega izenekoa; aurretik aipaturiko Catalina de Alquizaren senarra, hain zuzen ere. Itsasgizona, itsasoko kapitaina, Bizkaiko jaurerriko kapitain nagusia, Indietako eta Hego Itsasoetako jenerala eta Santiagoko zalduna 1566an. Bere seme Diegok bide bera

Betleemgo dorrea; XVI.-XVII. mendeetan, Lisboako portuan sartu nahi zuten ontzientzako aduanafuntzioa zuen. Javi CASTRO



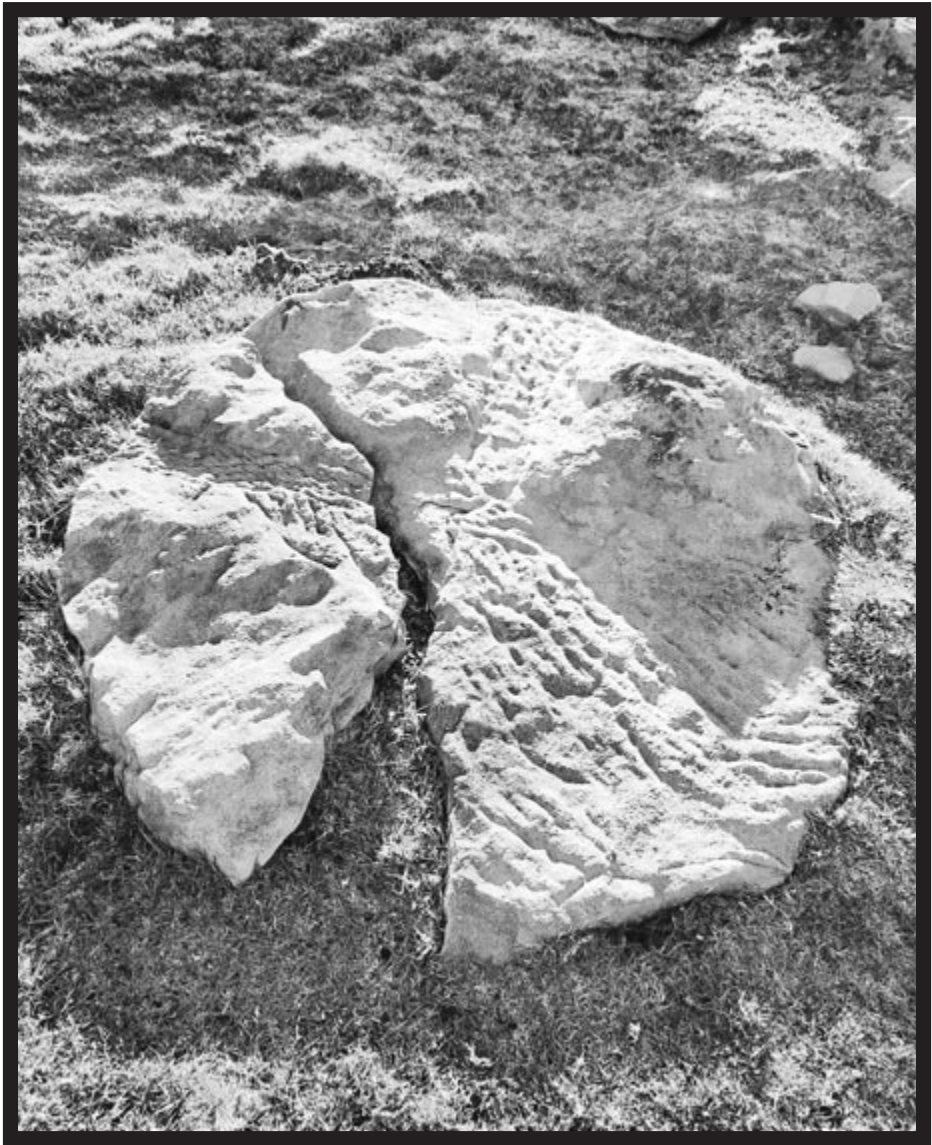
hartu zuen eta, Indietako jeneral kargua izateaz gain, Venezuelako eta Kubako gobernadore ere izan zen.

BUELTARIK GABEKO BIDAIA

Jaizkibelgo gailurrak gizakiaren begietara egiten duen irudia bezala, errotrariak ere XVI. mendeko gizartearen icebergaren punta baino ez dira izan gure ikerketaren bidean. Euskal Herriko kostatik atera zen Ameriketara bidalitako material asko. Jaizkibelgo gezterak eta inguruko burdina Ameriketara bideratzen zela jakina da. Errotrariak ere bide bera hartuko zutela uste da. Bueltarik gabeko bidaia horretan, izena eta abizena zuten herritarrek hartu zuten parte.

1581ean, Martín Sanz de Labordak, merkataria lanetan, eta haren iloba Martín Sanz de Salinasek, itsasontzi maisu moduan, errotrariak eramane zituzten Lisboara eta Cadizera. Horrekin batera, inguruko burdinoletatik ateratako 600 kintal burdin. Sanz de Labor da merkataria zen. Aurretik ere Jaizkibelgo harrobien ustiaketarako baimena izandakoak ziren familian, eta osabaren kasuan, Jacobo de Urdani biaren konpainiarekin batera Hondarribiatik Sevillara ekoizpen ferrikoa eramaten ere ibili zen 1585ean.

1591n, Martín Sanz de Labordak egin dako testamentuan, bere iloba Sanz de Salinas aipatzen du. Sanz de Salinas ilobak bere pleita hartu eta Ameriketara inoko bidaia egin zuen, Sevillan geldituta. Itsasontzi txiki samar batekin Ameriketara ino joatea ez da ohikoa. Naoak erabiltzen baitziren horretarako. Testamentuari esker dakigu, iloba



Jaizkibel mendian aurkituriko errotrari berezia, gurutzearen teknika erabiltzen ari zirela puskatua. Iñaki SANZ-AZKUE

Espainia Berritik, hots, Mexiko eta Erdialdeko Amerika hartzen zituen erregeordetzatik bueltako bidaian hil zela eta, Habanan, Joanes de Cornuz hondarribiarrak hartu zuela itsasontzia Sevillara bueltatzeko ardura.

Adibide horrek erakusten du Ameriketako merkantzien garraioan zebilen familia berak ustiatzen zituela Jaizkibelgo harrobiak eta gero errotrariak garraiatu Sevilla eta Cadizera. Gainerako

lehengaien eta tresnen kasuan bezala, horrek adierazi dezake errotrari horiek Amerika zutela jomuga.

Sanz de Labordak eta ilobak, ordea, Lisboan ere utzi zituzten errotrariak. Ez dira bakarrak, hala ere. 1543ko dokumentu batean aurkitu dugu Hondarribitik 300 errotrarrarekin atera zen itsasontzia, Betleemera bidean. Torre do Tomboko (Lisboa, Portugal) artxibategian aurkitu ditugun dokumentuek erakusten digute XVI. mendearen hasieran errotrariak eramane zirela Indiako (Asia) Kochin herrira. Portugalgo erresumako biltegiko arduradunari 4.000 reis bidaltzeko agindua ematen zitzaion, errotrariak ordaintzeko.

Ameriketara zihoazen nao gutxi batzuetan ere errotrariak aurkitu ditugu. Agiriek ez dute horien jatorririk aipatzen, ordea. Ameriketara iritsi ostean, sortzen ari ziren errotek errotrariak beharko zituzten. Kolonbian 1539an errota bat aipatzen da. Perun, esaterako, 1543an sortu zen aurrena. Arequipan, Toribio de Alcarazek egina.

Jaizkibelgo lehen errotrarritik hasi eta Amerika edo Indiako azken muturreraino, errotrarrien bueltan mundu bat ireki zitzaigun XVI. mendeko Hondarribiko gizarteak maila lokalean zein globalean izan zuen eragina eta parte hartzea ezagutzeko. Euskal Herriko beste hainbat herritan ere antzeko testuinguruan mugitzen zirela ezauna da. Mendiko harri zaharrei kasu eginda irakurtzen da batzuetan iragana, eta hala, hobeto ulertu bizi garen herriaren oraina. Nork esango zigun guri dozenaka aldiz zapalduko Jaizkibelgo gailurrean izango genuela XVI. mendeko Hondarribia hobeto ezagutzeko giltza!

**Erreportaje hau Hondarribiko Udalak diruz lagundutako “Jaizkibel errotrari” proiektuan dago oinarrituta. Aranzadiko Javi Castrok, Yoseba Alonsok, Josu Narbartek, Iñaki Sanz-Azkuek eta EHUko Denis Álvarez Pérez-Sostoak eginda-ko ikerketa da. Erreportaje- agertzen diren izenak dokumentuetan aurkitu diren grafiarekin mantendu dira.*

Ameriketara zihoazen nao gutxi batzuetan ere errotrariak aurkitu ditugu. Agiriek ez dute horien jatorririk aipatzen, ordea. Ameriketara iritsi ostean, sortzen ari ziren errotek errotrariak beharko zituzten

«Hondarribia herri txikia al da? XVI.-XVII. mendeetako errotrarrien ekoizpenaren berpizkundea» izeneko hitzaldia izango da otsailaren 24an, Hondarribian. Eta otsailaren 25ean bisita gidatua, Jaizkibelgo Paradoretik abiatuta