

El cabotaje del hierro y la "Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plazencia", s. XVI-XIX

Duo, Gonzalo¹

Poco después de la Carta Puebla de la Villa de Plazencia (1299) se documenta la dedicación de los pescadores al comercio marítimo, junto con otros puertos del Cantábrico, en el eje Norte-Sur del Atlántico europeo. Una constante comercial del puerto desde la Edad Media hasta 1808 fue el cabotaje del hierro de Somorrostro a los puertos de las ferrerías "entre las dos Bayonas" y "más allá".

Palabras Clave: Navegación comercial a vela. Cabotaje del hierro de Somorrostro. Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia (1524-1872).

Plasentia Hiribilduak Hiri Gutuna jaso (1299) eta gutxira dokumentaturik ageri da arrantzaleek itsas merkataritzari ekin izana, Kantauri itsasoko beste portu batzuekin batera, Europako ardatz atlantikoaren Ipar-Hegoalde ardatzean. Erdi Arotik 1808 arte, burdinaren kabotajea konstate bat izan zen, Muskiztik "bi Baionen arteko" burdinoletako portuetara eta "haratago".

Giltza-Hitzak: Bela nabigazio komertziala. Muskizko burdinaren kabotajea. Plentziako Itsagizonen San Pedro Kofradia (1524-1872).

Peu après la Carta Puebla de la Ville de Plasentia (1299) l'investissement des pêcheurs dans le commerce maritime est documenté, avec d'autres ports de la Cantabrie, dans l'axe Nord-Sud de l'Atlantique européen. Une constante commerciale de ce port depuis le Moyen Age jusqu'en 1808 était le cabotage du fer de Somorrostro jusqu'aux ports des forges "entre les deux Bayonnes" et "au-delà".

Mots-Clés : Navigation commerciale à voile. Cabotage du fer de Somorrostro. Confrérie des Marins de San Pedro de Plencia (1524-1872).

1. Eusko Ikaskuntza. 51, quai Jauréguiberry. 64100 Baiona. E-mail: gonzaloduo46@hotmail.com

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Objetivos

Hace tres décadas que dimos comienzo a nuestras investigaciones sobre la historia de la “Cofradía de Mareantes del Apóstol San Pedro de la Villa de Plazencia y aledañas”, a raíz del hallazgo de una parte muy valiosa de la documentación de esta Cofradía en el Archivo Histórico Provincial de Vizcaya. Fue en 1980, cuando el director de este Archivo, José Miguel Allende Salazar, nos advirtió del hallazgo documental, que había pasado desapercibido bajo una etiqueta que titulaba “Capellanías”.

Desde entonces, aunque con múltiples interrupciones que somos los primeros en lamentar, hemos trabajado en la transcripción y análisis de diversas fuentes documentales inéditas, primero en el citado Archivo Provincial, después en el Archivo Foral de Bizkaia –que será nuestro principal apoyo científico en el trabajo actual– y en el Municipal de la Villa de Plentzia.

Los someros análisis que hacíamos junto a las transcripciones de las fuentes nos iban permitiendo avanzar interpretaciones sobre la historia de la Cofradía y nos abrían nuevos campos de investigación. En esta línea hemos elaborado varios estudios, algunos publicados en *Vasconia*¹, suficientemente clarificadores para esbozar una *Breve Historia de la Cofradía* junto con unos apuntes sobre *Las ferrerías de Butrón, el puerto y los astilleros de Plentzia*, publicados por el *Museo Plazentia de Butrón*².

En conjunto, se van despejando las brumas de algunos periodos históricos, reconociendo las diversas formas de navegación en relación con las diversas actividades comerciales y, en consecuencia, las sucesivas tipologías y técnicas de las embarcaciones, desde la Edad Media hasta mediados del s. XIX, en los comienzos de la Industrialización que cerró el ciclo de la navegación a vela por la de propulsión a máquina.

Concluíamos en uno de los estudios citados que se dieron tres clases de navegación diferentes, que podían combinarse en los casos 1º y 2º:

1º, la pesca de bajura y de altura;

2º, la navegación comercial de cabotaje “entre las dos Bayonas” y “más allá” de estos límites;

3º, la comercial de altura, en aguas del Atlántico Norte, en la “carrera de América” y en el Pacífico.

1. DUO, Gonzalo. “Cuatro aspectos de la enseñanza de náutica en el País Vasco (ss. XVI-XIX)”. En *Vasconia*, nº 27. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1998; pp. 87-99.

—. “Formas de navegación en el puerto de Plentzia a través de los documentos de la Cofradía de Mareantes de San Pedro (siglos XIII-XIX)”. En: *Vasconia*, nº 31. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2001; pp. 113-132.

2. DUO, Gonzalo. *Las ferrerías de Butrón, el puerto y el puerto de Plencia*. Bilbao: Museo Plazentia de Butrón, 2009.

—. *Breve historia de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia*. Bilbao: Museo Plazentia de Butrón, 2009.

La tercera clase de navegación era la que más despertaba nuestro interés (escuchábamos en la infancia las aventuras de un bisabuelo y un tatarabuelo paternos, capitanes de la mercante en mares exóticos), pero hasta muy recientemente los archivos de la Marina Mercante española no han estado disponibles para los investigadores y tuvimos que posponer tan atractiva línea de investigación.

Mientras, íbamos valorando la importancia comercial que tuvo para la historia del puerto las navegaciones anuales, en verano, transportando al cabotaje tanto el mineral de hierro de Somorrostro como, en viaje de regreso, las manufacturas labradas en las ferreñas. Fue la actividad comercial regular de la flota del puerto de Plazencia-Plencia, constante durante siglos y que hubo de desarrollar una cultura marítima que, tal vez, podemos llegar a percibir a través de la documentación existente.

En orden a este campo de trabajo, sobre *El cabotaje del hierro y la Cofradía de Mareantes de Plencia*, obtuvimos una "Ayuda a la Investigación" de la Sociedad de Estudios Vasco-Eusko Ikaskuntza. El estudio terminado ocupa unas ciento cincuenta páginas y para esta comunicación hemos seleccionado la Tercera Parte, que consiste en el análisis, selección y valoración de la documentación.

Se podrá consultar el trabajo íntegro entre los contenidos del "Seminario sobre la explotación del hierro de Somorrostro hasta la Industrialización", dirigido conjuntamente por el Museo de las Encartaciones / Enkarterri Museoa y la Asociación de Cibur-San Juan de Luz "Itsas Begia", dentro de la página (www.enkarterrimuseoa.net).

Cabe señalar desde las primeras líneas que la secular cultura del cabotaje del hierro no ha dejado la menor huella en el recuerdo de la población de Plentzia, mientras conserva tantos y tan vívidos de la relativa a la Marina Mercante durante los siglos XIX y XX.

Nunca hemos escuchado referencias al cabotaje del hierro, ni en las "historias acerca de su padre y su abuelo" que escuchábamos a nuestro abuelo paterno, Aniceto de Duo e Izaurieta (Plentzia 1879-Bilbao 1960), ni a otras personas oriundas de la Villa, de edad avanzada, que hemos conocido a lo largo de la vida. Evidentemente, las obras de Teófilo Guiard, que tanto relatan acerca de la Cofradía de Mareantes de Plencia, no tuvieron la divulgación que se podía suponer.

Destacamos estos aspectos porque el abandono del cabotaje del hierro por la navegación de altura se registró desde la invasión de Bonaparte y la "inutilización comercial" del puerto, hacia 1850, no parece tan remota. La falta de calado de la ría fue paulatina y preocupó gravemente a los cofrades, tal como consta en numerosas actas de la primera mitad del s. XIX.

De modo que, en la actualidad, la interpretación histórica del cabotaje del hierro, como en general de la propia Cofradía de Mareantes, debe conformarse con las informaciones documentales. Tal vez, a fuerza de estudio, reflexión y algo de la imaginación creativa que recomendaban maestros historiadores como Giuseppe Vico y Julio Caro, se pueda ir pergeñando algo de una cultura marítimo-comercial que se desarrolló durante siglos y desapareció rápidamente en Plentzia y la costa de Uribe (Bizkaia).

1.2. Metodología

Hemos seguido el mismo plan de trabajo que en nuestros estudios anteriores sobre la Cofradía, dado que manejamos la misma clase de materiales.

En la Tercera Parte clasificamos la serie documental por orden cronológico, dividiéndola en los siglos XVI, XVII, XVIII y XIX, finalizando durante la primera mitad de éste último, cuando termina la vida comercial del puerto de Plencia. Analizamos los documentos seleccionados, tanto por sus escuetos contenidos como por lo que aportan al contexto para esbozar unas realidades por suma de apuntaciones.

Las firmas de los documentos del Archivo Foral de Bizkaia se anotan detrás de las siglas AFB.

2. DOCUMENTOS DE LOS SIGLOS XVI-XIX

2.1. Introducción

En el Archivo Foral de Bizkaia, en las secciones “Administración de Bizkaia” y “Judicial” cuando hicimos la investigación de este trabajo, entre 2007 y 2008, se registraban quinientos sesenta y tres documentos que respondían a la búsqueda de la denominación “Plencia”, entre los años 1338 y 1983. La completamos con la búsqueda de las denominaciones Barrica y Gorliz, que nos reportaron veintitrés y cuarenta y cinco documentos respectivamente.

Del total de seiscientos treinta y un documentos, hemos seleccionado doscientos setenta y siete y, de éstos, se analizan en esta Tercera Parte los que tratan específicamente del cabotaje del hierro y otras materias relacionadas.

Abrimos el análisis documental trayendo a colación la Real Ejecutoria de 1506, favorable a la Villa de Plazençia en el pleito contra Gómez González de Butrón, sobre obra nueva de un molino de marea. Es una pieza fundamental para contextualizar la vida del puerto y de la Villa.

Por la misma razón nos detenemos en algunos documentos de la segunda mitad del s. XVI que informan sobre la clase de vida comercial marítima del puerto de Plazençia, estrechamente vinculada a la de Bilbao. Junto con éstos, analizamos por supuesto los que se refieren al comercio del hierro, si bien ninguno hace alusión al cabotaje de la “vena”, del hierro.

El funcionamiento del cabotaje del hierro de Somorrostro se puede comprender mucho mejor gracias a la documentación del s. XVII, generada en su mayor parte por las consecuencias judiciales del incumplimiento de las leyes adoptadas en torno al transporte marítimo del hierro, generadas por la prohibición de exportar el mineral fuera del Señorío, o por los impagos del arbitrio de ocho maravedíes el quintal (8 mrs/q), como veremos en su apartado correspondiente.

Durante el s. XVIII la vida comercial el sector debió normalizarse, o flexibilizarse, y disminuyen los pleitos por los ilícitos arriba expuestos, pasando a tratar sobre todo de reclamaciones por incumplimiento de los "afletamientos" de vena. En el siglo XIX los documentos se hacen muy escasos.

Hemos destacado un documento de la última década del siglo XVIII como ejemplo más eficaz del objetivo de nuestra investigación: refleja puntualmente cada una de las secuencias propias del trabajo de conducción marítima de la vena de Somorrostro.

A falta de contrastes con el trabajo de cabotaje del mineral de hierro realizado por otros puertos de Vizcaya, sobre todo los de la margen izquierda, muy olvidados por la historiografía, hemos desechado la hipótesis de trabajo que consistía en razonar científicamente que hubieran sido los Mareantes de la Cofradía de Plencia los que habían sustentado el monopolio de esta práctica, salvo en fechas muy determinadas.

Por otra parte, la suma de documentos permite apreciar que el trato laboral continuo, en los estíos anuales, durante siglos, estableció una red de diversas relaciones entre los mareantes de la Cofradía de Plencia, Barrica, Gorliz, etc., con los de la ribera minera del Nervión, entre Bilbao, Portugaleta y Somorrostro-San Julián de Musques.

Posiblemente, estas relaciones se prolongaron en la etapa siguiente de la navegación propulsada a máquina, prolongando en más de un siglo la trama socio-cultural de la marinería mercante entre estos puertos occidentales de Vizcaya.

2.2. Análisis y valoración de los documentos seleccionados

2.2.1. Documentos del s. XVI

2.2.1.1. Características de la serie documental

Las primeras generaciones de comerciantes del ámbito de la Cofradía de Mareantes de San Pedro –aunque no hay referencias a la institución en esta sección del Archivo hasta casi medio siglo después–, aparecen documentadas después de mediado el siglo XVI, en vísperas de la gran crisis económica europea, hasta la última década. Un grupo de mercaderes y escribanos acaparan la vida comercial que deja entrever las fuentes y todos parecen depender de la gran fuerza motriz del hierro labrado en las ferrerías, propiedad de los "Butrón". La Cofradía de Mareantes, que había obtenido la Real Aprobación en 1524, jamás aparece citada.

Los documentos nos informan de la clase de negocios, de las personas negociantes y del sistema de relaciones que les une. Los tres aspectos nos interesan integrados en la actividad mercantil de una economía basada en el transporte marítimo del hierro, junto con otras mercancías (pescado, textiles, trigo, etc.) y sus servicios (préstamos, seguros), en torno al puerto de Plazencia, por sí o como anexo del de Bilbao, y que se extendía por el Cantábrico, la periferia de España y hasta los puertos del Atlántico Norte.

En las fuentes consultadas, toda la actividad marítimo-comercial de Plazencia queda en la red del grupo dominante, aunque otras fuentes tal vez nos dieran una visión más diversificada.

La interrupción radical del comercio marítimo se produce desde 1570. Las décadas siguientes son de total depresión económica. Casi cuarenta años tardará en resurgir la documentación comercial, reflejando entonces los avatares del cabotaje del hierro, en el que ya aparecen los mareantes de la Cofradía de San Pedro como tales, y valiéndose de la Cofradía como soporte en los pleitos contra el Gobierno del Señorío.

De los setenta y cuatro documentos disponibles del siglo XVI, sólo doce se refieren a negocios del hierro, entre los años 1564 y 1569, la mayor parte. El conjunto nos permite entrever unas trazas de las relaciones comerciales marítimas entre diversos burgueses y marinos de las villas portuarias de Plazencia y Bilbao.

La ausencia de referencias acerca de la Cofradía de Mareantes en esta serie documental, sólo se puede explicar por haberse producido una recuperación del protagonismo de los Butrón y sus clientes, que hubiera absorbido de nuevo la vida municipal y comercial del puerto, haciendo secundaria la Cofradía que había obtenido la Real Aprobación en 1524. Pero la documentación que hemos estudiado no aporta ningún contenido esclarecedor sobre tal hipótesis.

En fin, los doce documentos que tratan del comercio del hierro, fechados la mayor parte entre 1564 y 1569, se convierten en fuentes claves del proceso que estudiamos en el siglo XVI. Aunque no tratan de la navegación de cabotaje del hierro, interesan al objetivo de la investigación por cuanto refieren acerca de los mercaderes y sus negocios marítimo-comerciales, en varios casos tratantes de hierro.

2.2.1.2. El transporte marítimo del hierro

Una parte destacable de estos negocios se documentan entre 1564 y 1568 y suceden en dos esferas socio-económicas, parcialmente inscritas.

La principal para nuestra investigación es la de Juan Alonso de Múgica y Butrón, hijo de otro del mismo nombre que falleció en 1550. El mayorazgo que nos ocupa falleció en 1592, es decir, que fue propietario durante más de cuarenta años, dejando un heredero que no tuvo sucesión, Antonio Gómez González de Butrón, motivo por el que la sucesión en la propiedad de las ferrerías correspondió a un primo del citado Antonio, Alonso de Idiáquez y Butrón, que será el célebre primer duque de Civita Reggia (castellanizado en Ciudad Real) y a sus sucesores³.

Juan Alonso de Múgica y Butrón era propietario de las ferrerías en 1564⁴ cuya productividad había sido y posiblemente continuaba siendo la base de la actividad del puerto. Tal como exponía su abuelo Gómez González de Butrón en 1506, acerca de la ría y puerto de Plazencia:

(...) porque el dicho rio era caudal e publico por donde, de inmemoriales tiempos aquella parte, continuamente avia pasado, andava navegando e pasaba al dicho puerto y palacio de

3. DUO, Gonzalo. *Las ferrerías de Butrón*, Obra citada; 123 p.

4. AFB, JCR-0893/163.

Butron, e dende al mar e a otras partes los nabios e barcos cargados de metal, de vena e de fierro, de trigo e lenna e de otras mercadurias e vienes, (...)⁵.

En la gestión comercial de la producción de las ferrerías, en 1567, actúan el arrendador, el oyarzuarra Juan Esteban de Garano⁶ y los diversos agentes comerciales que en Plazencia y en Bilbao realizarán las gestiones comerciales y jurídicas que precisan sus negocios, como Acensio de Larrondo, Domingo de Acosta, Pedro de Retes, del comercio de Bilbao⁷ o el escribano de Plazencia, Martín Ochoa de Gorliz y Ochoa Gómez de la Torre, fiador de Gorliz, en 1567⁸.

Precisamente, el escribano Martín Ochoa/Ortiz de Gorliz había sido administrador de las ferrerías de Butrón en 1547⁹. En cambio, nos sorprende la ausencia en los documentos que hemos analizado, de Martín Pérez de Plazencia, propietario de la torre renacentista de la Villa. ...esta casa mando hacer el Doctor Martín Pérez de Plazencia... en 1562, según dice la fachada¹⁰.

Aunque no se trate de documentos sobre fletes de conducción de vena o de hierro, por tratarse de negocios que llevan implícito el transporte de estas clases de mercancías, los vamos a detallar. Confiamos en hallar otras fuentes que vayan completando las informaciones que ahora se aportan:

1º. En 1560, el rementero de Plazencia Pedro de Estancota, se compromete a entregar veinte quintales de clavazón, pernas y cabillas, para la construcción de un galeón, a cambio de dos pagos del mercader Martín de Rigoitia, por valor de cinco mil cuatrocientos y cuatro mil ochocientos maravedís¹¹.

2º. En 1564 es Juan Alonso de Múgica y Butrón, el propietario de las ferrerías de Butrón, junto con sus fiadores Pedro de Retes, vº de Bilbao y Ochoa de Arratia, vº de Plazencia, quienes compran siete mil quintales de vena por valor de doscientos veinticuatro mil maravedís, a Asensio de Larrondo y Domingo de Acosta, vecinos y del comercio de Bilbao¹².

Es decir, que el precio del quintal estaba a razón de treinta y dos maravedís.

3º. En 1564, Ochoa de Arratia, vº de Plazencia y Francisco Fano, vº de Bilbao, se comprometen a entregar a Juan de Baquío, vº de Bilbao (que sabemos es maestre de una

5. ENRIQUEZ, Javier. *Colección documental de la villa de Plencia (1229-1516)*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1988; 72 p.

6. AFB, JCR-0882/302.

7. AFB, JCR-0893/163.

8. AFB, JCR-0882/302, 1567.

9. DUO, Gonzalo. *Las ferrerías de Butrón y el puerto de Plazencia...*, Obra citada, 127 p.

10. URIARTE, María A. *Plentzia. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2004; 230 p.

11. AFB, JCR-2698/141.

12. AFB, JCR-0893/163.

embarcación), trescientos quintales de hierro, cuyo importe es seis mil trescientos reales de plata¹³.

4º. En 1565, Ochoa de Arratia, vº de Plazencia, con fiadores de Portugaleta, se obliga a entregar al mercader de Bilbao Juan Martínez de Libano trescientos quintales de hierro sutil, a razón de veinticinco reales de plata cada uno. El quintal de la clase de hierro "sutil", se cotizaba a veinticinco reales de plata¹⁴.

5º. En 1565, Ochoa de Arratia y el Escribano Martín Ortiz de Gorliz, los dos vecinos de Plazencia, otorgan escritura de seguridad a favor de Pedro de Retes, vº de Bilbao, de pagar doscientos veinticuatro maravedíes por siete mil quintales de vena que se compraron a Asencio Larrondo y Domingo de Acosta, vecinos de Bilbao¹⁵. Como vemos es la secuela, un año posterior, del contrato nº 2.

6º. En 1567, Ochoa de Arratia junto con su fiador Juan de Baquio, vº de Bilbao, se obligan a pagar a Domingo de Mercadillo, vº de Bilbao, la cantidad de seiscientos reales por mil quintales de vena¹⁶.

7º. Pedro de Zuazo y consorte, vecinos de Plazencia y Bilbao (veíamos que Pedro Zuazo era sobrino de San Juan de Laraudo), se obligan a pagar a Iñigo de Milnegui, su convecino, cuarenta ducados que restan del importe que supusieron cincuenta quintales de hierro entregados a un francés de Dinan¹⁷.

Por otra escritura de obligación otorgada por Martín Ochoa de Gorliz, vº y escribano de Plazencia, (JCR-1004/048), podemos detallar que la mercancía vendida consistió en cincuenta quintales, pero de hierro sutil, un tercio de clase begajoncillo y el resto en platina, es decir, de las clases superiores, pesados en la Rentería de Bilbao a veintiséis reales el quintal.

8º. Tal vez sea este el documento más completo, de cara al objetivo de nuestra investigación, aunque no haga alusión al transporte marítimo del hierro¹⁸.

En 1567, el arrendador de las ferrerías de Butrón oriundo de Oyarzun, Esteban de Garano, junto con Martín Ortiz de Gorliz, Escribano y vº de Plazencia, el mercader Ochoa Gómez de la Torre, vº de Gorliz, en nombre de Juan Alonso de Mujica y Butrón, se comprometen a pagar a Juan de Baquio, vº de Bilbao (quien suponemos que es el maestro de la embarcación que hace el cabotaje) cuatrocientos ducados, a razón de veinticuatro maravedíes por quintal de hierro.

9º. De 1568 es una escritura de afletamiento otorgada por Martín de Mellica, vº de Plazencia (el topónimo "Mélida", la fuente de Mélida, se sitúa precisamente en la Ribera

13. AFB, JCR-0893/067.

14. AFB, JCR-0893/163.

15. AFB, JCR-0335/030.

16. AFB, JCR-2224/253.

17. AFB, JCR-1004/001.

18. AFB, JCR-0882/302.

que estuvo sobre el curso de la ría y maestre de la zabra "Trinidad", para transportar setenta tns de hierro con destino a Irlanda, zarpando del puerto de Mundaca¹⁹.

Sigue en el mismo año otro afletamiento que toma Juan Martínez de Recalde, criado y proveedor de S.M., para que la zabra "Trinidad" de Martín de Mellica transporte a Flandes al capitán Andrés de Salazar, castellano de Palermo. Tal vez se condujeron los dos fletes en un mismo viaje.

10°. Ya en 1585 nos encontramos con unos autos ejecutivos que parecen evidenciar las consecuencias de la crisis económica europea entre los mercaderes del puerto de Bilbao. Los autos son contra Martín Ochoa de Gorliz, por impago del importe de sesenta quintales de hierro. En defensa de los bienes ejecutados se opone su esposa, que es Teresa Gómez de Butrón, y se añaden otros autos ejecutivos que reclaman diversa cantidades de dinero del demandado²⁰.

11°. En 1598, la última escritura sobre nuestro tema del siglo XVI parece sostener el comercio del hierro, imperturbable a las dificultades. Entre el vº de Bilbao Lope de la Puente (apellido avecindado en Plencia también), y Hernando de Arteaga y Marina de Laraudo (hija de San Juan de Laraudo), vecinos de Plazencia, junto con su fiador Miguel de Fano, vº de Bilbao (apellido oriundo de Gorliz), por la que se obliga Puente a entregar mil quintales de vena. Lamentablemente no consideraron de interés detallar la forma de conducción de la vena al puerto de Plazencia o a los muelles de Arbinas, en Butrón²¹.

Otros negocios comerciales marítimos.

Otra esfera económica es la que se desenvuelve en torno al Escribano que fue de Plazencia, San Juan de Laraudo, avecindado en Bilbao, de quien tenemos como primera noticia su calidad de heredero de Pedro de Arena, Vº de Portugaleta²². En varios documentos se relaciona Laraudo con sus familiares, desde su esposa Elvira Gallarza²³, su sobrino Pedro de Zuazo, vº de Portugaleta²⁴ y sus posibles parientes, Lope Díaz de Laraudo, y el hijo de éste Diego Laraudo, en 1568²⁵.

Los socios y fiadores que acompañan sus negocios tienen vecindad en Plazencia, Gorliz y Bilbao. El mercader y socio armador del "Nuestra señora de Guadalupe", Martín de Menchaca en 1560²⁶, el escribano de Plazencia, Ochoa/Ortiz de Gorliz, el vecino de Gorliz, Ochoa Gómez de la Torre, y otras personas que están avecindadas en Bilbao y que proceden de Plazencia y las anteiglesias inmediatas, en una escritura de pago en 1567²⁷.

19. AFB, JCR- 1211/079.

20. AFB, JCR-0644/010.

21. AFB, JCR-1603/110.

22. AFB, JCR-2659/584.

23. AFB, JCR-2234/037.

24. AFB, JCR-2659/148, 1560.

25. AFB, JCR-115/074, 1568.

26. AFB, JCR-2659/053.

27. AFB, JCR-0882/302, 1567.

Los hombres de mar que se nombran son el maestre Juan de Baquio, vº de Bilbao²⁸, el maestre Martín de Mellica, vº de Plazença, de la zabra “Trinidad” que conduce al capitán Salazar desde Palermo a Flandes²⁹, y el piloto Martín de Sertucha, vº de Plazença de una nao de 290 tns en construcción³⁰.

Los negocios de las ferreerías y los de San Juan de Laraudo son dos esferas que se inscriben en el área de los agentes y socios comunes, en 1564, 1565 y 1567, como los citados Ochoa de Arratia, vº de Plazença^{31, 32}, Francisco Fano³³, Juan Martínez de Libano³⁴, etc.

El resto de los documentos nos dan una idea de la vida comercial marítima del puerto, reapareciendo los comerciantes que ya conocemos y otros diferentes.

Destacaremos los relativos a la copropiedad del galeón “Nuestra Señora de Guadalupe”, entre San Juan de Laraudo y su socio en otros asuntos, el vº de Plazença, Martín de Menchaca, en 1560³⁵. Un pariente de éste, (padre, hermano o hijo) Sancho de Menchaca, en 1560 se halla en Flandes³⁶.

En 1560 se aseguró la mercancía en Flandes del citado galeón por catorce mil cuatrocientos maravedíes, para un viaje de regreso a España, durante el que fue apresado por los franceses. Ante la pérdida, los dos propietarios dieron por cerradas sus cuentas³⁷, y la reclamación del seguro les dirigió a dos señoras “capitalistas”, María Iñiguez de Amezaga y Juana de Abendaño, vecinas de Portugalete, de quienes obtuvieron el valor del seguro³⁸.

Sancho de Menchaca por su parte operaba en diversos negocios que le vinculaban a redes comerciales del hierro, en 1560, extendidas desde Ermua hasta Sevilla³⁹.

Varios documentos tratan de la reclamación de cobro de ciertas cantidades que adeuda la Corona por los servicios prestados por una zabra en la expedición que acompañó a Inglaterra a Felipe II, entonces rey de Nápoles y duque de Milán, con ocasión de contraer matrimonio con su tía María I Tudor y Aragón, en 1556. Era la “Nuestra Señora del Pilar de Zaragoza”.

La serie de reclamaciones comienza en 1560, apoderando Juan Martínez de Recalde a San Juan de Laraudo y Ochoa de Capetillo, éste vecino de Portugalete, para demandar

28. AFB, JCR-0893/067, 1564 y JCR-0082/302, 1567.

29. AFB, JCR-0520/256, 1568.

30. AFB, JCR-0335/018, 1565.

31. AFB, JCR-0893/067.

32. AFB, JCR-0893/069.

33. AFB, JCR-0893/069.

34. AFB, JCR-0893/163.

35. AFB, JCR2659/053.

36. AFB, JCR-2689/088.

37. AFB, JCR-2659/053.

38. AFB, JCR-1659/085.

39. AFB, JCR-0480/029.

los sueldos que se deben a los maestros y marineros de "las zabras y navíos que habían prestado servicio a S. M. en Inglaterra". Se trata de la segunda y breve estancia de Felipe II en Inglaterra, en otoño de 1557⁴⁰.

Merece destacar a la clase de comerciantes que eran escribanos de profesión, aunque la hubieran arrinconado para dedicarse a los negocios exclusivamente. Tenían una excepcional capacidad profesional y seguridad económica, para gestionar los negocios a distancia mediante cartas, agentes, seguros, etc. El activo hombre de negocios San Juan de Laraudo se titula escribano de Plazencia en alguno de los primeros documentos, mientras el escribano Martín Ortiz/Ochoa de Gorniz, ejercía las dos ocupaciones, participando como fiador, etc.

Durante las dos décadas escasas de información que nos facilitan las fuentes consultadas, 1560-1580, San Juan de Laraudo destaca entre los mercaderes del área Plazencia-Gorniz con Bilbao y Portugalete que vamos poniendo en valor, tanto por el número de sus negocios, la diversidad de los mismos y el amplio cuadro de relaciones que mantiene. Sus descendientes enlazarán con las ramas de Butrón que permanecen en Plazencia, al margen del mayorazgo, pero dentro de la sociedad clientelar que generaba la producción de las ferrerías.

Otro aspecto digno de destacar es la función activa de las mujeres en los negocios. San Juan de Laraudo apodera a su esposa Elvira Gallarza⁴¹, denominada también Elvira Gallastegui⁴², para ejercer acciones económicas durante su ausencia en Flandes. O las dos señoras de Portugalete citadas, que respondieron económicamente por el seguro suscrito en Flandes a favor del galeón "Nuestra Señora de Guadalupe"⁴³. También, durante los siglos XVII y XVIII veremos a varias mujeres en calidad de arrendatarias de las ferrerías de Butrón y enfrentando situaciones mercantiles complejas.

2.2.2. Documentos del s. XVII

2.2.2.1. Características y análisis de los documentos de índole privada

La Sección del AFB que consultamos sólo nos ofrece veinte documentos de los que solamente seis tratan del comercio del hierro y sólo uno específicamente del transportado mediante navegación de cabotaje. Confiamos también en trabajos posteriores que lleguen a completar las fuentes documentales y nos aporten más información.

Analizamos en primer lugar esta serie documental:

1º. El primero nos presenta a las arrendadoras, arruinadas, de las ferrerías de Butrón, que se someten a pleito de acreedores en 1603. Se trata de la viuda y la hija del difunto arrendatario, Martín Sáez de Echevarría.

40. FERNÁNDEZ, Manuel. *Felipe II*. Madrid: Espasa Calpe, 2005; 260 p.

41. AFB, JCR-1659/148.

42. AFB, JCR-1004/76.

43. AFB, JCR-1659/085.

En tal fecha estaba relativamente reciente el fallecimiento sin sucesión de Antonio Gómez González de Butrón, último del linaje principal, por lo que el mayorazgo pasó a su primo, “guipuzcoano” Idiáquez y Butrón, un caballero de la Corte, hijo y nieto de destacados secretarios y hombres de la mayor confianza de Carlos I y Felipe II. El nuevo mayorazgo de Butrón obtuvo toda clase de mercedes nobiliarias del dadivoso Felipe III y sus validos.

Este legajo incluye más de veinte documentos, entre los cuales está el testamento de Sancho de Menchaca, Tesorero del Señorío de Vizcaya y Vº de Lauquiniz. Y para más detalles, también el de su viuda, Teresa de Oleaga.

Es decir, la carrera comercial de Sancho de Menchaca llegó hasta la cúspide y se mantuvo físicamente cerca de Butrón, en Lauquiniz, donde falleció. Posiblemente la investigación acerca de este personaje de las finanzas de Vizcaya permitiera una mejor comprensión de la actividad de las ferrerías de Butrón⁴⁴.

2º. El segundo documento que nos interesa es de 1640, fecha del gran desplome económico europeo que se prolongará hasta 1680, prácticamente. Comenzarán los trabajos diplomáticos que llevarán a la firma de la Paz de Westfalia, en 1648, es decir, a la pacificación de las Provincias Unidas de Holanda, con el consiguiente ahorro de fuerzas de todo género para la Monarquía española.

Se trata de la apelación de un litigio contra el Señorío de Vizcaya, en el que se había llegado a una concordia entre las partes en 1628. Mucho tiempo después, todavía reclama en 1640 Ochoa Otañes de Salazar, vº de Portugaleta, dos mil y pico salarios por el tiempo que estuvo en la Corte como apoderado de los dueños de los navíos de San Julián de Musques, Portugaleta y Plazencia, para enfrentar la imposición de cincuenta maravedís por centenal de vena⁴⁵.

3º. Poco después, en 1647, el vº de Plazencia Nicolás de Butrón, se compromete a pagar ciento treinta y tres maravedís, por el resto de una partida de vena, al administrador de la ferrería de “Arumenza”, Martín de Retuerto, vº de Baracaldo y residente en Lemoniz. (148). Que nos recuerda la existencia de otras ferrerías o plantas siderúrgicas de diferentes categorías, además de las de Butrón, como las “ferrementerías” que había en la Villa de Plazencia y que servían a la demanda de los astilleros, o como la de Arumenza (Arminza) que podemos suponer se dedicaban a fabricar útiles de labranza y domésticos⁴⁶.

4º. Diez años después se produce una reclamación que nos permite rehacer algunas circunstancias del sector siderúrgico en la comarca. Como destacábamos en la documentación de la segunda mitad del siglo XVI, una mujer es la parte principal de un negocio. El administrador del duque de Ciudad Real, es decir, del propietario de las ferrerías de Butrón, Francico del Castillo, reclama de María Ochoa de Laraudo, viuda de Gaspar de Mugica, y vª de Plazencia, el pago de diez mil noventa y cinco reales que

44. AFB, JCR-4235/003.

45. AFB, JCR-0113/034.

46. AFB, JCR-2263/108.

debe por la compra de ciento ochenta y cinco quintales de hierro sutil, junto con la venta de las ferrerías "Arrumelas" (las de Arumenza citadas arriba, del término de Lemoniz) y los diezmos de la Anteiglesia de Berango.

En torno a este pleito, podemos comprobar la relación entre Diego Pérez de Laraudo y Teresa Gómez Górliz Butrón, viuda de Lope Díez de Laraudo⁴⁷.

5º. Posterior a la Paz de los Pirineos de 1659, en 1671, reclama Andrés de Soberrón, vº de Portugalete, la suma de mil cuatrocientos reales de vellón, por razón de venta de mineral de hierro, a Francisco de Areitio y María Sáes de Sagasti, vecinos de Plazencia⁴⁸.

6º. En fin, en un largo pleito que se sigue desde 1669 hasta 1710, el vecino de Górliz Martín de Areitio recupera el patache "Nuestra Señora del Rosario y Magdalena", junto con la copropietaria, María Ibáñez de Ibarra.

2.2.2.2. Análisis de los documentos sobre litigios que enfrentaron a las instituciones con los particulares

Entre las múltiples consecuencias de la crisis económica europea, un aspecto muy relevante afectaba a lo social. El marasmo económico que se vivía era mal llevado por los hombres de comercio, que precisaban todo género de libertades para estimular sus actividades en un ambiente poco propicio o francamente negativo. La segunda mitad del siglo XVII en Holanda, Inglaterra y la Francia de Colbert fueron sumamente comprensivas de este fenómeno social, que se generaba tanto en la filosofía como en la política, entendida entonces como economía. Se adoptaron medidas de estímulo comercial, que se reprodujeron en España a través de la nueva Junta de Comercio.

Sin embargo, no fue así en Vizcaya, en el sector económico que trabajamos, las condiciones del cabotaje del hierro, donde la crisis que afectaba también al sector, fue tratada con medidas de recelo, de cautela, con reservas..., un lenguaje opuesto a las libertades y facilidades que son propias del comercio.

En 1620 se obtuvo de nuevo Carta Ejecutoria prohibiendo la extracción de vena fuera del Señorío, a reinos extranjeros⁴⁸, en principio, pero que se extenderá medio siglo después a Guipúzcoa incluso, con intención de hundir a la competencia ferrona más prestigiosa. Se trataba de impedir el fraude, pero los primeros perjudicados eran los benaqueros que perdían una gran cantidad de fletes de hierro.

Medida que había de interrumpir la conducción anual de los diez mil quintales de vena para las ferrerías del monasterio de San Salvador de Urdax (Navarra), mediante cabotaje entre el Nervión y el puerto de San Juan de Luz. Desde este puerto, se hacía remontar la carga hasta el de marea de Ascaín, donde los monjes disponían de una peonada de terreno junto al muelle, para seguir la última etapa a lomos de caballerías por Sare y Zu-

47. AFB, JCR-4410/016.

48. AFB, AJ-00027/04.

garramurdi, llegando a la ferrería Ola, de Landibar (al pie de la casa del que fuera escritor Axular, cuyos antepasados trabajaron sin duda en esta industria)⁴⁹.

La protesta de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plazencia se presenta en 1623, en apoyo del cofrade encausado Juan de Soltura, pleito que va a seguir hasta 1723, durante un siglo⁵⁰. El cabotaje de diez mil quintales de vena a Urdax, por vía de San Juan de Luz, era un contrato anual que satisfacían los mareantes de la Cofradía de San Pedro de Plazencia, y la posibilidad de su pérdida produjo un gran descontento.

La negativa del Consejo de Hacienda, en 1626, a la conducción de la vena a Urdax⁵¹, se basaba en la facilidad del contrabando o venta frudulenta de parte de la mercancía, que debía cruzar el vizcondado de Labort. A esto se añadía el hecho de hallarse muy próximos los territorios dominados por los herejes hugonotes, del reino continental de Navarra. Pero, precisamente, por este motivo, los monjes de Urdax, de la orden de San Norberto, conseguían anualmente el permiso de mano del Rey para que se autorizara el cabotaje “prohibido” por el Consejo de Hacienda, asegurando al Monarca que el monasterio era el único refugio de los católicos perseguidos por los hugonotes, y que su sostenimiento dependía de la producción de las ferrerías.

En 1627 reunió el Señorío de Vizcaya una junta de ferrones y dueños de las ferrerías. Para evitar el contrabando, o fraudes de extracción a Francia, se resolvió nombrar un Alcalde del hierro en Portugalete (como el Alcalde de Sacas vigilaba el paso de Behobia entre España y Francia), e incluso poner un “guarda” en Musquiz⁵².

Ya vimos las estrechas relaciones entre los mareantes benaqueros de Musquiz y los de la ría de Butrón, motivo por el que la designación del “guarda” en aquel puerto es muy significativa de la inteligencia de los ferrones sobre las bases del problema del contrabando de vena.

Del mismo año son los autos del 6 de octubre contra Juan de San Vicente, vº de Plazencia, por haber sacado vena del Señorío al reino de Francia⁵³. Pleito que se prolongará también durante varios años.

De nuevo en 1646 se enfrenta el Señorío contra los bajeleros de Plazencia por sacar vena al reino de Francia sin pagar derechos⁵⁴. Los autos se dirigen también contra los bajeleros de Somorrostro (Musquiz) y Portugalete. El Señorío toma providencias contra los maestros y dueños de los navíos y bajeles de los Siete Concejos de Somorrostro y las villas de Portugalete y Plazencia.

49. AFB, JCR-0214/018.

50. AFB, AJ-00027/04.

51. DUO, Gonzalo. *III cabotaje del hierro de Bizkaia, Portugalete-Urdax*. 2011. Bilbao: Itsas Begia, 2011; 13 p.

52. AFB, AJ-01459/009.

53. AFB, AJ-000027/004.

54. AFB, AJ-01435/015.

Como ya hemos señalado en estudios anteriores, el puerto de Plazencia se va viendo integrado con los "occidentales" de Vizcaya, dedicados al cabotaje, y diferenciándose progresivamente de los "orientales", dedicados a la pesca, característica que se hará evidente en situaciones de enfrentamiento durante las siguientes centurias.

En fin, se suceden los pleitos de los bajeleros contra la tasa del Señorío que imponía ocho maravedíes por quintal de vena extraído fuera de Vizcaya⁵⁵.

A finales del XVII, en plena guerra contra la Francia de Luis XIV, se repiten los pleitos por motivos de fraudes o contrabando. Precisamente la copiosa legislación sobre el asunto entre los años 1683 y 1686, para impedir la saca de vena a Francia y el nombramiento del Alcalde de Billeteros para controlar las lanchas en Portugalete⁵⁶ nos evidencian la inutilidad del esfuerzo de la institución foral frente a la facilidad extraordinaria que ofrecía la experiencia, el ancho mar y la costa recortada para los contrabandistas.

Otro aspecto que agrava la situación es el enfrentamiento entre las instituciones de Vizcaya y Guipúzcoa por motivo de la prohibición de saca de vena incluso a la Provincia, en respuesta a las dificultades que ponía la Provincia por el aprovisionamiento de carbón de madera que necesitaban las ferrerías del Señorío. Se llegó a las puertas de la guerra civil⁵⁷, pero la mediación pacificadora del Rey, es decir, del conde de Oropesa, puso fin al enfrentamiento y dieron comienzo las soluciones del conflicto.

Sin duda, el siglo XVII termina con mejores expectativas económicas que las sufridas durante su complejo transcurrir. En el País Vasco, para los implicados en el comercio del hierro, la sucesión de la Monarquía en el biznieto de María Teresa y Luis XIV, el joven Felipe V, prometía una paz segura con Francia, unas buenas relaciones transfronterizas. Nadie podía sospechar que la Guerra de Sucesión se prolongara doce años y, aún con esto, los campos de batalla se mantuvieron lejos de Vasconia adicta a Felipe V, donde se incrementó el trabajo de las ferrerías para el aprovisionamiento de las tropas.

Sin embargo, podemos destacar que ya no existe en el puerto de Plazencia aquel grupo de poderosos mercaderes y escribanos que, sobre el potencial de la producción de la ferrerías de Butrón, comerciaban en Bilbao con el hierro y otros productos, participando en otros negocios mercantiles que generaba la plaza.

Durante el siglo XVII el puerto se ha reducido a la actividad benaquera y, de toda evidencia, ha seguido la construcción y mantenimiento de esta clase de embarcaciones. Aspecto que está por investigar.

55. AFB, AJ-0145/007.

56. AFB, AJ-01449/001-009.

57. AFB, AJ-01444/030 y AJ-00219/215.

2.2.3. Documentos del s. XVIII

2.2.3.1. Características de los documentos

El siglo que nos ofrece el mayor número de documentos que pueden relacionarse con el objetivo de nuestra investigación, ciento diez y siete, en realidad sólo nos deja trece que tratan del cabotaje del hierro, de escasa información salvo uno.

Dos refieren los naufragios de un patache y de un bergantín que transportaban hierro; los once restantes consisten en reclamaciones de los benaqueros a los consignatarios por impagos de los fletes, o daños y perjuicios motivados por su causa.

Especialmente nos va a interesar el documento que se refiere a la reclamación del maestro Juan Bautista Ajeo, v^o de Plencia, contra la administradora de las ferrerías de Butrón en 1797, cuyo análisis nos va a permitir retomar las pautas circunstanciales del inicio, cuando leíamos la descripción de Gómez de Butrón, en 1506, acerca de la ría de Plencia y el tráfico de vena que circulaba por sus aguas, entre el mar y el puerto de Butrón.

Nos va a permitir cerrar el ciclo iniciado al término de la Edad Media, y reflejará una serie de características que suponemos (a falta de documentos esclarecedores del XVI) no variaron a lo largo de los siglos.

Relacionados lateralmente con el objetivo de nuestra investigación, nos detendremos brevemente, a continuación, en once documentos que se suceden en el año 1776, relativos a solicitudes de Real Patente de Navegación (que por entonces se exigió) de los patronos, maestros o capitanes de otros tantos cachemarines que se aprestaban para salir de la ría de Plencia o la de Bilbao, hacia el cabotaje entre las dos Bayonas. No aluden a la clase de carga que iban a transportar, pero son embarcaciones de las características de las benaqueras. Nos va a interesar la condición de las dos rías como puertos estantes de la flota de cachemarines que se ofrece a los fletes que genere la vida comercial de Bilbao.

2.2.3.2. Análisis de los contenidos

Comenzaremos con los dos naufragios que se registran.

1^o. Habiendo naufragado el patache “Nuestra Señora del Carmen” en 1778, en la barra de Plencia, área de la jurisdicción de Gorniz, las mercancías quedaron bajo la jurisdicción del Fiel regidor de la Anteiglesia vizcaína. Se había cargado el patache en San Sebastián con destino a Ferrol con tablas, cacao y hierro, por el comerciante Antonio Betbeder, siendo el capitán Juan de Achútegui, v^o de Plencia⁵⁸. El accidente nos revela un tipo de cabotaje normalizado en la ruta del Cantábrico, que transporta hierro entre otras mercancías valiosas, como el cacao y las tablas.

58. AFB, AJ-01435/015.

2º. El siguiente caso sucede en Vivero (Lugo), donde naufraga en 1795 el bergantín "Nuestra Señora del Carmen", al mando del capitán Rafael de Artamoniz, vº de Plencia, en viaje de Bilbao a Cádiz, con carga de hierro, clavos y otros efectos. El consignatario de Bilbao, Tomás Manuel Power, reclama la Protesta de Mar que presentó en Vivero el capitán Artamoniz y el certificado de navegabilidad que había expedido Antonio Real de Asúa, el experto constructor de Abando⁵⁹. En esta ocasión se trata de una navegación "más allá de las dos Bayonas", con destino a Cádiz, pero no precisaría el empleo de un piloto de altura, por tratarse de cabotaje.

Siguen diversas reclamaciones por transporte de hierro:

3º. Cuatro vecinos mareantes de Plencia pleitean en comunidad, en 1768, por la reclamación de impago de fletes de vena, contra Ramón de Soparda, vº del Concejo de Galindo.

Domingo de Orueta reclama de Soparda mil ciento sesenta y nueve reales y cuatro maravedíes, por un flete de mil doscientos quintales de vena⁶⁰. Juan de Lopategui, maestro del patache "San Juan Bautista y Animas", reclama once mil ciento treinta y dos reales por los fletes de setecientos diez y seis quintales de vena⁶¹. Diego de Baraiz, maestro del patache "Poder de Dios", por la suma que fuera⁶². Juan Bautista de Hugarte (sic), maestro del patache "Nuestra Señora de Aguirre" por la suma que fuera por los fletes de vena que transportó hasta las Reales Fábricas de La Cabada y Liérganes⁶³.

4º. En 1781 se trata de la reclamación de Francisco de Butrón, vº de Plencia, a Juan Bautista de Larragoiti, vº de Sopelana, por el importe de varias "bajeladas de vena" y otras ganancias obtenidas por los servicios del patache "San Pelayo", comprado por el demandante el mismo año, ante el escribano de Plencia Juan de Arrola⁶⁴.

5º. Otro ejemplo de cabotaje de hierro por medio de mareantes de Plazencia (que comienza a denominarse Plencia a finales del XVIII), a lo largo del Cantábrico es el que refiere la reclamación de Pedro de la Torre, vº de Plencia, consignatario de varias partidas de vena por valor de dos mil trescientos veinticinco reales, destinadas a Pedro Ortiz de Mieres, vº de Villaviciosa. Para su cobro, solicita que se embargue una partida de madera que ha conducido desde Ribadesella a Bilbao el patache "Jesús, María, José", a las órdenes del capitán José de Artamoniz, vº de Plencia, por orden del demandado Ortiz de Mieres. El capitán se opone al embargo, pero se procede a tasar la madera de nogal⁶⁵.

6º. Es muy revelador el pleito de 1776 que abre José Agustín de Manzanal, vº de Portu-galeta, contra Francisca de Santander, vª de Laredo, reclamando el pago de cinco mil se-tecientos setenta y nueve mil reales y catorce maravedíes, por cuatro partidas de vena.

59. AFB, AJ-00228.

60. AFB, JCR-0854/005.

61. AFB, JCR-0715/054.

62. AFB, JCR-0380/018.

63. AFB, JCR-0521/009.

64. AFB, JCR-2191/001.

65. AFB, JCR-2055/015.

Porque salen otros acreedores de Francisca Santander, del área de la Cofradía de Plencia, lo cual nos permite conocer la importancia de la distribución de vena para las ferrerías que se aprovisionaban desde Laredo. Se trata de Simón Cucullu, Juan Gandia, Gabriel Oñate y Francisco Amezaga, vecinos de Plencia y Barrica, que reclaman en conjunto mil novecientos treinta y nueve reales y catorce maravedíes por fletes de mil quinientos setenta quintales de vena⁶⁶.

7º. El siguiente pleito lo promueven en 1792 tres capitanes y maestros de Plencia, Juan Bautista Sarachaga, Juan Antonio Artaza y José de Sandeliz, reclamando el importe de varios fletes que remitieron a Juan Francisco de Rabego, vº de Cades (Cantabria), del consignatario de los fletes, Pedro Benito Subyaga (sic), vº de Bilbao⁶⁷. Señalaremos que el apellido Zubiaga es conocido de antiguo en el área de Sopelana y Berango.

8º. En 1786, Martín Antonio de Ajeo, vº de Plencia y capitán del navío “San Antonio y Animas”, reclamando por fletes impagados⁶⁸.

9º. Una situación comercial que corresponde a las etapas de crisis del mercado que van haciéndose cada vez más agudas, dentro de la línea de caída definitiva del comercio del hierro del País Vasco en estas décadas finales del XVIII, es la que representa el pleito que promueve el maestro del “Nuestra Señora del Carmen”, Cosme de Manene, vº de Plencia, en 1789, contra el consignatario del cargamento de hierro en concepto de daños y perjuicios⁶⁹.

10º. Dos pleitos de 1797 reclaman paga de fletes por cargamento de vena. El primero lo promueve una vª de Portugalete, Juana de Arrospide, contra José de Zalvidea, vº de Plencia⁷⁰.

Nos detendremos en el nº 8, por los detalles precisos que contiene y por tratarse de una contratación entre un mareante de la Cofradía de San Pedro y la ferrería de Butrón, a finales del XVIII.

8º. Se refiere a la reclamación que plantea Juan Bautista de Ajeo, vº de Plencia, patrón del barco de su propiedad “San Juan Bautista y Animas”, contra Agueda de Aguirre, vª de Munguia, arrendadora de la ferrería de Butrón, sobre un resto de reales que le debe por las barcadas de vena que condujo a Butrón.

La reclamación se motiva con numerosos detalles y nos ilustra preciosamente sobre el cabotaje de la vena de Somorrostro en la época, desde el embarque del mineral hasta su desembarco en Butrón, así como sobre los precios, capacidad de las “bajeladas”, etc.⁷¹. Lo analizamos en 8 apartados.

66. AFB, JCR-0890/022.

67. AFB, JCR-0820/021.

68. AFB, JCR-0378/006.

69. AFB, JCR-2185/004.

70. AFB, JCR-2130/022.

71. AFB, JCR-2065/007.

8.1. Un libramiento extendido por el administrador Domingo de Aguirre, a favor de Martín de Ajeo, por valor de dos mil ochocientos quince reales y un maravedíes. El benaquero había conducido varias "bajeladas", varias de vena, desde los muelles de mineral de Ugarte y Galindo hasta Butrón y uno de hierro labrado (fierro y zircón), desde Butrón a la rentería de Bilbao, donde esperaba la mercancía el comerciante Miguel Echebarri.

8.2. La declaración de Juan Bautista de Ajeo, vº de Plencia, patrón del barco "S. Juan Bautista y Animas", donde explica que durante el verano anterior (1796) condujo varias bajeladas de vena a las ferrerías de Dña. Agueda de Aguirre, cuyo administrador, Domingo de Aguirre, le dirigió a la Rentería de Bilbao con carga de hierro para D. Miguel de Echevarría.

Una vez hechas las cuentas con el citado administrador, éste resultó deudor por tres mil trescientos veinte rr de v, como consta en el certificado de libramiento adjunto. Pero no le pagaba dicha cantidad ni Dña. Agueda de Aguirre, ni el consignatario de Bilbao, Miguel de Echevarría, por lo que reclama Ajeo del tribunal del Consulado.

8.3. El Prior y Cónsules, Hormaza, Arandia y Basarrate, ante el escribano Víctor de Olea, piden que se tome declaración jurada de Agueda de Aguirre sobre los hechos.

8.4. Efectivamente, ...*en la casa torre de Butrón, jurisdicción de la anteiglesia de Gatica*, ...el 24 de mayo declaraba Dña. Agueda de Aguirre bajo juramento ante el escribano de S. M. Juan Bautista de Orbeta, que el número de bajeladas recibido en Butrón por su mayordomo Domingo de Aguirre "parecieron equivocadas" en relación con las cuentas que presentaron los renteros de Galindo y Ugarte y el dueño de las mismas venas, llamado Juan Antonio de Irizar, vº de la anteiglesia de Begoña. Razón por la que envió a Juan Bautista Ajeo al domicilio del vº y del comercio de Bilbao, Miguel de Echevarría, quien guardaba en su poder las cuentas de dichos renteros y del dueño de las venas, como también el dinero que estaba a disposición de Ajeo, es decir, una cantidad conforme a la vena que expidió el propietario de ellas. No siendo válida la cuenta de su propio mayordomo, Domingo de Aguirre, que añade una bajelada más. Y en esto se ratificaba Dña. Agueda de Aguirre.

8.5. A continuación, el mismo escribano tomó declaración al administrador o mayordomo, Domingo de Aguirre, quien declaró que el demandante Ajeo había conducido a Butrón las bajeladas que constan en el papel de liquidación, por lo que le correspondía la cantidad de tres mil trescientos veinte reales, según consta en el Libro de Apuntes que se halla en su poder. Que es cuanto puede declarar.

8.6. Sigue otra declaración de Juan Bautista de Ajeo, con conocimiento de las anteriores, de donde resulta que el mayordomo reconoce la cantidad que se le debe por las bajeladas que condujo, mientras la arrendadora "supone haberse equivocado ambos" y sólo está dispuesta a pagar lo que "justamente" cree deber, es decir, una bajelada menos de vena. Declara Ajeo que la aserción de Dña. Agueda es errónea y en prueba presenta un papel firmado por el Rentero Josef de Aguirre, junto con otro del Rentero de Galindo que también contabiliza once viajes.

Solicita el demandante, Ajeo, que se liquide por vía de apremio o en defecto ejecutivo, los tres mil trescientos veinte rr y sus intereses "a estilo de Comercio" y todas las costas...

8.7. El Prior y Cónsules conminan a Dña. Agueda de Aguirre a pagar en tres días a Juan Bautista de Ajeo la cantidad adeudada y las costas.

8.8. Recurre Dña. Agueda de Aguirre, en calidad de vecina de Munguia, mediante su procurador Pedro de Orue, desconociendo la competencia del tribunal del Consulado de Bilbao en el asunto, dado que ella no es de condición “mercader” ni vecina de la Villa de Bilbao. Pero la gestión no tuvo otro final que el pago efectivo de la deuda por la suma de once bajeladas.

Nos atrevemos a seleccionar, pese a resultar prolijos, dos clases de cuentas. Primero (A) las del administrador, Domingo de Aguirre, que dirigía a *Mi Muy Amada Ama Doña Agueda de Aguirre...*, expresiones que nos hacen pensar en la severidad de la administradora y en la exactitud de las anotaciones, seguida de las cuentas de los renteros (B):

(A)

1. Por el importe de una barcada de vena... por 20 pesos la barcada, importan 397rr y medio.
 2. Por 1250 quintales de vena, traídos antes e San Miguel que, a precio de 9 y medio, importan 1397rr.
 3. Por 640 quintales de vena traídos después de San Miguel, que a 2rr y cuartillo, importan 800 rr.
 4. Por la barcada de fierro y zircón que llevó a Bilbao, 250rr.
 5. Por rebaja de 29rr y 18mrs, importe de 7 azumbres de vino que le di,
- Total, 2815 reales y 1mrs.

(B) Siguen las cuentas de los renteros de la vena:

Razón de las bajeladas de vena que ha consumido Juan de Ajeo, vº de Plencia, para la ferrería de Dña. Agueda de Aguirre, desde la rentería (suponemos de Ugarte):

02 de Julio, cargó dicho Ajeo.....	200
15 de julio, idem	200
6 de Agosto, cargó Ramón Arana para dicho Ajeo en su gabarra	150
19 de Agosto, cargó Ramón Arana para Ajeo en su gabarra	150
Pues dicho Ramón dio la cuenta equivocada, que dijo se la echó a Juan de Andraca y fue para dicho Ajeo.	150
29 de Agosto, cargó Ajeo	150
27 de Setiembre, cargó Ajeo	200
29 de Setiembre, cargó Ramón Arana en su gabarra y s ela echó a dicho Ajeo, pues no se la echó aquel día, que estuvo cargada algunos días	170
6 de Octubre, cargó Ramón para dicho Ajeo.....	220
24 Octubre cargó Arana para Ajeo.....	220
20 Enero de 1797 cargó dicho Ramón para dicho Ajeo	220

Como rentero de dicho puerto, lo firmo, a 11 de Abril de 1797, Joseph de Aguirre.

Otro recibo, en esta ocasión del rentero del puerto de Galindo, certifica que el 13 de junio de 1796, pesó el barco nuevo que manda Juan Bautista de Ajeo y Areicoa (sic), en 200 quintales, con las marcas de cincuenta en cincuenta. Firmado en Galindo, el 25 de febrero de 1797, Juan Antonio (S) Zaldondo.

12º. En 1798, se reclama del apoderado de la "Compañía de Seguros Terrestres y Marítimos" en Bilbao, Ignacio Ereño, los cinco mil reales en que se había asegurado el bergantín "María" en 1796. El bergantín había naufragado en Alicante, siendo capitán Martín de Manene, vº de Plencia, con un cargamento de hierro⁷², por lo que prestó la correspondiente Protesta de Mar.

Por último, haremos alusión a una serie de once documentos cursados durante el año 1776, que consisten en la solicitud de la Real Patente de Navegación para viajar al cabotaje por el Cantábrico, con esta expresa limitación, por lo que hacen constar la tipología del barco, cachemarines en su totalidad, y el escaso número de sus tripulantes, que integran un maestre o capitán, tres o cuatro marineros y un grumete, a lo sumo.

Es interesante que las solicitudes se dirigen cuando los barcos se dicen fondeados y listos para zarpar en las rías de Plencia o de Bilbao y que los destinos no precisan un piloto a bordo.

Son doce las solicitudes en un año y no nos es posible asegurar que correspondan a doce embarcaciones diferentes, dados los frecuentes cambios de nombres y maestros que acontecían⁷³⁻⁸⁴.

72. AFB, JCR-2066/012.

73. AFB, JCR-1925/017.

74. AFB, JCR-1165/031.

75. AFB, JCR-2120/001.

76. AFB, JCR-2120/004.

77. AFB, JCR-2120/006.

78. AFB, JCR-2120/007.

79. AFB, JCR-2129/011.

80. AFB, JCR-2120/025.

81. AFB, JCR-2120/028.

82. AFB, JCR-2120/029.

83. AFB, JCR-2120/029.

84. AFB, JCR-2129/054.

2.2.4. Documentos del s. XIX

2.2.4.1. Cambios coyunturales de la primera mitad del s. XIX

El cambio de siglo, el 1800, no produce mayores cambios en la vida económica del comercio marítimo del hierro en el País Vasco, como no fuere el declive definitivo de la siderurgia tradicional del hierro y su comercialización, que ya sólo dispone de la demanda de la cada vez más precaria economía española.

La frágil economía del Antiguo Régimen se derrumbará finalmente por causa de las pérdidas irreversibles que produjeron las dos invasiones francesas, la de los Convencionales en 1792-1795, que afectó sobre todo al País Vasco, Navarra y Cataluña, y la de Napoleón Bonaparte entre 1808 y 1813.

Los cambios coyunturales se produjeron al término de las guerras napoleónicas, en 1813, con la invasión de productos británicos por toda Europa, sobre todo los derivados de hierro y del acero y, a raíz de la industrialización, y según ésta iba implantándose por las zonas demográficamente más habitadas de Europa, con la nueva organización del trabajo en las fábricas y el surgimiento de la sociedad proletaria.

Las dos invasiones fueron especialmente mortíferas, sobre todos de los varones jóvenes y adultos, y destructoras de las infraestructuras básicas de la producción, como el capital, las comunicaciones y el comercio.

La economía española no comenzó a recuperarse hasta cerca de 1830, cuando comenzaba la Guerra Civil de los Siete Años, que nuevamente arruinó sobre todo las pobladas y productivas Provincias del Norte, como se comenzaron a denominar desde Castilla los territorios de “allende el Ebro”. La incipiente industrialización tuvo que esperar al término de la guerra y fue a partir de 1840 cuando se fue imponiendo el régimen liberal y la nueva economía industrial.

2.2.4.2. Características de los documentos

Se trata de cincuenta y ocho documentos de la primera mitad del siglo, de los que cuarenta y siete pertenecen a la Sección de “Administración. Judicial” que venimos consultando, y once de la Mercantil, del “Consulado de Bilbao. Junta de Comercio”.

Como venimos haciendo, incluiremos en el Apéndice del texto original todos los documentos, si bien sólo analizaremos en este apartado los que tratan del comercio del hierro.

El resto contiene numerosas protestas de mar, por haber sufrido naufragio o asalto corsario, prueba de las dificultades de la navegación comercial en estado de guerra contra Inglaterra. Después sucede el marasmo bajo la ocupación de Bonaparte y las dos décadas de gobierno absolutista de Fernando VII, que coinciden con la independencia del imperio americano. Los documentos remiten con frecuencia a puertos que se alejan considerablemente del área del cabotaje entre las dos Bayonas y reflejan de esta manera el abandono de este circuito por la navegación de altura.

2.2.4.3. Análisis de los documentos referidos al comercio del hierro

Solamente tres documentos tratan sobre el objetivo de nuestra investigación. Uno de 1803, sobre un cabotaje entre Deva y Bilbao con carga de hierro⁸⁵.

Otro de 1809, de reclamación del comerciante de Bilbao Antonio de Duo, sobre fletes de hierro contra el maestro de la goleta "Esperanza", Santiago de Aqueche, vº de Portugalete, que apela ante el Alcalde y Juez ordinario de Plencia, que veremos a continuación.

El tercero consiste en las declaraciones de testigos del apresamiento por el bergantín inglés "Salamine", en 1810, del cachemarin "San Agustín", a las órdenes del capitán José de Mardaraz, vº de Plencia, en viaje de Santoña a Gijón con carga de hierro⁸⁶.

El segundo documento citado transcurre durante el dominio de Bonaparte en España, que no afecta al funcionamiento de las instituciones mercantiles. Por su contenido se aproxima algo más al objetivo de nuestra investigación que los otros dos. Se pueden seleccionar sus informaciones de la siguiente manera:

Joseph de Aqueche, vº de Portugalete, maestro de la goleta "La Esperanza", cargada por el comerciante de Bilbao Antonio de Duo con hierro y otras cosas, con destino a La Coruña, se vio obligado a arribar al puerto de Plencia por causa de vientos contrarios. Enterado el comerciante Duo, se presentó en Plencia y sin mediar palabras ni escritos con el maestro, dispuso el traslado de la carga a otra embarcación, porque "La Esperanza" había sufrido alguna pequeña avería y necesitaba una ligera reparación⁸⁷.

La reclamación del maestro Aqueche es por los daños y perjuicios que le ha causado la falta de formalidades mercantiles de Duo en el asunto, reclamando el reconocimiento pericial de la goleta para probar lo injustificado de la conducta del comerciante.

El documento no registra, ni en la Protesta de Mar, una descripción de las condiciones del puerto de arribada forzosa, ni se valúa la carga de hierro, ni su procedencia, etc.

3. CONCLUSIONES

Pretendemos estudiar los aspectos marítimos de la Historia de Vasconia desde un punto de vista de "historia social", aun con las limitaciones propias de fuentes exclusivamente documentales. Nuestras conclusiones miran, por tanto, hacia las relaciones humanas (profesionales, comerciales, familiares, etc.) que debieron establecerse entre los vascos, por motivo del cabotaje del hierro, durante los ciclos coincidentes de la navegación a vela, de la siderurgia tradicional y, desde una comprensión general de la Historia de Europa, durante el Antiguo Régimen.

85. AFB, JCR-2120/059.

86. AFB, JCR-2120/060.

87. AFB, JCR-1549/035.

Lamentablemente, los documentos que tratan sobre las formas del cabotaje del hierro, entre mediados del XVI y del XIX, en la sección que hemos analizado del Archivo Foral de Bizkaia, ofrecen escasa información para nuestro objetivo.

Las formas de trabajo de los maestros benaqueros están ausentes en los documentos porque tal vez resolverían sus conflictos sin mediar tramitaciones judiciales. El profesor Aingeru Zabala insiste en sus estudios en la carencia de documentación sobre el cabotaje del hierro realizado por pequeñas embarcaciones, en los fondos del Consulado de Bilbao.

El siguiente paso de la investigación deberá realizarse sobre la documentación notarial, a través de los documentos de compra-venta de venas y labranzas del hierro, entre los propietarios de vena de la margen izquierda del Nervión, los comerciantes o tratantes de las plazas de Portugalete y Bilbao, los maestros benaqueros y los responsables de las ferrierías, los amos, administradores o ferrones. Suponemos que algunos contratos detallarán las condiciones en que debía realizarse el cabotaje.

Aun así, la selección que hemos realizado nos ofrece una serie de perfiles específicos del sector, entre los que destacaremos:

1º, la continuidad del trabajo de los benaqueros en el transporte marítimo del hierro, durante la Edad Moderna, de los que resaltamos los fletes del s. XVI a Irlanda, los contrabandistas del XVII a Laburdi, y de finales del XVIII la pieza magistral que analizamos sobre la reclamación del maestro benaquero de Plencia, Juan Bautista de Ajeo;

2º, la conflictividad entre el Señorío de Vizcaya y los benaqueros desde el siglo XVII, que se prolongó a la primera mitad del XVIII. El nuevo arbitrio del Señorío no facilitaba el libre comercio, sino que lo restringía, encareciéndolo y estorbando la gestión comercial. En lo que nos parece apreciar una muestra de la incompatibilidad de intereses, y de la propia gestión, entre la Tierra Llana y las villas portuarias comerciales;

3º, a mediados del XVIII, se afirma la actividad anual de una flota específica de embarcaciones de mediano y pequeño tonelaje, entre 10, 20 y 30 tns, los pataches y cachemarines (de dos mástiles con velamen al tercio) y una tripulación de tres o cuatro marineros, que realizaban la navegación de cabotaje a lo largo del Cantábrico, entre las dos Bayonas;

4º, se confirma la participación de los mareantes de la Cofradía de San Pedro del puerto de Plazencia-Plencia, durante los siglos XVII y XVIII, en las faenas estivales del cabotaje del hierro en el Cantábrico;

5º, durante el periodo analizado, se aprecia la existencia de un grupo de mercaderes en el puerto de Plazencia y en Gorliz, que destaca durante la segunda mitad del s. XVI y desaparece durante el siglo XVII. La documentación revisada durante el siglo XVIII no permite deducir que resurgiera un grupo comerciante de importancia (Bilbao absorbía por completo la vida marítimo-comercial), pero si hay indicios de un grupo de armadores en las fuentes propias de la Cofradía, que hemos analizado en otros estudios.

88. AFB, JCR-2067/028.

En la segunda mitad del XVIII se produjo una recuperación del cabotaje del hierro, que coincidió naturalmente con alzas de precios, que motivaría el incremento de la participación del puerto de Plazencia-Plencia, como han estudiado diversos especialistas, A. Zabala y R. Uriarte. Confiamos hallar informaciones más detalladas en las posteriores investigaciones que nos sea posible realizar sobre este tema tan escasamente documentado.

La hipótesis de nuestra investigación no es otra que conocer las características y relevancia de la marinería y flota de la Cofradía de Plazencia-Plencia (ss. XVI-XIX), en su ámbito local y comarcal y en el más amplio de las infraestructuras que fue adoptando la explotación comercial bilbaína del hierro de Somorrostro. Los resultados de esta investigación no llegan a responder a los planteamientos, sólo van en su apoyo y abren nuevas líneas de investigación.

4. BIBLIOGRAFÍA

- AGIRREAZKUENAGA, Joseba. *Vizcaya en el siglo XIX: las finanzas públicas de un estado emergente*. Bilbao: UPV, 1987.
- ALMUNIA, Joaquín. "Ferrerías en el País Vasco". *Bicentenario de la RSBAP, 1765-1965*. Bilbao: RSBAP, 1968.
- ANGULO, Alberto. *Historia del País Vasco. Edad Moderna, siglos XVI-XVIII*. Bilbao: Hiria, 2004.
- AROCENA, Fausto. "El río como vía de comunicación". En: *Munibe*, nº 10. San Sebastián: RSVAP, 1957.
- BALPARDA, Gregorio. *Historia crítica de Vizcaya y de sus Fueros*. Bilbao: Caja de Ahorros Municipal de Bilbao, 1947.
- BARREDA, Fernando. *La marina cántabra*. Santander: Diputación Provincial de Santander, 3 vol., 1968.
- BASURTO, Román. *Comercio y burguesía mercantil de Bilbao en la segunda mitad del siglo XVIII*. Bilbao: UPV, 1983.
- BERNAL, J.D. *Historia social de la Ciencia. I La Ciencia en la Historia*. Barcelona: Ediciones Península, 1979.
- BILBAO, Luis M. "Transformaciones económicas en el País Vasco durante los siglos XVI y XVII. Diferencias económicas regionales y cambio de modelo económico". En: *Historia del Pueblo Vasco*. San Sebastián: Erein, 1979.
- BLASCO, Ana. *Mundaka y Sukarrieta. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1998.
- CASADO, José L. "Aproximación al estado de la historia marítima del País Vasco sobre los primeros siglos de la Edad Moderna". En: *Itsas Memoria*, nº 1. San Sebastián: Untzi Museoa-Museoa Naval de San Sebastián, 1995.
- . "El País Vasco y el mar. Desde los orígenes hasta el siglo XVIII". En: *El País Vasco y el mar, a través de la Historia*. San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, 2003.
- CONSULADO DE BILBAO. *Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la MN y ML villa de Bilbao*. Madrid: Sancha, 1737.
- DELMAS, Juan. *Guía histórico-descriptiva del viajero en el Señorío de Vizcaya (1864)*. Bilbao: Ángel Rodríguez Herrero; 1965.

- DUO, Gonzalo. "Trascripción de las Ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de San Pedro". En: *Plentzia. Asterlanak-Estudios*. Bilbao: Ayuntamiento de Plentzia, 1984.
- . "Libro de cuentas y gastos de lebas de las Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, 1713". En: *Plentzia. Asterlanak-Estudios*. Bilbao: Ayuntamiento de Plentzia, 1984.
- . "Formas de navegación en el puerto de Plentzia, a través de los documentos de la Cofradía de Mareantes de San Pedro (siglos XIII-XIX)". En: *Vasconia*, nº 31. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2001.
- . *El cabotaje del hierro de Bizkaia. Bilbao-San Juan de Luz-Urdax*. San Sebastián: Itsas Begia, 2008.
- . "Oficios urbanos en la villa y puerto de Plazencia (Vizcaya), en 1500. Análisis documental". En: *Lankidetzan*, nº 49. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2009.
- . *Breve Historia de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plasentia-Plencia (1524-1871)*. Bilbao: Museo Marítimo de Plasentia de Butrón-Plencia-Plentzia, 2009. En prensa.
- . *Las ferreerías de Butrón*, 2009.
- ECHEGARAY, Carmelo. *Provincia de Vizcaya. Geografía del País Vasco-Navarro*. Barcelona: Alberto Martín. S.D.
- ENRÍQUEZ, Javier. *Colección documental de la Villa de Plencia (1299-1516). Fuentes documentales medievales del País Vasco*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1988.
- . *Foguera-vecindario de las villas de Vizcaya de 1511. Fuentes documentales medievales del País Vasco*. San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1997.
- ERKOREKA, José. *Análisis histórico-documental de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1991.
- . *Estudio histórico de la Cofradía de Mareantes de Portugalete*. Bilbao: Ayuntamiento de Portugalete, 1993.
- ETXEGARAI, José. *La fusión de la villa y anteiglesia de Mungía en su contexto (1875-1900)*. Bilbao: BBK, 2001.
- . *Historia de Mungía*. Bilbao: BBK, 2003.
- FERNÁNDEZ, Manuel. *Felipe II*. Madrid: Espasa Calpe S.A., 2005.
- GUIARD, Teofilo. *Historia de la MN y ML Villa de Bilbao*. Bilbao: Imp. Astuy. 4 vol., 1905-1912.
- . *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao*. Bilbao, 1913.
- . *La industria naval vizcaína*. Bilbao, 1917.
- HORMAZA, José M. "Apuntes etno-históricos de Plentzia". En: *Plentzia. Asterlanak-Estudios*. Bilbao: Ayuntamiento de Plentzia, 1984.
- . "Apuntes etno-históricos de Plentzia (y II)". En: *Plentzia. Asterlanak-Estudios*. Bilbao: Ayuntamiento de Plentzia. 1986.
- . *Diario de navegación*. Bilbao: Ayuntamiento de Plentzia, 1992.
- ITURBE, Ander. *Evolución histórica y patrimonio monumental en el valle de Butron (Gatika, Laukiz, Maruri, Urduliz)*. Bilbao: DFB, 1993.
- . *Bakio y Lemoiz*. Bilbao: DFB, 1995.
- ITURRIZA, Juan R. *Historia General de Vizcaya*. Barcelona: Imp. Subijana, 1884.

- LABAYRU, Estanislao. *Historia general del Señorío de Bizcaya*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca. Tomos V y VI. 1968.
- LEGORBURU, Elena. *La labranza del hierro en el País Vasco*. Bilbao: UPV, 2000.
- MALMIERCA, Anibal. *Barrica y Sopelana*. Bilbao: D. F.B. 1997.
- OCHOA DE ZABALEGUI, Teresa. *Estudio histórico del puerto de Arantzazu*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 1998.
- PRIOTTI, Jean-Ph. "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el s. XVI". En: *Itsas Memoria*, nº 4. San Sebastián: Untzi Museo-Museo Marítimo de San Sebastián, 2003.
- . *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un crecimiento*. Bilbao: D. F. B., 2005.
- TORRECILLA, María. J. *Monografía histórico-artística de la anteiglesia de Gorliz*. Bilbao: DFB, 1994.
- URIARTE, María A. *Plentzia. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: D. F. B., 2004.
- URIARTE, Rafael. "El tráfico marítimo del mineral del hierro vizcaíno (1700-1850)". En: *Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1983.
- . *Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vasca (1700-1840)*. Bilbao: UPV, 1988.
- . "El hierro vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen". En: *Itsas Memoria*, nº 4. San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Marítimo de San Sebastián, 2003.
- URTEAGA, Mercedes. *El Tratado de Metalurgia de las Comisiones (segundas) de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País, 1765-1773*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2000.
- . *Erromatar garaia*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002.
- VALLE LERSUNDI, Joaquín. "Una familia de ferrones, los Beyngolea, en el siglo XVII, a través de las cartas de Miguel de Bazterrechea y de un libro del P. Garrastachu, O.P". En: *Boletín de la Real Sociedad Bascongada de los Amigos del País*. San Sebastián: RSBAP, 1979.
- YBARRA, Javier. *Nosotros, los Ybarra*. Barcelona: Tusquets, 2002.
- ZABALA, Aingeru. "Aproximación a una tipología náutica del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII". En: *Instituto Juan de la Cosa*, Vol. II. Santander, 1978.
- . *La función comercial en el País Vasco en el siglo XVIII*. San Sebastián: Luis Haramburu, 2 vol. 1984.
- . *Mundo urbano y actividad mercantil. Bilbao 1700-1810*. Bilbao, 1994.
- . "El Consulado de Bilbao como fuente para el conocimiento de la actividad marítimo comercial del puerto de Bilbao en el siglo XVII". En: *Itsas Memoria*, nº 4. San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, 2003.
- . "La Guerra de Sucesión en el mar Cantábrico". En: *Itsas memoria*, nº 5. San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval de San Sebastián, 2006.