

Los años "dorados" de la construcción naval en Plentzia: 1790-1830

Odrizola Oyarbide, Lourdes¹

Estudio del sector naval de Plentzia en el periodo comprendido entre 1790 y 1830 por constituir un caso peculiar dentro de la industria naval vasca: vivió su máximo apogeo en unos años de crisis y conflictividad bélica; y desapareció cuando los astilleros vizcaínos registraban una gran actividad constructiva. Se aportan datos relativos a sus astilleros, producción, tipologías navales fabricadas y clientela.

Palabras Clave: Industria naval. Astillero. Barco. Constructor.

Plentziako itsasontzigintza sektoreari buruzko azterlana, 1790etik 1830rako aldia hartzen duena, bitarte hori kasu berezia baita euskal ontzigintza industriaren baitan: goren aldia izan zuen krisi eta gerra urte batzuetan, eta desagertu zen Bizkaiko ontzioletako ontzigintza jarduera guztiz bizia zen unean. Lanak hainbat datu dakartza bertako ontziolez, produkzioaz, egindako ontzi tipologiez eta bezeroez.

Giltza-Hitzak: Itsasontzigintza. Ontziola. Itsasontzia. Itsasontzigilea.

Etude du secteur naval de Plentzia durant la période comprise entre 1790 et 1830 car il constitue un cas particulier dans l'industrie navale basque: il a vécu son apogée durant les années de crise et de guerre; et il disparut lorsque les chantiers navals biscayens enregistrèrent une grande activité constructive. On apporte des données concernant ses chantiers navals, sa production, ses typologies navales fabriquées et sa clientèle.

Mots-Clés : Industrie navale. Chantier naval. Bateau. Constructeur.

1. Iketarch. Ezkia 9. 20305 Irun. E-mail: lodrizola2@gmail.com

1. ALGUNAS CONSIDERACIONES EN TORNO A LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN DE NAVÍOS EN PLENTZIA HASTA 1790

Es conocido por todos que gran parte de la historia del País Vasco ha gravitado en torno al mar, pero, quizá no lo sea tanto que Plentzia constituya uno de los ejemplos más representativos de esta afirmación. Su emplazamiento costero, la orografía montañosa y las dificultades para las comunicaciones terrestres fueron factores determinantes para que desde fechas muy tempranas los habitantes de estos lares comenzaran a aprovechar los recursos que les brindaba este medio.

La vinculación de Plentzia con el mar es tan antigua que se remonta más de allá de su propia fundación en el año 1299, momento en el que Diego López de Haro V concedió a sus habitantes, entre otros privilegios, el de poder cazar ballenas en la franja costera comprendida entre Bakio y Portugalete. Esta merced no hace más que confirmar que los pobladores de estas tierras gozaban cuando menos de experiencia en estas artes.

Esta relación con el medio marino, además de remota en el tiempo, ha jugado un papel determinante a lo largo de toda su historia. Tanto es así, que ha posibilitado su progreso y expansión económica primeramente, merced a la pesca, los intercambios comerciales, el transporte de cabotaje y la construcción naval; y a partir del siglo XX, con el turismo.

Aunque no contamos con testimonios documentales escritos, iconográficos ni arqueológicos, lo más probable es que la construcción de navíos naciera en el puerto de Plentzia en fechas muy tempranas para atender las necesidades y demanda del sector terciario y del pesquero. Tampoco estamos en condiciones de poder fijar el origen de esta actividad económica, pero lo que es indiscutible es que para la Edad Media ya estaba muy consolidada y arraigada en el Municipio. Nada más elocuente de esta afirmación que las antiguas Ordenanzas de la Villa, repetidas en 1508, en las que en su articulado se reglamentaba que:

[...] Que no hagan pinaças en el ciminterio de la yglesia desta dicha villa.

Yten, hordenaron e mandaron que ninguno nin algunos vesinos de la dicha villa nin foranos no sean hosados de faser carpenteria ni calafetear en el çiminterio de la dicha yglesia ninguna pinaça nin batel nin galion mayor ni menor, so pena de seysçientos maravedis; la mitad de la dicha pena para la hobrra de la dicha yglesia, e la otra meytad para el alcalde, preboste e jurados, por quanto en hazer las dichas pinaças e obrrar los carpenteros en las haser en grande deservio de Dios e de su yglesia, e daria cavsa, sy se hoviesen de haser, de ynpidir los ofiçios divinos.

De los navios que se hasen en el hastillero desta dicha villa.

Yten, hordenaron e mandaron que por quanto los maestros que quieren haser las naos e nabyos mayores e menores en el astillero desta dicha villa, al tienpo que los quieren poner para haser piden a esta dicha villa alguna ajuda que se les de para los dichos tales nabyos en el dicho monte Ysusquiça algunos arboles para haser madera, el dicho conçejo les da pensando que las dichas naos e nabios andarian e navegaran desta dicha villa, donde abra probecho la dicha villa, e los dichos tales maestros, despues que los hasen los dichos tales nabyos, los venden a los foranos de la dicha // (Fol. 166vº) villa, donde la dicha villa queda hastragado su monte e syn ningund probecho, e por escusar este dapno suso dicho que recresçe a la dicha villa mandaron que quoaquier o qualesquier vesinos de la dicha villa o foranos estrangeros que quisieren que la dicha villa les ajudase con madera alguna del dicho monte, quel dicho tal

maestre ante todas las cosas diese un fiador a la dicha villa, quel ni otro por el, nin sus parçoneros que los tobiese, non benderian la dicha tal nao o nabyo a forano alguno para navegar nin marear fuera deste dicho puerto desta dicha villa de día que botase del dicho hastillero desta dicha villa en tres anos conplidos primeros siguientes, e sy dentro desde dicho tiempo vendiese, enajenase como dicho es, que dara e pagara a la dicha villa e fara dar e pagar los otros sus parçoneros, sy los toviere, mill maravedis luego syn dilacion alguna, e que de otra manera la dicha villa, no se obligando, non de, ni consienta dar madera alguna al dicho tal maestre en el dicho monte, e quel alcalde de la dicha villa, nin los ofiçiales nin guardas del dicho monte no sean hosados de haser lo contrario, so pena de cada tresientos maravedis por cada ves. E que esta pena sea para el reparo del puente de dicha villa. Estos nabyos e naos suso dichos se entiendan del grandor de treynta toneles e dende arriba. [...]¹.

En otras palabras, este Código regulaba con gran minuciosidad todo lo concerniente al obraje de las naves, desde el paraje en el que se tenía que poner la quilla hasta los montes en los que se podían obtener los materiales para las fábricas navales. Además, a tenor de él se constata que se practicaba una importante labor exportadora de barcos, puesto que explícitamente se prohibía la venta de las barcas que hubiesen utilizado gratuitamente maderas del monte Isusquiza y se imponía una sanción de 1.000 maravedís en caso de contravención de esta norma.

Si bien para comienzos del siglo XVI la manufactura naval en Plentzia era ciertamente nutrida (Guiard y Larrauri nos dice que incluso era mayor que la registrada en la vecina localidad de Getxo), no debemos pensar que a partir de este momento su trayectoria fue continua y ascendente a lo largo de la historia, dado que vivió profundas variaciones debidas unas veces a factores exógenos y otras, a endógenos.

Después de un largo periodo de bonanza económica, tras el desastre de la Armada Invencible en 1588 la industria de la construcción de navíos plenciana –al igual que la de otras muchas localidades vascas– entró en una etapa de recesión de la que no podrá recuperarse ni salir hasta los últimos años del siglo XVIII, momento en el que se inauguró uno de sus periodos de mayor prosperidad.

Las características topográficas de la barra de Plentzia (situado en el último meandro del río Butrón) fueron determinantes para que la crisis del sector se prolongara durante tantísimo tiempo. Su poco calado y los problemas de sedimentación de la ría imposibilitaron el que se pudieran botar embarcaciones de gran tonelaje para las Armadas del Mar Océano, las Flotas de la Carrera de Indias y los Correos Marítimos, casualmente, la principal demanda que tuvieron los astilleros vascos en estos años. Por esta razón, sus factorías tan solo manufacturaban embarcaciones para la pesca, el cabotaje y el transporte fluvial, que rara vez superaban las 130 toneladas de arqueo y cuyo destino preferente eran las flotas del litoral vasco.

Pese a este importante revés, el sector de la fabricación de navíos de Plentzia contó con otra serie de elementos que le fueron muy favorables para su desarrollo y consolidación, como eran:

1. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier. "Colección Documental de la villa de Plencia (1299-1516)". En: *Fuentes documentales medievales del País Vasco*, nº 17. Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1988; pp. 131-132.

1. Las idóneas características topográficas de las riberas y arenales de Plentzia para la instalación de gradas.
2. La abundancia de maderas de calidad para la construcción naval en los montes circundantes de Isusquiza, Gabiola, Simbrieta, Usategui, Urizarmendi, Aguinaga, Garagarraga, Martiartu, Arrategui, Pinueta, Gambelarra, Cucuza, Mesuelbaso².
3. El fácil transporte de los materiales y los pertrechos navales hasta los astilleros.
4. La presencia de una eficaz y cualificada mano de obra especializada en el arte naval.
5. La existencia de numerosas ferrerías en el Señorío en las que se manufacturaban los elementos metálicos que se precisaban, entre las que estaban las de Butrón.

2. LOS ASTILLEROS

Desde antiguo los astilleros de Plentzia estuvieron ubicados al pie de la iglesia de Santa María Magdalena y en la zona de su puerto, que se extendía desde el puente hasta la actual plaza del Astillero. La única infraestructura portuaria que había levantada era un muro ribera que hacía las veces de muelle, mientras que los nueve arcos del puente antes referido eran utilizados para el amarre y protección de los barcos que llegaban hasta la Villa³.

Concretamente, por la documentación de archivo sabemos que las gradas estaban erigidas en el “Cementerio” o “Camposanto”; “Astillero”, conocido después como de los “Tres Muelles”; y los arenales de Churruca, punto en el que actualmente se hallan instalados el Casino y la Casa Consistorial.

En los años objeto de nuestro estudio, en estos lugares, además de las gradas municipales, que eran propias del Concejo, se establecieron pequeños talleres de carpintería ribera. Entre ellos, los más destacados fueron los de Bareño (1798-1820), Andraca (1814-1825), Aberasturi (1824-1836) y Rentería (1829-1834)⁴.

Ninguno de estos establecimientos particulares poseyó una infraestructura compleja y es muy posible que algunos de ellos, incluso, no tuvieran ni tan siquiera edificio alguno de manera permanente.

2. Destacaban en ellos los robledales y los encinales (GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *La industria naval vizcaína (Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)*, 2ª edición corregida y aumentada por Manuel Basas Fernández. Bilbao: Biblioteca Vascongada Villar, 1968; p. 35).

3. *Diccionario Geográfico-Histórico de España de la Real Academia de la Historia. Comprende el Reyno de Navarra, Señorío Vizcaya, y Provincias de Álava y Guipúzcoa* (2 Tomos). Madrid: Edit. Imprenta de la Viuda de Joaquín de Ibarra, Tomo II, 1802; pp. 260-261; y CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M. *Los puertos marítimos del País Vasco*. Donostia: Editorial Txertoa, 1986; p. 221.

4. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y Análisis Comparativo*, 2ª edición. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento para la Innovación y para la Sociedad del Conocimiento, 2004; p. 83.

Por los trabajos de arqueología industrial llevados a cabo en Bizkaia, sabemos que las gradas de montaje de estos tinglados consistían en una rampa jalonada de traviesas embreadas sobre las que se asentaba la quilla de la futura embarcación. Conforme las labores de carpintería de ribera iban avanzando, se apuntalaban las cuadernas y las bordas del casco con el objeto de mantenerla vertical. Una o varias pasarelas de madera, fácilmente desmontables, permitían subir al nivel de cubierta a través de un andamiaje y circular en torno al buque para dar el acabado final. La maquinaria necesaria para toda la operación se limitaba a diversos juegos de poleas, pastecas, puntales y cabrestantes.

Los artesanos realizaban todos estos trabajos al aire libre, en zonas arenosas o pequeñas plataformas artificiales. A lo sumo, se alzaba una pequeña empalizada de estacas delimitando la zona de trabajo para evitar los frecuentes robos de madera que se solían producir⁵.

3. LA FABRICACIÓN DE NAVES EN PLENTZIA ENTRE 1790 Y 1830

3.1. Coyuntura general del sector naval vizcaíno en el siglo XVIII

El siglo XVIII fue una centuria de grandes cambios para el sector de la construcción naval del País Vasco. La llegada de los Borbones a España supuso la puesta en marcha de una nueva política naval que tenía como objetivo último la creación de una Marina de guerra eficiente y a la altura de las otras potencias europeas (Francia e Inglaterra, fundamentalmente). Merced a esta política, los astilleros del País Vasco, con la excepción del puerto de Pasaia y la cuenca del Oria, en Gipuzkoa, y Zorroza, en Bizkaia, dejaron de fabricar navíos por encargo de la Corona. Esta circunstancia obligó al resto de los tinglados vascos a orientar su producción a satisfacer las necesidades del comercio, el transporte marítimo y la pesca. En otras palabras, las factorías navales vizcaínas se especializaron en la manufactura de tipos navales de pequeño y mediano tamaño para estos menesteres.

Pese a todo, una vez superados los conflictos bélicos de comienzos de siglo, la situación de la industria naval del Señorío en el mil setecientos fue bastante mejor que la de la centuria precedente. Además, a mediados del siglo XVIII asistió a una tímida recuperación debida, entre otros factores, al clima de estabilidad en la política exterior de la Monarquía borbónica, el programa naval emprendido por Ensenada y el aumento, o cuando menos estabilidad, de la demanda de los particulares para el cabotaje y la pesca.

Las medidas navales adoptadas por Ensenada para el fomento de las fábricas navales y la creación de una Real Armada equiparable a la que tenían otras potencias europeas, afectaron a Bizkaia de una manera muy particular y muy diferente al de la provincia vecina de Gipuzkoa. Concretamente, los ministros de la Corona no recurrieron a las gradas vizcaínas como medida de urgencia o en casos excepcionales, sino que lo hicieron como respuesta a la cobertura de las necesidades de un nuevo servicio: la Renta de Correos Marítimos. El establecimiento de una oficina de Correos Marítimos en Bilbao de-

5. VV.AA. *Arqueología industrial en Bizkaia*. Bilbao: Gobierno Vasco, Consejería de Cultura y Turismo, 1988; p.100.

pendiente de La Coruña, así como la necesidad de contar con naves propias para hacer frente a este tráfico, tuvo unos efectos muy positivos en sector naval vizcaíno. En primer término, porque el 80% de las unidades de la Renta fueron labradas en las instalaciones que el Rey tenía en Zorroza. En segundo lugar, porque ante la premura que hubo para poner en funcionamiento la Renta de Correos, la Corona tuvo que comprar embarcaciones de particulares, muchas de ellas de fábrica vizcaína. Por último, las labores de carena, mantenimiento y reparación de estos efectivos navales tuvieron un efecto multiplicador en la economía vizcaína hasta finales de siglo a través de las contratas de materiales y de mano de obra.

Los continuos y cada vez más grandes problemas financieros que tuvo la Oficina de la Renta bilbaína trajeron primero, la interrupción de estas fábricas navales y posteriormente, su desaparición. Si bien es indiscutible que la pérdida de esta demanda tuvo efectos perniciosos en el sector naval vizcaíno, en gran parte, esto pudo ser amortiguado con el crecimiento pausado, pero continuo, de otro tipo de producción: la de los barcos para el cabotaje. Tras unas décadas en las que algunos astilleros guipuzcoanos absorbieron un elevado porcentaje de estos pedidos, a partir de mediados del decenio de 1780 se aprecia un trasvase de esta producción en favor de unos pocos astilleros vizcaínos (básicamente, los de Plentzia y ría de Bilbao; y en menor grado, los de Mundaka y Lekeitio) que hace que estos años no sean definidos como de crisis. Paralelamente, el establecimiento del libre comercio con las Indias generó en los astilleros de la ría de Bilbao la demanda de fragatas de mediano tonelaje.

La inestabilidad política de finales del XVIII y principios del XIX derivada de las guerras napoleónicas no supuso para el caso vizcaíno una interrupción de la actividad de las factorías navales, sino más bien al contrario. Estos años de hostilidad sirvieron a la industria naval vizcaína para afianzar la manufactura de barcos caboteros e iniciar en el País Vasco el monopolio de este tipo de producción. Además, y aunque parezca paradójico, en estos años algunos centros navales, como por ejemplo Plentzia, vivieron una de las etapas de mayor prosperidad, lo que originó el asentamiento de nuevas gradas a lo largo del litoral de Bizkaia. Esta “especialización” de las factorías navales vizcaínas en la fábrica de estas unidades navales tuvo efectos positivos y negativos en el sector. Positivos, porque evitó su crisis y permitió una estabilidad en la producción. Negativos, porque acentuó su retraso técnico y tecnológico y también, porque al tener de alguna manera asegurada una demanda local o provincial, los fabricantes navales vizcaínos no se esforzaron en conquistar otros mercados⁶.

Por todo ello, 1790 marca un antes y un después en la historia de la construcción naval de nuestra protagonista, puesto que, tras pasar un largo de periodo de estancamiento, Plentzia se consolidó como uno de los principales productores de pequeñas embarcaciones para el comercio de cabotaje y el transporte marítimo, no sólo del Bizkaia, sino de todo el País Vasco. Ello no fue producto de la casualidad, sino que vino determinado por la habilidad de haber sabido aprovechar la oportunidad creada por una serie de circunstancias cuando otros puertos menores del litoral vizcaíno no lo hicieron.

6. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Op. Cit.*; pp. 186-187.

3.2. Producción naval en Plentzia, 1790-1830

No es exagerado afirmar que el caso de Plentzia es un tanto especial dentro del panorama del sector naval vasco y, por lo tanto, digno merecedor de estudio.

La flota naval vizcaína vivió unos años de apogeo en la segunda mitad del siglo XVIII, que para Plentzia, junto con Lemoniz, Gorliz y Barrika, podría ser calificado de opulento y próspero. Fueron muchos los armadores que se dedicaron al comercio de cabotaje de la vena y del mineral de hierro en todo el litoral cantábrico y en los puertos de Portugal, Andalucía, Levante y Cataluña. Este auge del comercio marítimo conllevó a medio plazo el desarrollo de la industria de la construcción naval de Plentzia, pero ¿qué pasó antes de que esto sucediera?

En bastantes investigaciones sobre temas relacionados con la economía naval se suele cometer el error de confundir y/o mezclar los conceptos de construcción naval y flota mercante estableciendo una concordancia entre ambos. Es decir, extrapolando la coyuntura de la matrícula naval de un puerto concreto a la de los astilleros del mismo, cuando esto no siempre es así. El que en una localidad costera tenga una nutrida flota registrada no significa que las factorías navales de esa jurisdicción sean las encargadas de fabricar los efectivos de la misma, por lo que, en definitiva, en ese contexto no siempre viven una situación de gran actividad constructora o desarrollo económico. Un claro ejemplo de esta afirmación lo tenemos en Plentzia.

Todos los estudios históricos realizados hasta la fecha aseveran que en la segunda mitad del XVIII Bizkaia asistió una reactivación del comercio que trajo aparejado un acrecentamiento de la flota naviera. Se dio la circunstancia de que los barcos que se fueron incorporando a ella no siempre fueron fabricados en la localidad en la que estaban matriculados, puesto que los comerciantes las adquirieron en los puertos en los que conseguían la mejor relación calidad-precio. Justamente, bastantes de las naves de la flota de cabotaje vizcaína fueron labradas en los tinglados de Gipuzkoa al tiempo que a la par se iban incorporando otras extrajeras.

Muchas de estas últimas unidades provenían de presas corsarias, pero también había otras que los navieros las compraron en Francia, Inglaterra u Holanda. Teófilo Guiard y Larrauri atribuye un origen extranjero a veintisiete naves matriculadas en el Señorío entre los años 1760 y 1761, que, concretamente, se hallaban repartidas en los puertos de Deusto, Plentzia, Portugaleta y Santurtzi⁷. De ellas, seis estaban inscritas en la jurisdicción de nuestra protagonista y son las que recogemos en la tabla que acompañamos a continuación.

Por lo que a los barcos de la flota vizcaína construidos en las factorías guipuzcoanas respecta, apuntar que prácticamente todos ellos salieron de las gradas matricuarras de Astigarribia, regentados por un tal Juan Ignacio de Ulacia. Este constructor tuvo la perspicacia de haber sabido especializar su producción en la elaboración de unos pocos tipos navales y hacerlo, además, con criterios empresariales. Es decir, barcos cuya demanda era mayor a su oferta, que no eran otros que los que en ese momento precisaban los arma-

7. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *Op. Cit.*; pp. 169-171.

dores, comerciantes y transportistas de hierro vizcaínos; y competitivos en el mercado, tanto por su calidad como por su precio.

Cuadro 1. Barcos de construcción extranjera registrados en Plentzia, 1760-1761

Nombre del barco	Tn.	Propietario	Lugar de adquisición
"Buena voluntad"	55	Isidro de Urresti	Brest
"Nuestra Señora de Begoña"	90	Tomás de Ansoleaga	La Rochela
"Nuestra Señora del Carmen"	50	Juan de Arana	Baiona
"San Juan Bautista"	75	Rafael de Ibarra	Baiona
"María y José"	40	Tomás de Olaguibel	Nantes
"San Manuel y Ánimas"	55	Manuel de Artaza	Nantes

Fuente: GUIARD Y LARRAURI, Teófilo: *Op. Cit.*; pp. 169-170.

Los resultados de esta política empresarial fueron verdaderamente espectaculares puesto que entre 1758 y 1786 este mutricuarra llegó a absorber en Gipuzkoa más del 90% de esta producción, y convirtió a su pueblo natal en uno de los pilares de la industria naval de Gipuzkoa. Concretamente, en estos años fueron botados en Astigarribia al menos veintiséis vasos, casi todos ellos para inversores de las localidades de Ea, Plentzia, Gorniz, Mundaka, Busturia y Somorrostro⁸.

Este periodo de apogeo de la industria naval de Mutriku concluyó en 1786, justamente en el momento en el que su producción había alcanzado su máximo. Esta brusca interrupción de la actividad estuvo ligada al fallecimiento de Juan Ignacio de Ulacia y a la falta de nuevos empresarios que continuaran con la labor iniciada por aquél. De esta manera, en lo que restaba de siglo en las gradas mutricuarras tan sólo se fabricaron dos pequeñas unidades para la pesca y el sector naval en esta villa entró en una larga y profunda crisis que se prolongó durante muchos años.

Plentzia cogió el testigo dejado por Ulacia y su artífice fue un vecino del lugar llamado Miguel de Bareño. Todo hace pensar que es constructor aprovechó el fallecimiento de su colega para hacerse con el mercado que éste había dejado libre, por lo que no es aventurado pensar que se trataba de un hombre de talento y filosofía empresarial similar.

8. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Economía y Turismo, 1997; pp. 152-156.

Cuadro 2. Embarcaciones fabricadas en Juan Ignacio de Ulacia para la flota naval vizcaina, 1758-1786

Año	Tipología naval ⁹	Propietario	Vecindad propietario
1758	Patache	Pedro Martín de Urteaga	Ea
1759	Navío (casco)	Antonio de Orbeta	Señorío de Bizkaia
1759	Patache	Joseph de Ibarra	Plentzia
1763	Navío (casco)	Juan Bautista de Artamoniz	Gorliz
1763	Navío (casco)	Tomás de Zuazo	Plentzia
1767	Patache	Manuel de Música-Mateo de Portuondo	Mundaka
1768	Patache	Martín Antonio de Axeo	Plentzia
1770	Navío	Joseph de Olega-Juan de Tellechea	Busturia
1771	Barco comercio hierro	Ezenarro-Unanue-Ibarra	Mutriku-Señorío de Bizkaia
1771	Patache	Mendesona-Aldape-Iriondo-Ulacia	Mutriku-Señorío de Bizkaia
1775	Barcos (2)	Juan de Laumeta-Manuel de Lusarraga	Mundaka
1780	Navío	José de Arambalza	Plentzia
1781	Patache	Antonio de Urriola-Juan de Goitia	Mundaka
1782	Navío	Juan de Gartis-Joseph de Arteta-Mateo de Urremendi-San Juan de Landa	Mundaka
1782	Navío	Domingo de Belástegui-Joseph de Basterrica	Mundaka
1784	Navío	Vicente de Echezabal	Ea
1784	Navío	Joseph de Arraspe-Francisco de Aguirre	Mundaka
1784	Navío	Tomás de Zuazo	Plentzia
1786	Patache	Ignacio de Naverau	Mundaka
1786	Patache	Juan de Goitia	Somorrostro

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*; pp. 154-156; y Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa: Sección Protocolos Notariales.

Miguel de Bareño fabricó su primer barco en 1786: el bergantín de 40 toneladas¹⁰ "San Miguel" propiedad de Juan Antonio Arteaga¹¹. A él le siguió una larga lista embarcaciones que en su práctica totalidad respondieron a dos tipologías navales: la arriba referida y la de quechemarín. Este alto grado de especialización de Bareño le permitió no tener com-

9. Para más detalle de las tipologías navales referidas a lo largo de este apartado, véase el epígrafe 3.3.

10. Unidad de medida y de peso utilizada para averiguar la capacidad de una embarcación. En esta época, como unidad de medida equivalía a ocho codos cúbicos de ribera y como unidad de peso, contenida 20 quintales o 20 libras (VV.AA. *Diccionario marítimo español. Redactado por Orden de Nuestro Señor*. Madrid: Imprenta Real, 1864; p. 507).

11. A(rchivo) H(istórico) de P(rotocolos) de B(izkaia). Sec. Protocolos; Bolívar, Zacarías (1804), sig. 3237. Escritura de propiedad de 6 de marzo de 1802.

petencia en el Señorío, lo que a su vez le sirvió para convertirse entre los años 1790 y 1809 en el primer fabricante naval de pequeño y mediano porte del País Vasco. Paralelamente, posibilitó un inusitado florecimiento de la industria naval de Plentzia.

Los datos localizados en los archivos consultados son muy elocuentes en este sentido. Revelan que entre 1790 y 1799 los astilleros de esta localidad vizcaína botaron veintitrés embarcaciones de las treinta y nueve elaboradas en el conjunto de Bizkaia, lo que representa en términos absolutos el 58,97% del total de las unidades labradas. Pero los resultados son aún más contundentes si damos un paso más y analizamos qué constructores hicieron estas unidades en los astilleros de Plentzia; pues bien, de las veintitrés naves Bareño fabricó nada más y nada menos que dieciocho, o lo que es lo mismo, el 46,15% del total de los barcos que salieron de las gradas vizcaínas en estos años. La elaboración de las otras cinco restantes corrió a cargo de los fabricantes Antonio Real de Asúa, Juan Antonio de Uriarte, Lorenzo de Bengoechea y Manuel de Dobaran¹².

Cuadro 3. Barcos construidos por Miguel de Bareño en Plentzia, 1790-1799

Año	Embarcación	Propietario	Tn.
1790	Quechemarín "Santo Christo del Amparo"	Guillermo Uhagón	24
1792	Bergantín "Nuestra Señora del Carmen"	Simón Jacinto de Saldecondo	40
1792	Quechemarín "San Miguel y las Ánimas"	Joaquina de Gana	22
1792	Quechemarín "Nuestra Señora de Gaia"	Pedro de Uriarte	20
1794	Quechemarín "La Purísima Concepción"	Leandro Larragoiti	28
1794	Quechemarín "Santa Ana"	Francisco de Ibiaga	-
1795	Bergantín "Nuestra Señora del Coro"	M. Celarain-J.A. de Elícegui	130
1795	Quechemarín "San Juan Bautista y las Ánimas"	Miguel de Cucullu	16
1795	Lanchón "San Antonio"	Juan Bautista de Muñecas	-
1797	Quechemarín "San Juan Bautista"	Juan Bautista de Andraca	20
1797	Quechemarín "San Antonio y las Ánimas"	Manuel de Echevarría	24
1797	Quechemarín "Nuestra Señora del Carmen"	José de Arróspide	22
1798	Bergantín "Buena Fe"	Joseph Miguel Pericena	170
1798	Bergantín "La Begoña"	Ignacio Pérez de Nenin	80
1798	Quechemarín "San Guillermo"	Guillermo Uhagón	20
1799	Quechemarín "San Joaquín y Ánimas"	Ignacio Pérez de Venin	26
1799	Quechemarín "San Juan Bautista"	Ignacio de Becoechea	17
1799	Quechemarín "San Francisco de Asís"	Juan Manuel de Larragoien	20

Fuente: A.H.PB.: Sección Protocolos Notariales.

12. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco...*; pp. 366-369.

Aunque los dueños de bastantes de estas unidades no estaban afincados en Plentzia, la potente actividad constructiva registrada en las gradas ubicadas en la jurisdicción de esta villa costera, en esta ocasión, sí tuvo una correlación con la flota matriculada en su puerto. Por dos consultas muy detalladas que se efectuaron en 1797 para estar al tanto del número de embarcaciones que había en Bizkaia, sabemos que en este año Plentzia era, precisamente, el que contaba con mayor número de barcos, correspondiéndole cincuenta y nueve de las ciento ocho que se contabilizaron para todo el Territorio Histórico¹³.

En consecuencia, los datos arriba referidos demuestran que el caso que nos ocupa constituyó la gran excepción dentro del panorama general de estos años, puesto que la expansión de su industria naval se produjo en una coyuntura de franca recesión para el conjunto del sector naval vasco, que estaba originada por el deterioro general de la economía y el clima de inestabilidad política por la Guerra de la Convención y las tensiones internas.

En el primer decenio del nuevo siglo este ramo productivo siguió en Plentzia por iguales derroteros, si bien paralelamente se fueron introduciendo algunos cambios con respecto a la centuria anterior que, en cierto modo, anunciaron lo que a medio plazo sucedería.

Más concretamente, aunque los astilleros plencianos continuaron teniendo un gran peso y protagonismo en el conjunto de la industria naval vizcaína, Miguel de Bareño todavía ostentaba el honor de ser el principal fabricante naval de la localidad y uno de los más relevantes del Señorío, e, incluso, se registraron unos índices de producción superiores a los de la década de 1790, el sector tuvo que sortear la aparición de fuertes competidores a los que, a medio plazo, no se les pudo hacer frente.

La entrada en escena de la competencia estuvo directamente relacionada con el inusitado crecimiento de la demanda que registró este ramo productivo en los diez primeros años del siglo, merced al cual se originó un incremento de la producción superior al 70%¹⁴. Además, estos pedidos no tuvieron una distribución homogénea en el tiempo, por lo que al taller de ribera de Bareño, dada su infraestructura y medios técnicos, le resultó imposible poder atenderlos todos en los plazos de tiempo requeridos por los clientes. Fue precisamente esta coyuntura la que posibilitó que algunos constructores navales de otras localidades vizcaínas probaran fortuna en este negocio estableciendo sus gradas en Plentzia pero, también, que otros hicieran lo propio en otros puertos vizcaínos.

Por lo que a los fabricantes navales que eligieron la jurisdicción de Plentzia para la instalación de sus tinglados respecta, el más destacado de todos ellos fue Juan Antonio de Uriarte. Es muy probable que este hombre, oriundo de Bermeo, optara por ubicar aquí su taller con el único fin de aprovechar el monopolio que venían ejercitando los astilleros plencianos en el mercado vizcaíno, puesto que una vez que adquirió la experiencia y

13. Por ejemplo, en el puerto de Bilbao tan sólo había quince naves [Archivo Foral de Bizkaia: Sec. Embarcaciones, registro 1; y VV.AA. *Untzi Arquitektura Euskal Herrian XIX eta XX mendeak / Arquitektura naval en el País Vasco*. Donostia: Gobierno Vasco, Dirección de Puertos y Transportes Marítimos, 1984; p. 1

14. Para este periodo se ha podido computar en el conjunto de esta provincia la manufactura de ciento treinta y dos unidades, mientras que en el decenio el número se reduce a los treinta y nueve efectivos (ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco...*; p. 198).

consiguió una cartera de clientes más o menos sólida, prefirió trasladar su negocio a su pueblo natal. Además de él, botaron barcos en la ribera de Plentzia los constructores Gabriel de Barauz, Juan Bautista de Anasagasti, Nicolás de Sertucha, Juan Antonio de Olaguibel, Juan Antonio de Olasagasti y Juan Manuel de Dobaran¹⁵.

Cuadro 4. Constructores navales que trabajaron en Plentzia en la década de 1800

Constructor	Nº de unidades fabricadas	% Producción
Miguel de Bareño	26	54,16
Juan Antonio de Uriarte	9	18,75
Gabriel de Barauz	2	4,16
Juan Bautista de Anasagasti	1	2,08
Nicolás de Sertucha	1	2,08
Juan Antonio de Olasagasti	1	2,08
Juan Manuel de Dobaran	4	8,33
Juan Antonio de Olaguibel	2	4,16
Desconocido	2	4,16

Fuente: A.H.PB.: Sección Protocolos Notariales.

Junto con Plentzia otras localidades se favorecieron del tirón de la demanda de efectivos navales por parte de los armadores y navieros vizcaínos, siendo los municipios situados en la ría de Mundaka los que mejor supieron aprovecharse de esta coyuntura. En estos años hemos podido constatar que las gradas de Canala, Larreategui, Santarena, Soperana y Mundaka labraron cuando menos treinta dos unidades, cuando en los diez años precedentes tan sólo habían manufacturado tres. La elaboración de la mayor parte de estos barcos corrió a cargo de los constructores Josef de Zeballos, José de Amunategui y Domingo de Echebarría. Precisamente, a ellos les corresponde el mérito de haber asentado las bases que hicieron posible que la manufactura naval fuera una actividad económica muy pujante y próspera en la cuenca de Mundaka, hasta el extremo que para la década de 1820 esta zona desplazó a la de Plentzia en la producción de pequeñas y medianas embarcaciones mercantes y en la siguiente, incluso, pasó a controlar en este Territorio Histórico un porcentaje muy elevado de este tipo de fábricas.

Ante esta realidad la pregunta que cabe hacerse es a qué fue debido este contundente éxito de la ría de Mundaka. Los factores que lo propiciaron fueron de muy variada índole, pero entre ellos parece que tuvieron una capital importancia dos: la modificación de las Ordenanzas Municipales en 1800 y el que las características orográficas de esta Ría fueran bastante mejores a las de la barra de Plentzia. El primero de los elementos

15. Ídem, pp. 371 y ss.

indicados, porque se estableció un canon de 4 reales para la "caja de la cofradía" para todas las embarcaciones que fueran construidas para personas que no estuvieran afincadas en el Señorío¹⁶. Y el segundo, porque las especiales características de la cuenca de Mundaka viabilizó que, tras la ría de Bilbao, fuera uno de los lugares del Señorío que mayor número de astilleros albergó en sus riberas, por lo que el número de profesionales que establecieron aquí sus negocios fue muy superior al de nuestra protagonista merced a lo cual lograron copar cada vez más y mayores cotas de mercado en perjuicio de aquélla¹⁷.

Asimismo fueron competencia de Plentzia los astilleros de Lekeitio y al cuenca del Lea, aunque, temporalmente, a un nivel mucho menor y menos agresivo. Fundamentamos esta afirmación en el hecho de que en el decenio de 1800 estos tinglados tan sólo botaron dos barcos mientras que en el de 1810 su número alcanzó la cifra de los veinte y en el siguiente, la de treinta y siete. En definitiva, si bien de una manera más lenta, Lekeitio y la cuenca del Lea igualmente lograron a medio plazo arrebatar a Plentzia una parte importante de su clientela.

Cuadro 5. Unidades fabricadas en los astilleros de Plentzia, ría de Mundaka y Lekeitio-Cuenca del Lea, 1800-1829

Años	Plentzia	Ría de Mundaka	Lekeitio-Cuenca del Lea
1800-1809	48	32	2
1810-1819	19	38	20
1820-1829	38	55	37

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco...*; pp. 371-394.

En la década de 1810 la producción de barcos en los tinglados de Plentzia se redujo de una manera muy ostensible, habida cuenta que tan sólo fueron botadas diecinueve unidades frente a la cuarenta y nueve del decenio precedente, lo que en términos absolutos representa un descenso de la producción del 61,22%. En esta ocasión, nuevamente, el sector naval mostró en esta localidad vizcaína un comportamiento diferente al que tuvo en el resto del Señorío, dado que en su conjunto el número de barcos botados creció tímidamente, concretamente, en un 3,6%. Además, hay que incidir en el hecho de que la mayor parte de estas unidades fueron de tipologías de pequeñas y medianas proporciones con destino al comercio de cabotaje; en otras palabras, la demanda de las embarcaciones en las que estaban especializados los astilleros plencianos continuó en la tendencia ascendente iniciada años atrás¹⁸.

Bajo nuestro punto de vista, gran parte de la culpa de esta importante pérdida de cota de mercado la tuvo la política puesta en marcha por la Corporación Municipal de Plentzia, puesto que además del canon impuesto en 1800, a partir de 1815 los constructores

16. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *Op. Cit.*; p. 211.

17. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco...*; pp. 371-378.

18. Ídem, pp. 378-385.

navales se tuvieron que enfrentar a una nueva traba legal para el desarrollo de su actividad: la obligación de solicitar licencia a los Alcaldes de Mar para cada barco que intentasen labrar y/o “abrir excavaciones para ellos” en los suelos de su término municipal¹⁹. Ante tales medidas fiscalizadoras y restrictivas, era muy lógico que las personas interesadas en adquirir barcos de nueva factura optaran por encargarlos en otros municipios en los que no hubiere tanta burocracia y presión fiscal.

La entrada en vigor de esta última disposición municipal coincidió en el tiempo con la retirada de Miguel Bareño del mundo de los negocios, quien botó sus dos últimos navíos, precisamente, en el año 1815²⁰; y con la falta de otro fabricante que tuviera la capacidad suficiente para captar la cartera de clientes del primero. No obstante, parece que alguna intentona hubo en este sentido, pero ninguna llegó a buen puerto. Efectivamente, entre 1815 y 1821 dos empresarios de la localidad, de nombre Josef y Alejo y de apellido Bareño intentaron seguir con la estela dejada por aquél, pero los resultados no debieron ser los esperados puesto que únicamente estuvieron en activo seis años en los cuales entre ambos tan sólo labraron ocho unidades. Además de ellos, trabajaron en la ribera y arsenal de Plentzia los constructores Nicolás de Sertucha, Manuel de Dobarán y Juan Bautista de Andraca pero su producción, aún, fue mucho más exigua que la de los Bareño.

Los grandes beneficiados de esta situación fueron, además de los astilleros de Mundaka, los de Lekeitio y la cuenca del Lea, que labraron prácticamente el mismo número de efectivos navales que los de Plentzia y fueron acaparando hacia sí la cota de mercado con la que no lograron hacerse aquéllos²¹.

Tras tal cúmulo de infortunios en la década de 1820 este ramo productivo asistió en Plentzia a lo que serían sus últimos años de prosperidad. Nuevamente el artífice de este cambio fue un vecino de la localidad: Miguel Antonio de Aberásturi.

Aberásturi comenzó a trabajar en la fabricación de naves el año 1824 instaurando su taller de ribera en el término de “Camposanto”. Este hombre, al igual que Miguel de Bareño, tuvo el mérito y la capacidad de haber sabido reconquistar una parte de la clientela que, poco a poco, había ido siendo arrebatada por los astilleros de otros municipios vizcaínos. Todo hace pensar que una vez más la clave de su éxito estuvo en la especialización de su producción y en la elaboración barcos de calidad a unos precios competitivos, con lo que consiguió lanzar al mercado un producto muy atractivo. De esta manera, consiguió conquistar la demanda un grupo de armadores y navieros vizcaínos y santanderinos con intereses en el comercio de cabotaje. Su éxito fue tal, que entre 1824 y 1829 botó dieciocho embarcaciones, lo que suponía que manufacturaba anualmente una media de tres unidades.

Dos años después de que Miguel Antonio de Aberasturi abriera las puertas de su negocio, otro convecino suyo de nombre Juan Bautista de Rentería se embarcó en similar aventura.

19. GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *Op. Cit.*; pp. 211-212.

20. Eran el lugre “San Antonio y las Ánimas” (72 Tn.) de Juan Antonio de Layda y el quechemarín “El Bolador” (38 Tn.) de Francisco Catadiano [A.H.P.B.: Sec. Protocolos; Bolívar, Zacarías (1814-1817), sig. 3241. Escrituras de propiedad de 12 de mayo y 27 de octubre de 1815].

21. Véase cuadro número 5.

Cuadro 6. Embarcaciones fabricadas en los astilleros de Plentzia, 1810-1819

Año	Constructor	Embarcaciones	Tn.
1811	Miguel de Bareño	Quechemarín "Nuestra Señora de Begoña"	12
1814	Agustín de Andraca	Quechemarín-lugre "La Francisca"	45
1814	Desconocido	Quechemarín "Nuestra Señora del Pilar" (a) "Bella Pilar"	-
1814	Joseph de Bareño	Quechemarín "San Antonio"	24
1814	Miguel de Bareño	Quechemarín "San Antonio y las Ánimas"	30
1814	Miguel de Bareño	Quechemarín "La Concepción"	47
1814	Miguel de Bareño	Lancha "La primavera"	12
1815	Josef de Bareño	Quechemarín "San Josef y Ánimas"	25
1815	Miguel de Bareño	Quechemarín "El bolador"	38
1815	Miguel de Bareño	Lugre "San Antonio y Ánimas"	72
1816	Alejo de Bareño	Quechemarín "Nuestra Señora del Carmen"	55
1816	Alejo de Bareño	Bergantín "San Juan Bautista"	90
1816	Manuel de Dobarán	Quechemarín "Nuestra Señora de la Caridad y las Ánimas"	250 ²²
1817	Alejo de Bareño	Lugre "San Buena Ventura"	-
1817	Nicolás de Sertucha	Quechemarín "San Román"	30
1817	Juan Bautista de Andraca	Bergantín "San Joseph"	75
1817	Juan Bautista de Andraca	Quechemarín "San Juan Bautista"	16
1818	Alejo de Bareño	-	18
1819	Alejo de Bareño	Quechemarín "La Unión"	28

Fuente: A.H.PB.: Sección Protocolos Notariales; ODRIUZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco...*; pp. 378-385.

Al igual que su compañero de profesión, eligió la demarcación del "Camposanto" para la implantación de su negocio, pero su trayectoria fue mucho más modesta que la de aquél, puesto que entre los años 1826 y 1829 recibió el encargo de seis barcos.

No obstante, tanto el uno como el otro posibilitaron que la industria naval en Plentzia pudiera ir subsistiendo en los años treinta y que su desaparición se atrasara unos cuantos años más; concretamente, hasta que Marcelino Bareño botó en 1844 el bergantín-goleta "Ciudad de Vitoria" de 124 toneladas²³.

Junto con estos dos constructores, en la década de los años veinte continuaron trabajando en la manufactura naval Juan Bautista de Andraca, José de Bareño y Juan Félix de Ola-guibel. Unos y otros hicieron de este ramo productivo una actividad económica próspera e importante fuente de ingresos para algunos vecinos de la localidad.

22. Quintales.

23. A.H.PB.: Sec. Protocolos; Orbeta, Juan Bautista (1844), sig. 4238. Escritura de propiedad de 7 de agosto de 1844.

Cuadro 7. Naves fabricadas en los talleres de ribera de Plentzia en la década de 1820

Año	Constructor	Embarcaciones	Tn.
1821	José de Bareño	Bergantín "Tigre"	-
1822	Juan Félix de Olaguibel	Quechemarín "El liberal Francisco"	-
1822	Juan Bautista de Andraca	Quechemarín "San Antonio"	-
1824	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "Nuestra Señora de la Asunción"	47
1824	Miguel Antonio de Aberásturi	Goleta "San Josef"	47
1824	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "San Antonio de Padua"	18
1824	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "San Josef"	17
1824	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "El deseo"	17
1824	Juan Félix de Olaguibel	Quechemarín "Santiago y Santa Ana"	49
1824	Juan Félix de Olaguibel	Quechemarín "El deseo"	35
1824	Juan Félix de Olaguibel	Quechemarín "Nuestra Señora del Carmen"	48
1825	Juan Bautista de Andraca	Quechemarín "Santo Domingo"	28
1825	Juan Bautista de Andraca	Quechemarín "San Agustín"	18
1825	Juan Félix de Olaguibel	Quechemarín "San Josef"	28
1825	Juan Félix de Olaguibel	Quechemarín "Gurmesindo"	48
1825	Miguel Antonio de Aberásturi	Bergantín-goleta "El buen amigo"	70
1825	Miguel Antonio de Aberásturi	Pinaza "La Manuela"	40,5
1825	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "Felipe"	-
1825	Miguel Antonio de Aberásturi	Bergantín-goleta "Tritón"	45
1825	Miguel Antonio de Aberásturi	Goleta "Luisa"	45
1826	Juan Félix de Olaguibel	Quechemarín "La Victoria"	18
1826	Juan Bautista de Rentería	Quechemarín "La Victoria"	25
1826	Juan Bautista de Rentería	Quechemarín "El joven Joaquín"	25
1826	Juan Bautista de Rentería	Quechemarín "San Nicolás"	-
1826	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "Nuestra Señora del Rosario" (a) "Dolores"	29
1826	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "El buen amigo"	25
1826	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "Eduardo"	26
1826	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "La Concepción"	-
1828	Juan Bautista de Rentería	Barco	58
1828	Juan Bautista de Rentería	Balandra "Rosarito" (a) "La Sevillana"	-
1828	Miguel Antonio de Aberásturi	Bergantín "Nuestra Señora de Begoña"	-
1828	Miguel Antonio de Aberásturi	Quechemarín "La joven Isabel"	-
1829	Miguel Antonio de Aberásturi	Bergantín "Joven Enrique de Bilbao"	80
1829	Miguel Antonio de Aberásturi	Bergantín "San Pedro"	80
1829	Juan Bautista de Rentería	Quechemarín "Clotilde"	28
1829	Manuel de Cortabitarte	Quechemarín "El liberal"	25

Fuente: ODRIZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco...*; pp. 386-394.

La década de 1830 de alguna manera marcó un punto de inflexión en la historia de la construcción naval de Plentzia, pues supuso el principio de su fin. Si bien, tal y como hemos apuntado en las líneas precedentes, en estos años continuaron los trabajando los talleres de ribera regentados por Miguel Antonio de Aberásturi y Juan Bautista de Rentería, el resto de los fabricantes navales cesaron su actividad sin que hubiera otros nuevos que les reemplazaran en la misma proporción, por lo que el volumen de trabajo descendió bastante notablemente. El caso de Plentzia no fue exclusivo ni aislado, sino que fue un hecho generalizado para el conjunto del Señorío debido a que el número de barcos botados entre 1830 y 1839 se redujo con respecto a la década anterior en un 43,1%²⁴.

Terminada la Primera Guerra Carlista, los astilleros de ribera tradicionales inauguraron, paradójicamente, una etapa de prosperidad que perduró prácticamente hasta la conclusión de la última contienda carlista. La política proteccionista y las subvenciones del Estado a estas artes fueron los artífices del espectacular crecimiento de la producción que registró la industria naval de Bizkaia. Plentzia, en cambio, fue la gran excepción habida cuenta que para 1850 habían cerrado sus puertas todos los tinglados de ribera, con lo que desapareció definitivamente una de las ocupaciones más antiguas de los vecinos del Municipio.

3.3. Tipologías navales fabricadas en Plentzia

3.3.1. Quechemarín

Era un barco pequeño que tenía su origen en el chasse-marée francés y fue utilizado en el comercio de cabotaje por las diversas flotas mercantes de la costa de Bretaña y el Cantábrico²⁵.

Se caracterizaba por tener un largo casco, cubierta corrida y una proa con tajamar, curvas y gambetas. Su arboladura constaba de dos palos (trinquete y mayor) que llevaban velas al tercio, una pequeña mesana a popa y gavias volantes en tiempos bonancibles²⁶.

Fue un tipo de buque muy aceptado por los armadores del litoral Cantábrico por sus grandes condiciones marineras y muy solicitado para el cabotaje en el siglo XIX.

3.3.2. Bergantín

Hasta finales del siglo XVII el bergantín era una embarcación a vela y a remo utilizado sobre todo en el Mediterráneo. Sin embargo, a partir de esta fecha se transformó en una

24. ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco...*; p. 198.

25. MARURI GREGORISCH, J.L. "Notas sobre arquitectura naval en los buques de vela en el mar Cantábrico –Santander–, 1760-1875". En: *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander, 1978; pp. 100-102.

26. MARURI GREGORISCH, J.L. *Op. Cit.*; y VV.AA.: *Diccionario marítimo español...*; p. 437.

nave de sólo a vela²⁷. En el s. XIX, fue una de las unidades navales de cabotaje que mayor demanda tuvo en los astilleros vascos.

Se trata de un buque de casco fino y sumamente airoso que arbolaba dos palos (mayor y trinquete). Cruzaba sus vergas en ambos mástiles. Llevaba en ellos masteleros y mastelerillos con cofas y crucetas, al igual que las fragatas, y un largo bauprés para largar los correspondientes foques, portando también algún estay entre los dos palos. Por vela mayor tenía una cangreja y algunos además, poseen otra mayor, redonda, para un mejor aprovechamiento de los vientos favorables²⁸.

Existen diversas variantes de este tipo básico de bergantín o bergantín-redondo, como por ejemplo: *el bergantín-goleta*, *el bergantín-polacra*, *el bergantín-barca*, *el bergantín-corbeta* o *el paquebote*.

Las medidas y proporciones de los bergantines fueron sumamente variadas. Si bien la gran mayoría de los bergantines arqueaban de 100 a 200 toneladas, en Gipuzkoa rara vez llegaron a alcanzar las 100 toneladas. Por el contrario, en la segunda mitad del XIX algunos de los bergantines hechos en los astilleros vizcaínos llegaron a arquear casi las 300 toneladas.

3.3.3. Pinaza

El concepto no contempla un tipo específico de embarcación, sino una multitud de diversas formas y tamaños a lo largo de los siglos y de los diferentes pueblos marineros. Sin embargo, en el País Vasco fue una embarcación que tuvo como destino fundamental el transporte y el tráfico mercantil de cabotaje entre Baiona y Donibane Lohitzune con Pasaia, Donostia y Bilbao²⁹.

Se podría definir como un navío pequeño que navegaba a vela y remo; de popa rasa y cuadrada; largo, estrecho y ligero; arbolaba tres palos, con impreciso aparejo; y cuyo porte oscilaba entre las 30 y las 50 toneladas³⁰.

3.3.4. Goleta

Barco de creación norteamericana, aunque de origen holandés, fue utilizado desde la pesca atlántica hasta el servicio mercante. Se caracterizó por ser un buque fino, raso y muy frágil de casco. Su eslora a lo sumo alcanzaba los 100 pies y solamente arbolaba dos palos con velas de cangrejo o cuchillo. Estos tenían su bauprés para los foques y la trinquetilla y a veces, un mastelero en el trinquete.

27. JAUPART, F. *L'activité Maritime du Port de Bayonne au XVIIIème siècle* (2 Tomos). Bayonne: Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, T. 2; 1966; p. 275.

28. MARURI GREGORISCH, J.L. *Op. Cit.*; p. 94.

29. ZABALA, Aingeru. "Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII". En: *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander, 1978; p. 38.

30. ZABALA, Aingeru. *Op. Cit.*; pp. 40-41.

En esta clase de barcos existían una serie de variantes producidas de la adaptación del velamen de otras tipologías navales, como por ejemplo: la *goleta-polacra* y la *goleta-barca*, entre otras³¹.

Esta pequeña unidad naval tuvo bastante aceptación entre las personas dedicadas al comercio de cabotaje. Los astilleros vascos fabricaron bastantes de estas embarcaciones en el siglo XIX. Todas ellas respondieron a las variedades de *goleta* y *goleta-polacra*.

3.3.5. Lanchón

Se puede considerar como una variante de la lancha, pero mayor y capaz de contener mucha carga y conducir cómodamente anclas, remos, cables y otros pertrechos navales. Por lo regular, se manejaban a remo y se empleaban para la carga y la descarga de las embarcaciones, y otras faenas de puertos, arsenales y ríos. Por lo tanto, eran unas unidades auxiliares de los navíos de guerra y mercantes.

La producción lanchones en el siglo XVIII podría ser calificada de modesta y ésta hubiera podido ser bastante mayor si éstos hubieran estado destinados a una clientela más heterogénea. Los lanchones fabricados en los centros navales vascos y, muy especialmente en los guipuzcoanos, tuvieron un único destino: el de ser unidades auxiliares de los navíos de guerra de la Real Armada.

Sin embargo, en el siglo XIX la manufactura de lanchones experimentó un notable incremento. Una de las razones de ello fue que éstos se adaptaron a las necesidades de la pesca y el comercio de cabotaje. Ello tuvo el mismo resultado que en las lanchas: una multiplicación de variedades de lanchones. Así, los astilleros vascos fabricaron *lanchones-gabarra*, *lanchones de cubierta*, *sin cubierta*, *fleteros*, *de pesca* y *de tráfico*, entre otros.

3.3.6. Balandra

La balandra era una embarcación de origen británico sumamente marinera, que tenía una construcción muy fina y un pequeño arqueado. Se trataba de un barco de cubierta de un solo palo con una vela cangreja y un foque. En algunos casos también solían llevar trinquetilla y escandalosa. En otros, arbolaban a popa un pequeño palito con una vela cangreja o latina.

Tal y como sostiene Maruri, cabe decir que era el barco de vela que más velas llevaron en un solo palo puesto que, además de las ya citadas, hubo algunas balandras que izaban un velacho y un juanete cuando navegaban a vela³².

31. MARURI GREGORISCH, J.L. *Op. Cit.*; pp. 95-96.

32. Ídem, p. 98.

3.3.7. Lancha

En principio, hay que comenzar reseñando que el término lancha es un tanto impreciso y que en el siglo XVIII fue frecuentemente utilizado como un concepto genérico por el cual se designaban a un porcentaje muy elevado de embarcaciones menores.

No obstante, bajo esta denominación se englobaba un tipo específico de embarcación. Se caracterizaba por ser la mayor y más robusta de las embarcaciones menores al servicio de los buques de abordo. Se empleaban en las faenas de anclas y cualquier otro trabajo que requiriese algún esfuerzo, como cargar objetos pesados, transportar gente, etc. Además poseía un diseño y figura muy adecuados para su manejo a vela y remo.

En el siglo XIX este tipo naval experimentó dos modificaciones que merecen ser reseñadas. La primera, y más importante, es que fue una de las primeras unidades navales a las que se les introdujo motores de vapor. La segunda, la multitud de usos y destinos que tenían hizo que, dentro de este tipo general, se introdujeran pequeñas variaciones. El resultado de ello fue la creación de tipos específicos de lanchas para cada uno de estos servicios.

3.3.8. Lugre

Se trataba de un buque pequeño, pero fuerte y robusto. Su casco era bajo y largo, a veces entablado de tingladillo. El calado mayor lo tenía a popa. Su proa era casi perpendicular a la quilla y el codaste tenía una pequeña inclinación en la parte superior. Arbolaba tres palos con velas tarquinas o al tercio sobre las que se ponían las gavias volantes³³.

Fue un barco muy utilizado en Inglaterra y en Francia. Se destinó preferentemente en el cabotaje y la pesca, aunque también hizo funciones de barco de guerra introduciéndole algunas pequeñas variantes. Este último caso, no se dio entre los lugres manufacturados en los astilleros vascos.

3.4. La cuantificación en torno a la producción

Entre los años 1790 y 1829 se ha podido contabilizar la producción de ciento veintiocho unidades en los astilleros de Plentzia. Aunque las formas de estos barcos fueron diferentes, sus dimensiones fueron muy similares y el destino siempre el mismo: el comercio del cabotaje. Por lo que, tal y como vamos a ver a continuación, se constata un altísimo grado de especialización de estas gradas en unas variedades de naves muy concretas.

El primer dato que llama la atención que es que el 71,87% de los barcos que salieron de estas factorías respondieron al tipo naval de quechemarín o cachemarín. A él le siguió a una gran distancia el bergantín con la manufactura de dieciocho barcos, o lo que es lo

33. Ídem, pp. 102 y ss.

mismo, el 14,06% de la producción. Consiguientemente, nada más y nada menos que el 85,93% de los barcos construidos respondió a estas dos tipologías navales.

Cuadro 8. Tipologías navales fabricadas en los astilleros de Plentzia, 1790-1829

Tipología naval	Nº de unidades	% Producción
Quechemarín	92	71,87
Bergantín	18	14,06
Goleta	4	3,12
Pinaza	3	2,34
Bergantín-goleta	2	1,56
Lugre	2	1,56
Paquebote	1	0,78
Lancha	1	0,78
Lanchón	1	0,78
Balandra	1	0,78
Sin especificar	3	2,34
TOTAL	128	100

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco...*; pp. 366-394.

A continuación, con unos índices muy inferiores y hasta cierto punto testimoniales, estuvieron las goletas (3,12%), las pinazas (2,34%) y los bergantines-goletas y lugres (1,56%). Además de estas naves, los tinglados de Plentzia elaboraron un paquebote, una lancha y un lanchón.

Si la cuantificación la hacemos tomando como indicador el tonelaje que tuvieron estas embarcaciones, los resultados se vuelven a repetir, pese a que nos encontramos con el problema de no conocer el tonelaje del 15,68% de los vasos. Nuevamente se constata una clara tendencia a la construcción de pequeñas dimensiones, puesto que sólo uno de los barcos de los que conocemos su tonelaje tuvo un arqueado superior a las 100 toneladas. Concretamente, fue el bergantín "Nuestra Señora del Coro" fabricado por Miguel de Bareño el año 1795³⁴.

El resto de los barcos de los que conocemos su tonelaje, registraron todos ellos dimensiones inferiores a las 100 toneladas. Además, queremos llamar la atención en el hecho de que en el 81'35 de estas naves sus portes fueron iguales o inferiores a las 50 toneladas, mientras que el del 9,32% osciló en la franja que iba de las 51 a las 100 toneladas.

34. A.H.P.G. 3/21, fols. 220r-226r. Escritura de propiedad de 18 de junio de 1803.

Cuadro 9. Tonelajes de los barcos construidos en Plentzia, 1790-1829

Tonelajes	Unidades	% producción de las Tn. especificadas	% producción total
≥ 50 Tn.	96	81,35	75,00
51-100 Tn.	11	9,32	8,59
101-150 Tn.	1	0,84	0,78
Sin especificar	20	–	15,68

Fuente: ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco...*; pp. 366-394.

Esta especialización de los astilleros de Plentzia en la manufactura de barcos de pequeñas dimensiones y de unas tipologías navales muy concretas, estuvo directamente relacionada con dos cuestiones que ya hemos mentado a lo largo de este trabajo: las características orográficas de la ría y barra de Plentzia y la concentración de la producción en manos de unos pocos constructores navales. Justamente, la elaboración de los barcos estuvo cuasi monopolizada por tres artesanos navales, que fueron: Miguel de Bareño (1790-1815), Miguel Antonio de Aberasturi (1824-1829) y Juan Bautista de Rentería (1826-1829).

3.5. Breves apuntes sobre los clientes de los astilleros de Plentzia

Aunque resulta difícil determinar la procedencia de los compradores del 10,93% de los barcos manufacturados en los astilleros de Plentzia, no cabe ningún género de duda que en su conjunto fueron personas afincadas en localidades vizcaínas, por lo que la demanda durante los años objeto de nuestro estudio fue de carácter eminentemente provincial.

Esta circunstancia no fue exclusiva de nuestra protagonista puesto que desde las primeras décadas del siglo XVIII éste fue un dominador común para la gran mayoría de las factorías vascas. Lo que sí fue un elemento diferenciador y específico de Plentzia con respecto a los establecimientos navales de otras localidades, fue la focalización geográfica de sus clientes al ser mayoritariamente personas afincadas en las villas de Plentzia y Bilbao; tanto es así, que la demanda de unos y otros supuso el 54,68% del total de los pedidos.

Conjuntamente con los vecinos de las dos villas arriba relacionadas, las gradas plencianas recibieron encargos de hombres de negocios y comerciantes de Gorliz, Mungía, Bermeo, Urduliz, Lekeitio, Mundaka, Sopelana, Santurtzi, Portugaleta, Getxo y Barrika, pero los navíos manufacturados para todos ellos tan sólo representaron el 22,65% de la demanda.

A tenor de estos datos, la primera conclusión que obtenemos es que el radio de acción de los tinglados de Plentzia fue muy limitado y, por consiguiente, su producción estuvo dirigida a un mercado local muy restringido. Es muy probable que ello estuviera motivado por la incapacidad que tuvieron las factorías plencianas de atraer hacia sí los pedidos de los comerciantes de cabotaje y los transportistas de mineral de hierro afincados en otros puertos vizcaínos, por lo que no sería exagerado afirmar que ésta fue su gran asignatura pendiente.

Además, a nuestro entender, este hecho jugó un papel muy determinante en la desaparición de esta actividad para mediados de la década de 1840. Sustentamos esta afirmación en que el último astillero de Plentzia clausuró sus puertas en el preciso momento en el que las gradas de la ría de Bilbao comenzaron a despuntar como uno de los principales focos de la industria naval de Bizkaia, y otras atarazanas como las de la ría de Mundaka y Lekeitio continuaron con la trayectoria ascendente iniciada años atrás.

No obstante, algunos constructores de Plentzia fueron conscientes de este importante inconveniente para el desarrollo del sector, por lo que, básicamente en la década de 1820, trataron de *conquistar* otros mercados diferentes a los vizcaínos con el objetivo de atraer hacia sí la demanda de una clientela que comenzaba a generar una nueva cartera de negocio, ofertando un producto de alta calidad a un precio competitivo. Resultado de esta política fue la labra de nueve unidades para clientes de Santander, dos para otros tantos de Asturias, Galicia y Sevilla, y una para un guipuzcoano.

Cuadro 10. Lugares de procedencia de los clientes de los astilleros de Plentzia

Lugar de procedencia	Nº unidades	% Producción
Plentzia	35	27,34
Bilbao	35	27,34
Santander	9	7,03
Gorliz	5	3,90
Mungía	4	3,12
Bermeo	3	2,34
Urduliz	3	2,34
Mundaka	3	2,34
Lekeitio	2	1,56
Sopelana	2	1,56
Santurtzi	2	1,56
Asturias	2	1,56
Galicia	2	1,56
Sevilla	2	1,56
Portugalete	1	0,78
Getxo	1	0,78
Somorostro	1	0,78
Mundaka	1	0,78
Barrika	1	0,78
Gipuzkoa	1	0,78
Desconocido	14	10,93

Fuente: A.H.P.G. Sección Protocolos Notariales; y A.H.P.B. Sección Protocolos Notariales.

Sin embargo, esto fue como un espejismo y en la década de 1830 los constructores plegaron velas y volvieron a dirigir su producción al mercado vizcaíno, sentenciando así de muerte a un ramo productivo casi tan antiguo como la propia Villa.

4. CONCLUSIÓN

A modo de recapitulación final, cabría afirmar que el devenir y comportamiento de los astilleros de Plentzia fue un tanto atípico y que no se correspondió con el que tuvo el conjunto del sector naval vizcaíno. Estas factorías supieron prosperar en unos años de deterioro general de la economía y de inestabilidad política por las guerras y las tensiones internas; y, en cambio, fueron incapaces aprovechar las oportunidades que les brindaba la política proteccionista y la bonanza económica de mediados del siglo XIX, por lo que, paradójicamente, sucumbieron en un momento de pleno apogeo para la industria tradicional de la construcción de navíos de Bizkaia.

5. FUENTES DOCUMENTALES

Archivo Histórico de Protocolos de Bizkaia. Sección de Protocolos Notariales

- Basabe, Pío (1818-1817), sig. 3260
- Bolívar, Zacarías (1803), sig. 3236
- Bolívar, Zacarías (1804), sig. 3237
- Bolívar, Zacarías (1805-1808), sig. 3238
- Bolívar, Zacarías (1809-1813), sig. 3239
- Bolívar, Zacarías (1814), sig. 3240
- Bolívar, Zacarías (1814-1817), sig. 3241
- Orbeta, Juan Bautista (1829-1830), sig. 4220
- Orbeta, Juan Bautista (1831-1832), sig. 4222
- Orbeta, Juan Bautista (1833-1834), sig. 4224
- Orbeta, Juan Bautista (1835-1838), sig. 4226
- Orbeta, Juan Bautista (1839-1840), sig. 4229
- Orbeta, Juan Bautista (1841), sig. 4232
- Orbeta, Juan Bautista (1842), sig. 4234
- Orbeta, Juan Bautista (1843), sig. 4236
- Orbeta, Juan Bautista (1844), sig. 4238
- Puente, José Manuel, 347 (microfilm)
- Urquijo, Julián (1818-1821), sig. 3250
- Urquijo, Julián (1822-1824), sig. 3651
- Urquijo, Julián (1824-1826), sig. 3652
- Urquijo, Julián (1827-1828), sig. 3653

Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa. Sección de Protocolos Notariales

- 1/2133
- 1/2134
- 1/2136
- 1/2139
- 1/2142
- 1/2151
- 1/2154
- 1/2156
- 1/2166
- 1/2722
- 1/2726
- 1/2733
- 1/2751
- 1/2752
- 1/2753
- 1/2754
- 3/21
- 3/22
- 3/23
- 3/24

Archivo Foral de Bizkaia

- Sección Notarial, Caja 65
- Sección Judicial, Act. 0645/022
- Sección Judicial, Act. 0185/004
- Sección Embarcaciones, registro 1

6. BIBLIOGRAFÍA

- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M. *Los puertos marítimos del País Vasco*. Donostia: Editorial Txertoa, 1986.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier. "Colección Documental de la villa de Plencia (1299-1516)". En: *Fuentes documentales medievales del País Vasco*, nº 17. Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1988.
- . *Diccionario Geográfico-Histórico de España de la Real Academia de la Historia. Comprende el Reyno de Navarra, Señorío Vizcaya, y Provincias de Álava y Guipúzcoa* (2 Tomos). Madrid: Edit. Imprenta de la Viuda de Joaquín de Ibarra, 1802.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *La industria naval vizcaína (Anotaciones históricas y estadísticas desde sus orígenes hasta 1917)*, 2ª edición corregida y aumentada por Manuel Basas Fernández. Bilbao: Biblioteca Vascongada Villar, 1968.
- JAUPART, F. *L' activité Maritime du Port de Bayonne au XVIIIème siècle* (2 Tomos). Bayonne: Société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne, 1966.
- MARURI GREGORISCH, J.L. "Notas sobre arquitectura naval en los buques de vela en el mar Cantábrico –Santander–, 1760-1875". En: *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander, 1978.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y Análisis Comparativo*, 2ª edición. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento para la Innovación y para la Sociedad del Conocimiento, 2004.
- . *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, Departamento de Economía y Turismo, 1997.
- VV.AA. *Arqueología industrial en Bizkaia*. Bilbao: Gobierno Vasco, Consejería de Cultura y Turismo, 1988.
- VV.AA. *Diccionario marítimo español. Redactado por Orden de Nuestro Señor*. Madrid: Imprenta Real, 1864.
- ZABALA, Aingeru. "Aproximación a una tipología del cabotaje cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII". En: *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa*. Santander, 1978.