La importancia del mar en la historia de Plentzia en el Antiguo Régimen

Uriarte García, Mª Ángela[1]

En este artículo se va a realizar una valoración de las actividades que desarrolló Plencia en la Edad Moderna en su estrecha relación con el mar. Se tendrán en cuenta los siguientes aspectos: el ordenamiento jurídico e institucional que generó a lo largo de estos siglos, la pesca, el comercio con especial énfasis en el transporte de vena, y la construcción naval.

Palabras Clave: Marinería. Cabotaje. Transporte de vena. Pesca. Construcción naval. Cofradía.

Artikulu honetan Plentziak Aro Berrian itsasoarekin estu loturik gauzaturiko jardueren balorazioa egingo da. Ondoko alderdiak kontuan hartuko dira: mende horietan sorturiko ordenamendu juridikoa eta instituzionala; arrantza, merkataritza, zainaren garraioa bereziki azpimarratuz, eta ontzigintza.

Giltza-Hitzak: Marinelak. Kabotajea. Zainaren garraioa. Arrantza. Itsasontzigintza. Kofradia.

Dans cet article on va réaliser une évaluation des activités développées par Plencia durant les Temps Modernes dans son étroite relation avec la mer. On tiendra compte des aspects suivants : l'ordonnance juridique et institutionnelle générée au cours des siècles passés, la pêche, le commerce en insistant sur le transport de métaux bruts, et la construction navale.

Mots Clés : Marine. Cabotage. Transport métaux bruts. Pêche. Construction navale. Confrérie.

1. Eusko Ikaskuntza. General Álava, 5-1. 01005 Vitoria-Gasteiz. E-mail: marianuriarte77@yahoo.es

En este artículo vamos a realizar el análisis, más bien un resumen, de uno de los capítulos más importantes del pasado de la villa, su relación con el mar, que continúa siendo uno de los referentes de este municipio marinero[1]. Si repasamos los títulos y las aportaciones que ya se han comentado en estas jornadas sobre la historia del municipio, todas han girado sobre diferentes aspectos que componen esta relación de Plencia con el mar, desde la importancia en la regulación de las actividades llevada a cabo por la cofradía de mareantes, la relevancia del tráfico comercial especialmente enfocado en el venaqueo, la construcción naval… Estas ricas aportaciones nos han situado en un contexto en el que el mar se perfila como el protagonista del devenir histórico de la villa. Para cerrar este ciclo, intentaré hacer una valoración global de la importancia de estas actividades dentro del marco del Antiguo Régimen insistiendo en aquellas que, como la pesca, todavía no hemos tratado con más detenimiento.

Antes de comenzar con este recorrido vamos a hacer una pequeña matización sobre la duración del mismo. Resulta muy difícil dividir la historia en cajones estancos, más aún cuando nos vamos a dedicar al estudio de actividades que suponen ciclos de muy larga duración para la villa y que sobresalen ampliamente los márgenes cronológicos que establecemos con términos como Edad Moderna o Antiguo Régimen. La pesca, el comercio marítimo, y la construcción naval forman parte de la esencia del municipio seguramente ya desde antes de su fundación, y como es de suponer no terminan de repente en 1812 anunciando tiempos contemporáneos. Teniendo en cuenta este aspecto centraremos nuestro análisis en el período que forman los siglos XVI-XVIII, pero nos adentraremos también en parte del XIX para comprender mejor el devenir de estos ciclos.

De la misma manera, tenemos que recalcar además que, pese a que vamos a estudiar el caso de Plencia, no podemos considerar a la villa como un ente aislado de su entorno, y menos aún en el caso de la marinería, en donde la relación con las anteiglesias aledañas es una constante con la que nos encontramos ya desde la Edad Media; en esta relación simbiótica habría que resaltar la que mantiene con Górliz, siendo difícil separar las actividades marineras de una y otra dada la gran interacción entre ambas. Una vez hechas estas puntualizaciones sobre el eje espacio-temporal vamos a iniciar el análisis de las actividades expuestas.

1. LA COYUNTURA GENERAL

> […] Un puerto marítimo es un lugar geográfico en el que concurren vías marítimas y terrestres. Necesariamente se emplazan en lugares donde convergen factores físicos (defensas contra el viento y el mar, amplio calado, etc.) que posibiliten el ejercicio de una actividad económica.

Maíz Alkorta (1993) señala a continuación que el espacio portuario es un espacio económico en el que deben converger estos tres factores bien de forma natural o derivados de obras del hombre:

1. Este artículo está basado en la monografía histórico-artística en la que trabajé gracias a la ayuda de la Diputación Foral de Bizkaia (URIARTE, M., 2004).

1. Una superficie extensa de aguas tranquilas y calado suficiente que asegure su apertura y utilización durante todo el año.
2. Una ordenación interna que permita un rápido y efectivo desarrollo de todas las actividades de carga, descarga y transformación del pescado.
3. Una infraestructura de comunicaciones que lo una con los centros de mercado.

Veamos en qué manera cumplía Plencia estas exigencias.

El puerto de Plencia figuraba entre uno de los más activos del Señorío durante la Edad Moderna, aunque el volumen de pesca y de contratación no era comparable al de Bermeo o Lequeitio, adquirió cierto relieve, sobre todo durante el siglo XVIII condicionado tal vez por su cercanía con Bilbao. En la economía de Vizcaya el mar representaba una de sus bases fundamentales, tanto como fuente de recursos alimenticios a través de la pesca, como por ser la vía fundamental de aprovisionamiento de materias como el cereal, del que era deficitario. Gracias a su estratégica situación de cara al comercio marítimo, especialmente respecto a las rutas del norte de Europa, y al desarrollo de la industria ferrona, se consiguió equilibrar una balanza comercial marcada con el signo negativo.

Lo que generalizamos para el Señorío también es aplicable de forma más concreta a nuestra villa, si la agricultura representa un renglón negativo para la economía del municipio, esta se va a ver compensada por la pesca y por la navegación comercial. El puerto de Plencia se extendía desde el puente, cuyos arcos servían de protección y amarre de las embarcaciones, hasta lo que hoy conocemos como la plaza del astillero, nombre que deriva de su actividad anterior. En esta ribera se desarrollaban los trabajos relacionados con el mar: la construcción de barcos, el reparo de aparejos, el desembarco de mercancías y de la pesca..., aunque con el tiempo otros espacios se fueron ocupando con estas actividades, como el cementerio, como ya veremos en el apartado dedicado a la construcción naval. Una vez pasado el puente, la ría era navegable un tramo hasta las ferrerías del Butrón, los embarcaderos de Palados y Arbina, desarrollándose de esta manera una interesante actividad de venaqueo para surtirlas de mineral.

Sin embargo este puerto va a tener un problema constante que afectará en su evolución: la barra del canal impide la entrada al mismo de buques de gran tonelaje, convirtiéndose Plencia en puerto para barcos de pequeño a mediano arqueo, de 50 a 80 toneladas de media[2]; de hecho, cuando el temporal arrecia, el paso por esta barra suponía una acción de gran peligro en la que se requería gran pericia para no naufragar, accidentes relativamente frecuentes en la misma[3].

---

2. El escaso calado del puerto queda perfectamente representado en esta afirmación de 1796: *Puerto. El de esta villa de Plencia, que es de tan poco agua qe a la vajamar queda con un pie de Agua surgidero o fondeadero, para Barcos menores uno (¿) qe le llaman la Concha*. En el Archivo Histórico Foral de Bizkaia (A.H.F.B.), fondo Cofradía de mareantes de "San Pedro" de Plencia, Libro de Cuentas de 1717-1846, sign. 4/2. Pág. 50.
3. Estos accidentes y naufragios fueron una de las causas más frecuentes de mortandad entre la población activa masculina dedicada a estas actividades. Las noticias sobre naufragios son relativamente frecuentes en los libros parroquiales, en donde se recogen accidentes acaecidos tanto en costas cercanas como el ocurrido en 1690 durante la pesca del besugo en el que fallecieron trece hombres, en la navegación de cabotaje por las costas cantábricas, e incluso en las carreras a Indias como en 1662 donde mueren cuatro mozos en el galeón Santiago rumbo a América.

El estado y mantenimiento del puerto era una de las constantes preocupaciones del municipio, siendo conscientes de la importancia del mismo en la economía de la villa. Al igual que en el resto de la costa vasca, los puertos representaban la puesta en explotación de espacios naturales aptos para el cobijo de las embarcaciones, donde la mano del hombre apenas ha modificado las condiciones físicas de los mismos. Aun así en los libros de cuentas de la cofradía de la villa encontramos frecuentes partidas dirigidas al mantenimiento del puerto, sobre todo a partir del siglo XIX, cuando las dificultades que estaba atravesando la actividad marinera en el municipio hacen que sea urgente un mejor acondicionamiento del mismo. De esta manera, en el segundo cuarto de la centuria se sucedieron medidas diversas para mejorar las instalaciones: en 1824 se establecen las partidas presupuestarias que irán a parar a estas obras[4], en 1829 en un decreto sobre mejoras del puerto y la barra acuerdan ahondarla en siete pies de profundidad[5], en 1833 se decreta que no se extraigan moluscos de los cimientos del puente y que no lo atraviesen carros por el mal estado del mismo etc. Pese a estas medidas el deterioro del puerto quedaba ya patente a mediados del siglo, un testimonio de 1849 recoge la siguiente información: "*qe atendido el fatal estado en qe estan reducidos los muelles nuevo y viejo y muy particularmte la falta de amarraderos e imposivilidad de utilizarse de ellos para las cargas y descargas de los buques*"[6]. Hasta el siglo XIX no se dio una auténtica acción del hombre por la mejora de las instalaciones portuarias.

Pese a las dificultades que el poco calado del puerto supusieron para el amarre de embarcaciones de gran tonelaje, la actividad marinera de la villa fue una constante de gran relevancia durante toda la Edad Moderna; pero no podemos hablar de una actividad uniforme, la coyuntura del puerto fue variando según las directrices de dos sectores principalmente: la pesca y el comercio, siendo la construcción naval un apartado más continuo en el desarrollo del mismo.

Así pues comenzamos la Edad Moderna con la hegemonía el sector pesquero en el siglo XVI, hegemonía refrendada en la confirmación de las ordenanzas de la cofradía de mareantes de1524 donde la mayoría de los capítulos giran en torno a esta actividad; el siglo XVII pudo representar la evolución hacia el protagonismo del comercio que queda definitivamente expuesto en el XVIII, centuria de máxima actividad en el puerto de la villa, plasmada en el nuevo capitulado de ordenanzas de la cofradía de 1791 con claro signo mercantil[7]. La década de los ochenta parece poner fin a la bonanza comercial de

4. La cofradía decreta que los siguientes ingresos se inviertan en la mejora de las instalaciones: ocho reales al año por cada barco de la cofradía que quiera entrar en el puerto, el doble si no pertenece a la misma, un pago por cada quintal de vena que entra y cuarenta reales a los que no siendo hijos de cofrades quieran formar parte de la cofradía. En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, libro de acuerdos de 1773-1871. Sign. 3/1, decreto del 8 de Marzo de 1824.

5. El material extraído lo llevarían al paraje conocido como "Muchertoqui". Se dice que es una obra muy dificultosa que sus antepasados no pudieron realizar; en Junio encuentran un prestamista dispuesto a dejarles los once mil reales que cuesta la obra con un interés del 5% anual. Serie de decretos de 1829, sitos en el A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, Libro de Acuerdos de 1773-1871, sign. 3/1.

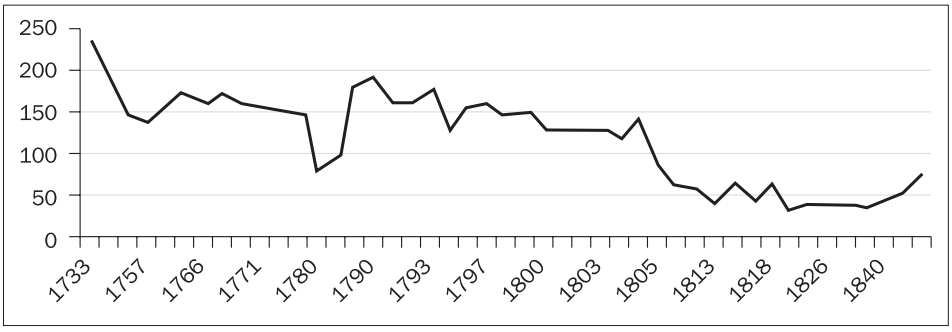
6. En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, libro de acuerdos de 1773-1871, sign. 3/1, pág. 185 anverso.

7. Cuando desarrollemos el tema de la cofradía de mareantes estudiaremos más detenidamente ambas compilaciones.

la villa comenzando el declive de la misma al menos en su sector portuario, Madoz en 1845 realiza la siguiente reflexión respecto al puerto de Plencia: "*los naturales se dedican casi en su totalidad a la navegación, habiendo sido esta tan considerable en algun tiempo, que antes de la fatal guerra de 1780, llegaban á 150 los buques de 15 a 130 toneladas, destinadas al cabotaje; en la actualidad no pasan de 5*"[8]. La decadencia no sólo se muestra en la sorprendente caída en el número de embarcaciones del puerto, resulta igualmente significativa la comparación del número de matriculados en la cofradía del siglo XVIII y el XIX para comprobar el dramático estado en el que se encuentra la navegación a mediados de este último.

La matriculación de los hombres fue una práctica que el Estado comenzó a llevar a cabo en 1607 para controlar el número de marineros disponibles en cada puerto, especificando el número de marineros, grumetes, artilleros e incluso carpinteros con los que contaba el municipio, y efectuar según lo remitido las correspondientes levas de marinería. Esta finalidad es la que los hizo muy impopulares generando oposición entre las diferentes localidades, más aún en el caso de las Provincias Exentas, donde el fuero amparaba ciertos derechos que las levas incumplían. En 1748 se acuerda que no podían practicar la pesca ni dedicarse como marino al comercio marítimo quienes no estuvieran matriculados, a cambio el gobierno se comprometía a que fuera la provincia la que estableciera como se repartirían los hombres que solicita la corona (ZABALA, A., 1981); este es el motivo por el que a partir de mediados del XVIII encontramos series de datos más completas de los hombres matriculados en Plencia. Analicemos el número de matriculados durante el siglo XVIII y la primera mitad del XIX.

Grafico 1: La evolución de la marinería en Plencia en la Edad Moderna



Si observamos la información del gráfico es fácil apreciar dos fuertes descensos en el número medio de navegantes durante el siglo XVIII que rondaría los 170-180. El primer cambio brusco aparece más o menos en el primer tercio del cuadro, este descenso estaba motivado por la guerra contra Inglaterra, de hecho la caída se produce en 1780, año en el que se menciona en los libros de cuentas de la cofradía que sesenta de los

8. En el *Diccionario geográfico estadístico histórico*, Ed. Juntas Generales de Vizcaya, 1990. Voz Plencia.

ciento cuarenta y un marineros que conforman las listas están prisioneros en Inglaterra, la calamitosa situación se repite en 1784 con diez fallecidos de muerte natural, veintiséis muertos en el Real Servicio o prisioneros en Inglaterra y veintidós naufragados. En esta década de los ochenta es la coyuntura bélica la que impide un fructífero desarrollo de la marinería, y es que el comercio es una actividad sujeta a la situación internacional: la necesidad de más hombres en el servicio a la Real Armada y el aumento del corso en las aguas, con la consiguiente peligrosidad que ello supone, explican esta pequeña crisis que podríamos definir como coyuntural.

A partir de 1805 la curva del gráfico se sumerge en un continuo descenso del que ya no se va a recuperar, nos encontramos en esta ocasión ante una crisis estructural en la que se combinan diversos factores. Por un lado habría que contar de nuevo con el factor bélico que desestabiliza el panorama nacional e internacional retrayéndose así la actividad comercial; la guerra de la Convención, la de Independencia, y la Carlista crean una situación de casi continuo enfrentamiento inhibiendo a la navegación. Por otro, el producto clave en las exportaciones vascas, el hierro, va perdiendo mercado por el retraso tecnológico de las ferrerías; nos encontramos ante la crisis de la siderurgia tradicional[9]. Lo caótico de la estructura del puerto de la villa también debió influir en esta decadencia, de hecho el problema de la barra se agravó durante estas fechas, y para Delmas es la explicación del penoso estado de la navegación en 1864[10]; finalmente desde Plencia se alude a otra razón en 1850, las malas comunicaciones entre la villa y la de Bilbao impiden que se desarrolle la pesca ya que ésta luego no se puede comercializar[11].

Pese a encontrarnos en una coyuntura un tanto crítica en la relación con las actividades marineras, éstas seguían teniendo una clara importancia para la vida económica de la villa tal y como se refleja en el estudio de la población activa masculina según el censo de Policía de 1825. Según los datos que ofrece este censo, concluimos que aproximadamente el 73% de la población masculina se dedicaba a actividades relacionadas con el mar bien como navegantes, pescadores, o como carpinteros y demás oficios que

9. "*Ahora bien, mientras el mercado internacional del hierro fue suficiente para absorber la producción propia, los recursos no faltaron. Sin embargo, a finales del XVIII esta situación varió tan sensiblemente que el hierro vasco fue incapaz de mantenerse en el mercado europeo, y fue por o tanto insuficiente, al no encontrar mercados alternativos, para cubrir el déficit de subsistencias*" (ZABALA, A., 1985; pág. 296). Las razones que esgrime para explicar esta crisis son tanto la inadaptación a las innovaciones tecnológicas practicadas ya en Europa, la pérdida del mercado protegido americano, y la apuesta del gobierno por el puerto de Santander.

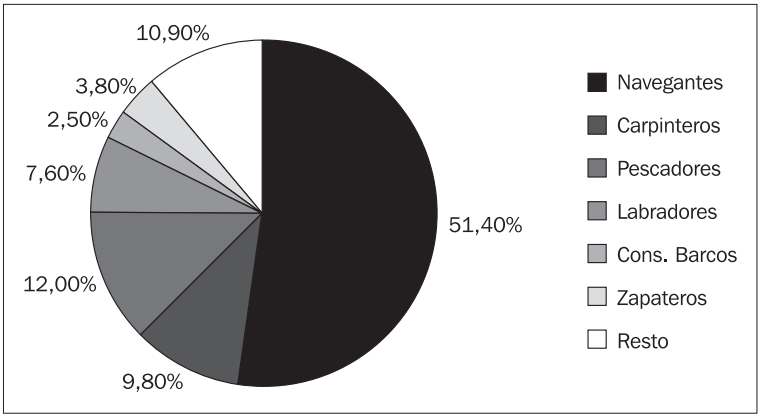
10. "*Parecerá extraño que, hallándose asentada esta villa sobre la costa del mar Cantábrico, cuyas aguas constituyen la verdadera riqueza de los habitantes de los puertos, no se dediquen los de éste a la pesca que tanto abunda en ellas, y sea un pueblo puramente agrícola; esto es debido a los bancos que se forman en el desagüe del río, los cuales, cerrando su desembocadura, así que la mar comienza a agitarse, no permiten el paso a embarcación alguna, sin gravísimo riesgo de que zozobre. Plencia, por lo tanto, no cuenta con ningún género de navegación, salvo alguno que otro pequeño buque de cabotaje que fondea en su ría cuando la mar está en calma.*" (DELMAS, J.E., 1900; pág. 136).

11. En los estados de pesca de 1850 se manifiesta lo siguiente: *debo manifestar a V. S. I. Es que en este puerto antiguamente se dedicaban a la pesca, principalmente al besugo, hasta siete y ocho lanchas equipadas con diez y ocho a veinte hombres; mas lo intransitable de los caminos para la capital y otros puntos a falta de carretera, especialmente en épocas de invierno, han sido causa de que desapareciese o anonadase este ramo tan pingüe e interesante, como fue en aquella época, pues que en el día ni una sóla lancha esta dedicada a ello.* En Archivo Histórico Provincial de Bizkaia (A.H.P.B.), fondo administrativo, Sección pesca, registro nº 2, legajo 1.

abarca la construcción naval. Estos datos nos hacen ver que pese a encontrarnos en un período inestable y de marcada tendencia hacia la crisis del puerto, el mar continúa siendo la base del sustento de tres cuartas partes de la población de la villa, dato que abunda en la importancia del mismo.

De hecho, la crisis del siglo XIX no debe hacernos olvidar un panorama mucho más optimista en siglos anteriores, la pesca y el comercio supieron rodearse de instrumentos que facilitaran la actividad marinera, el más importante de ellos fue quizás la cofradía de mareantes de San Pedro que articuló el desarrollo del puerto; más adelante, y ya como tentativa para salir de la crisis en la que se hallaba la villa, surge la Escuela de Náutica, que intentó formar pilotos con amplios conocimientos que relanzaran el aprovechamiento de los recursos que el mar ofrecía; veamos en qué medida tuvieron éxito ambas instituciones.

Gráfico 2: La población activa masculina en 1825, censo de policía



1.1. La cofradía de mareantes de San Pedro de Plencia

Como señala J.J. Bikandi (1989, pág. 19), "*la necesidad de dar una vía de solución a los problemas internos que nacen de la misma actividad pesquera, así como la defensa colectiva ante los que pueden incidir de fuera, son las razones básicas de su origen y desarrollo*". La primera noticia acerca de una cofradía en el litoral cantábrico data de mediados del siglo XI en Laredo, cuando los monjes benedictinos de Cluny aconsejaron a los pescadores que se agruparan para mantener la imprescindible organización jurídica, laboral y de socorro para desempeñar en mejores condiciones su duro oficio.

Sin duda la cofradía de mareantes de San Pedro Apóstol fue una de las instituciones más importantes en el Antiguo Régimen de Plencia, ya que esta regulaba la actividad de la mayor parte de los hombres del municipio, de los dedicados al mar. La primera vez que la encontramos en la documentación es en 1524 cuando el emperador Carlos y su madre doña Juana dan la conformidad real a sus ordenanzas, sin embargo y a tenor de las mismas su existencia es bastante anterior ya que en la petición de Plencia figura el

siguiente enunciado: "*…ciertos vecinos particulares de esta villa, que son mareantes cofrades del Señor San Pedro han tenido y tienen mucho tiempo acá sus ordenanzas, así para navegación y pesquería como para la forma de su cabildo y para la conservación de dicho cabildo y cofradía…*" (DUO, G., 1985).

Para J.I.Erkoreka (1991) no resulta descabellado remontar el origen de la cofradía al siglo XV, de hecho, las actividades marineras son un presente en el desarrollo de la villa ya desde el propio momento de su fundación, de ahí que sea comprensible un origen consuetudinario de la cofradía, es decir, una asociación o junta de personas con intereses comunes que se reunían para regular y ordenar sus actividades y dirimir sus conflictos (ARAGÓN RUJUANO, A.; ALBERDI, X., 2000).

Pero, ¿por qué es precisamente en 1524 cuando se decide su formalización? Por un lado nos encontramos trece años después de la puesta en marcha del exitoso Consulado de Bilbao, y en pleno asentamiento de este puerto como la base del tráfico lanero al norte de Europa; puede que Plencia viera peligrar su posición respecto al mismo y necesitase de un definitivo empuje a su actividad marinera, además como explica E. García Fernández (1995) "*Estas nuevas asociaciones evidencian la incapacidad de la política concejil para dar respuestas suficientes a las imperiosas demandas, necesidades y especificidades de algunos de los principales y más dinámicos sectores económicos existentes en las villas.*" Y es que el marco de las ordenanzas municipales cada vez se convierte en un espacio más pequeño como para englobar toda la reglamentación del gremio mareante, dado el dinamismo económico de estas actividades y la necesidad de dar respuestas precisas a las variadas circunstancias sociales y profesionales en esta época de profundos cambios.

Como señala Garmendia (1979), es de presumir que la vida cotidiana haya sido el punto de arranque de la legislación escrita por los cofrades, y es que la dedicación a las faenas del mar, y si así procede, su ulterior comercialización, requieren de una organización socio-económica efectiva y rápida. En las ordenanzas de 1524 quedan regulados todos los aspectos referentes a la marinería, sobre todo en lo relacionado con la pesca, y es que hay que tener en cuenta que en el siglo XVI ésta representaba la actividad más importante del puerto. En lo referente a este compendio de sesenta y cinco capítulos hay que hacer referencia a diferentes aspectos recogidos en ellos[12].

La cofradía es un vínculo de unión que articula las relaciones de colectivos diversos como pescadores, marineros y constructores navales, pero no sólo esto, dentro de cada sector también podemos encontrar una gran variedad de situaciones, desde el aprendiz al maestre de la nave. De hecho en la institución, la solidaridad, la "fraternitates" típica de las cofradías medievales, entre los miembros que la componen es un factor de vital importancia en el sostenimiento de la misma; esta solidaridad se refleja en varios aspectos, desde la ayuda que la cofradía ofrece a los viejos que ya no pueden salir a navegar[13], a la que los propios cofrades están obligados a ofrecer en caso de

12. También tendrán mucha importancia en estas ordenanzas la regulación de los aspectos religiosos a los que se dedicará la cofradía, propio de una sociedad en la que el componente religioso juega un papel fundamental.

13. Les corresponde el quiñón de las pinazas que salgan a la pesca del besugo. Capítulo 10.

robos o naufragar la embarcación de un compañero[14], entierros especiales para miembros de la cofradía...

Todo este conjunto de normas contribuía a crear un ambiente de comunidad entre los hombres que conforman la cofradía, sin embargo, en el propio seno de las ordenanzas encontramos disposiciones que nos hacen ver una realidad bastante más compleja en donde las disputas entre marineros y maestres debieron ser relativamente frecuentes[15], sobre todo por el poder que los segundos ejercen en la institución.

Este poder se ve reflejado a la hora de acceder a los cargos más importantes de la cofradía, los dos mayordomos y el alcalde "ustramán", al ser necesario ser maestro de nave para optar a ser elegido; las funciones de los mayordomos eran fundamentalmente las de encargarse de la "bolsa" de la cofradía, es decir, solucionar las cuentas de la misma procurando dejar una hacienda saneada al siguiente mayordomo, no parece que tengan un salario definido sino más bien un porcentaje sobre las multas que se estipulan para los que incumplen con las ordenanzas; el cargo del alcalde ustramán representa un interesante aspecto de la institución, y es que éste era el juez en las materias referentes a la cofradía, de esta manera la cofradía tiene una capacidad jurisdiccional independiente de la municipal[16].

Parece en principio que no hubo fuertes choques entre ambas jurisdicciones, la municipal y la de la cofradía, pero las ordenanzas sí que reflejan cierta tensión al menos para estos primeros momentos de funcionamiento, así en el capítulo 11 se establece que las juntas

---

14. Así en caso de robo por corsario o de perder la nave se debe ayudar a los afectados, cap. 5; a los cófrades enfermos se les debe visitar y velar, cap. 8; los cordeles y tercas encontrados en la mar se debían devolver a sus dueños, cap. 38; hay deber de socorrer a las pinazas que vana zozobrar y las demás embarcaciones deben poner quiñón para satisfacer a la que no pudo salir a faenar por ayudar, cap.46; cuando ande la mar brava una pinaza debe estar de continuo en la barra para evitar que otras zozobres, turnándose según van llegando, cap. 48...

15. Hagamos una relación de los capítulos que os muestran la tensión entre los componentes de la cofradía:

    12. *Que ninguno hable con ira estando en el ayuntamiento.*

    18. Que ningún cofrade hable mal contra la Justizia Real.

    19. Que ninguno que fuere rebelde contra lo contenido en los capítulos de esta Nuestras Ordenanzas, que no sean recibidos en ninguno fustes de la dicha Cofradía.

    20. Que ninguno hable mal contra los administradores de la dicha Cofradía.

    32. Que ningun Cofrade diga mal de los Oficiales de la dicha Cofradía.

16. ERKOREKA (1990-1991; pág. 77) explica de la siguiente manera la forma en la que las cofradías se fueron haciendo con este poder jurisdiccional. *"Conforme la cofradía iba consolidándose, sin embargo, fue sometiendo a su exclusiva disciplina y jurisdicción el ámbito material sobre el que se extendía la actividad profesional de sus miembros, desplazando paralelamente, del ejercicio de dicho cometido, a los órganos de gobierno municipales".* Tres capítulos de las ordenanzas de 1524 aclaran la capacidad jurisdiccional de la cofradía:

    53. *Que los Jueces Istrumanes sentencien en las diferencias entre los cofrades sobre la navegación, conforme estas ordenanzas.*

    54. Que ninguno de favor al que fuere contra las dichas nuestras ordenanzas.

    60. Que ninguno ruegue por los que por la Cofradía fuesen condenados.

de la cofradía sean extramuros[17], más concretamente en el cerro de la ermita de Nuestra Señora de Aguirre como se dice en el capítulo 52, para evitar enredos entre ambas jurisdicciones, pero por lo demás no hemos observado intentos de injerencias municipales en asuntos de la cofradía.

Con quien sí se mantuvieron relaciones más complicadas, sobre todo en el ámbito de lo jurisdiccional, fue con el Consulado de Bilbao que, en su afán expansivo, pretendió someter a su conocimiento todas las cuestiones que se suscitasen en el litoral vizcaíno en materia de navegación[18]; así en la segunda mitad del XVIII se suscitan dos pleitos por diferentes interpretaciones del concepto jurisdiccional de la cofradía, ya que esta sólo afectaba por un lado a los miembros de la cofradía y sólo en lo tocante a las materias que se citan en las ordenanzas, y desde Bilbao se intenta aprovechar esta situación para aumentar sus poderes[19].

Otros dos cargos completaban en un segundo escalón de poder los puestos especiales en la cofradía: los señeros y los ventadores. Los señeros eran los encargados de vigilar el estado de la mar, prohibiendo la salida de los barcos en caso de fuerte temporal, así mismo eran los que señalaban con sus banderas el comienzo y el fin de la jornada de pesca en el día, los pescadores debían cumplir sus indicaciones bajo penas de multas o no poder salir a la pesca al día siguiente[20]; los ventadores eran los oficiales encargados de la venta del besugo, así pues esta venta de pescado estaba especialmente protegida en las ordenanzas, señal de su importancia, a través de los ventadores se pretendía proteger a los consumidores de la villa de la acción de los mulateros y las regatonas, actuando aquí la cofradía conforme a los intereses del municipio en lo que respecta a la protección del mercado local[21].

La cofradía regula no sólo lo referente a la venta del pescado, sino también la manera en la que debían ejercerse pesca y comercio[22], e incluso la manera en la que se debían con-

17. En el 52 se perfila la ermita de Nuestra Señora de Aguirre como el lugar de reunión de la Asamblea. En caso de desear apelar contra el juicio emitido, primero se solicitará otro por el mismo tribunal de la cofradía, el siguiente grado de apelación es ante las autoridades municipales, de ahí a las justicias de Bermeo, tal y como se señala en la carta fundacional de la villa, y como última instancia el rey.
18. Esta última idea y los ejemplos que le siguen a continuación están tomados de ERKOREKA, J. I., 1991; pág. 242.
19. El primer pleito entre las dos jurisdicciones es de 1745, cuando José de Torrontegui dice que la cofradía le pone dificultades a la navegación por no pagar los derechos a la misma pese a que él sea de Arminza y no cruce la barra de Plencia, el Consulado intenta hacerse con el caso por no ser el litigante de la cofradía, y esto es lo que suscita el conflicto entre el Consulado y la cofradía, el Juez Mayor de Vizcaya resuelve finalmente que es la cofradía la que debe encargarse de solucionar el problema pues es un asunto que atañe directamente a su gremio. Sin embargo en 1784 ante otro pleito es el Consulado el que sale vencedor sobre cierto acuerdo verbal entre cofrades ya que la cofradía cometería en tal caso un exceso competencial.
20. Capítulos 33, 34, y 35 de las ordenanzas de 1524.
21. Sólo en el caso de que al terminar la jornada los pescadores se encuentren en Bermeo podrán vender sus capturas allí siguiendo sus precios, capítulo 133.
22. Por ejemplo si un comerciante no pagaba un flete, ningún otro maestre de la cofradía podía contratar uno con él hasta que se salde la primera deuda.

tratar a los marineros[23], perfilándose en todo este tipo de medidas un gran proteccionismo en lo tocante a la navegación en general, convirtiéndose en pequeños monopolios. Para el mantenimiento de todas estas prerrogativas, así como para sufragar la liberación de los cargos ya comentados, se necesitaba de una hacienda suficiente que garantice el buen funcionamiento de la cofradía, así los acarreos de mercancías deben pagar 18 maravedís, 100 si fueran a Galicia, y el quiñón, la parte de la captura destinada para el consumo familiar también conocido como fardel o txakurrena[24], si son de pesca[25], a lo que hay que añadir lo que generan las multas por infracciones.

Todos los cofrades debían cargar con el pago de estos derechos bien sean de la villa o de Górliz, Barrica y Lemóniz, y sin embargo era Plencia la que monopolizaba los cargos de gobierno en la misma, situación que afectaba especialmente a Górliz ya que la participación de esta anteiglesia en las actividades del puerto de la villa era lo que condicionaba en buena parte su economía; este asunto debió suscitar bastantes problemas entre las dos vecinas ya que en 1694 encontramos una carta de Concordia entre ambas en la que se redefinen las relaciones entre ambas en lo que respecta a la cofradía y al puerto (DUO, G., 1985), en ella habría que destacar que los de Górliz pueden usar el puerto de Plencia sin que se pongan dificultades por parte de los de la villa, por contra, también deben corresponder con un porcentaje de pagos similar a los marineros de Plencia en los gastos por reparos y por los atalayeros más cuatro reales cada vez que un barco de la anteiglesia atraviese el puente para llevar vena a las ferrerías del Butrón. Pero quizás el punto de más interés de esta Concordia sea el número 10 en el que se estipula lo siguiente:

> […] Que los mayordomos que lo hubieran de ser de dicha Cofradía lo sean como hasta aquí los vecinos mareantes de dicha villa, respecto de estar en ella establecida y fundada dicha Cofradía y podrán asistir a lo que ocurriere con más prontitud que no dichos mareantes vecinos de Gorliz. Pero que no han de estar imposibilitados de poder ser tales mayordomos, si lo pretendieren dichos vecinos de Gorliz.

---

23. Encontramos varios capítulos que versan sobre que ningún maestre puede apartar de su compañía a un marinero sin causa justificada, que una vez dada la palabra por parte del marinero al maestre no pude tratar con otro, que el maestre no debe contratar a otro a no ser que el marinero con el que ha realizado el acuerdo no se presente para San Miguel, que entre los maestres no se quiten a los marineros... Capítulos 13, 14, 15, 16, 27, 28, 29...

24. Bikandi explica el origen de la denominación "txakurrena", era costumbre llevar en los barcos un perro que saltaba al agua para atrapar los pescados que se escapaban del anzuelo. En "Aspectos sociales de la actividad pesquera. Los ciclos laborables y las compañías". En: *Itsasoa*, opus cit, vol. 4; pp. 149-174.

25. Capítulos 23, 58 y 59. Más tarde en 1798 se especifica que el dinero llega a la cofradía de tres formas: por la pago anual que deben realizar todos los capitanes y marineros que hallan navegado ese año, cada barco que llega nuevo al puerto y que quiera meterse en la cofradía cuatro reales de vellón por tonelada (a no ser que el capitán sea de la cofradía), y los que quieren educarse en la náutica treinta reales de vellón a excepción de los que ya pertenezcan a la cofradía, a lo que habría que añadir lo recaudado en concepto de multas. En 1818 se especifican más los pagos anuales por los derechos de San Pedro de la siguiente manera: el primer año los hijos de cofrades no deben pagar, los que se retiren de navegar temporalmente sólo pagan la mitad (de nuevo entero cuando vuelvan), no se paga si se ha naufragado ese año y no se vuelve a salir al mar, no vale el pretexto de que no se ha obtenido ganancia, y finalmente los mayores de sesenta años tampoco pagan aunque "*por su infelicidad o sea como fuere siguiese en el exercicio de la navegacion*" En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, libro de Acuerdos de 1773-1871. Sign. 3/1.

A través de esta concordia se integra a los vecinos de Górliz en la posibilidad de acceder a cargos de responsabilidad en el seno de la cofradía, sin embargo el asunto no parece zanjarse con este acuerdo, y es que en la práctica continúan siendo maestres de la villa los que ocupen los puestos de mayordomos y alcalde, en 1818 vuelve a suscitarse la controversia entre ambos municipios saldándose otra vez en los mismos términos que en 1654, ratificando que los de Górliz también tienen derecho a ejercer tales cargos[26].

En general, las ordenanzas de 1524 responden a una coyuntura favorable para el definitivo despegue marítimo de la villa, pero enfocadas sobre todo en el ámbito pesquero, conforme avanza la actividad del puerto nos encontramos con un creciente protagonismo del comercio que se manifestará sobre todo en el siglo XVIII. Es en este siglo cuando se hace más evidente la necesidad de una nueva redacción de ordenanzas para la villa que articulen y legislen más la actividad comercial y la navegación, en respuesta a estas necesidades surge una nueva ordenación de capítulos en 1791[27] en donde el protagonismo es claramente comercial detallándose con más precisión los tipos de contrato y figuras que aparecen en torno al comercio marítimo[28].

Estas ordenanzas a su vez ponen el epílogo a una exitosa actividad durante el XVIII comenzando tras ellas un período de declive como ya hemos comentado con anterioridad tanto por razones coyunturales como estructurales. Además hay que unir al propio devenir del puerto la evolución política del XIX, al ser una cofradía un organismo gremial, éste se va a ver atacado por el pensamiento liberal contrario a este tipo de prácticas monopolísticas[29]. De hecho mientras estos liberales estuvieron en el poder (1820-1823)

---

26. Górliz dice que los alcaldes intrumares siempre eran de la villa lo que no es justo para ellos pues pagando lo mismo deberían tener los mismos derechos, la villa dice que es así porque de esta forma la justicia es más rápida; al final se llega al acuerdo que los de la anteiglesia pueden acceder al cargo siempre que se les obligue a reunirse sin demoras en el centro de la villa para que no halla dispersiones. En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, Libro de Acuerdos de 1773-1871, sign. 3/1. Pág. 91-96.

    En 1834 los problemas se plantean a la inversa, los mayordomos son ahora de Górliz, y parece ser que por la noche expiden certificados de navegación en la anteiglesia favoreciendo así a sus marineros, por eso a partir de ahora exigen que residan en la anteiglesia. Además los de Górliz se niegan a entregar la lista de individuos que deben pagar los derechos a la cofradía, recibiendo "*ninguna contestacion ni razon ni pago en grave perjuicio de esta dha hermandad haciendo por lo mismo un desprecio y rechifla a tan justa pretensión*". En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, Libro de Acuerdos de 1773-1871, sign. 3/1.

27. Para Gonzalo Dúo la aportación más importante de Plencia en la historia.

28. Para no extendernos demasiado en este capítulo referente a la cofradía trataremos estas figuras en el apartado dedicado al comercio del puerto de Plencia.

29. Durante la Ilustración no tuvo mucha cabida el pensamiento liberal, al menos en lo tocante a las cofradías, ya que el principal representante de éste en las vascongadas, la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País, no se pronunció desfavorablemente respecto a este asunto. Pese a ello sí que intentaron poner en práctica una idea de Campomanes para explotar el cecial o merluza salada sin contar con las cofradías, lo que favorecería los intereses de particulares que pretendían dedicarse también al escabechado del pescado escapando del control gremial, en 1774; rápidamente llegó la oposición de Bermeo, captando la adhesión de Lequeitio y Elanchove, no así la de otras cofradías como la de Plencia, que puede que no se interesara por lo escaso de su actividad pesquera y la reducción de ésta prácticamente al besugo. Finalmente la medida no llegó a ponerse en práctica. Esta pequeña revuelta es recogida por Gracia Cárcamo, J., 1996.

se interrumpe al menos formalmente el funcionamiento de la cofradía[30]; pero los problemas en el seno de la misma se presentan constantes, así las referencias a falta de fondos y al impago de los derechos por parte de los cofrades son la nota común en todo el XIX, evidenciando el estado en el que se encuentra la navegación en la villa y en las anteiglesias que participan en la cofradía.

Pese a los intentos de reactivación, como la Escuela de Náutica que enseguida pasaremos a estudiar, la crisis de la marinería se hace plenamente visible, afectando por lo tanto a las instituciones derivadas de ella; la cofradía se mantendrá en funcionamiento hasta comienzos de 1871, la segunda guerra carlista será el colofón que remate una situación ya agónica. Aun así hay que resaltar la tardía supervivencia de estos organismos en el País Vasco respecto al resto del Estado[31], la razón de esta supervivencia según Erkoreka es la inexistencia en el sector pesquero vasco de una dinámica económica de carácter industrial que forzase la quiebra definitiva de las estructuras gremiales.

1.2. La Escuela de Náutica

Hasta el Renacimiento la transmisión de los conocimientos necesarios para abordar la navegación de altura se hacía de forma oral, a través de la práctica en las diferentes travesías en las que el marinero participaba. A partir del siglo XVI, comenzando por la Casa de Contratación de Sevilla, y seguida por el Consulado de Bilbao, se empiezan a regular unos estudios que tras un examen certificaban la validez del piloto[32]; pero fue durante la Ilustración, en el siglo XVIII coincidiendo con el apogeo de la navegación en el país, cuando se da un verdadero empuje a la enseñanza de la Náutica, tanto a través de la Real Sociedad Vascongada de Amigos del País como en las propias cofradías de mareantes, en plena efervescencia por las expectativas de este comercio.

En 1787 la cofradía de San Pedro de Plencia contrata formalmente al maestro Martín de Larragoiti para la enseñanza de Náutica en la formación de pilotos de altura por seiscientos reales anuales; además los discípulos debían pagar una cuota diaria al mismo, lo que hace pensar en la precariedad del sueldo o en la discontinuidad de la asistencia del alumnado (DUO, G., 2000). La regularidad de su enseñanza la testimonian los certificados de pilotaje extendidos por el maestro Larragoiti durante más de veinticinco años ante el Tribunal del Consulado de Bilbao, y es que para presentarse al examen el Consulado se exigía una certificación de haber cursado los estudios necesarios.

Durante la primera mitad del XIX la enseñanza de esta materia se ve interrumpida frecuentemente por las propias dificultades que atraviesa la cofradía y las provenientes de

30. En 1823 Plencia expresará que: "*...en el año 1821, por Decreto de las llamadas Cortes se suprimieron todas las cofradías (...) quedando enteramente suprimida de dha cofradía de mareantes (...) hasta que en este año de 1823 que han buelto las cosas al mismo ser y estado anterior ha nombrado la villa de Plencia según costumbre el mayordomo y alcaldes intrumanes*" En ERKOREKA, J.I., 1991; p. 78.

31. Una Real Orden de 1864 suprimía los gremios de mareantes en las provincias españolas excepto en Vizcaya y Guipúzcoa.

32. Gonzalo Dúo (1998) señala que estos exámenes exigían el conocimiento del tratado de la esfera, calcular la altura del sol y del polo, el dibujo de cartas marinas, saber calcular el lugar que ocupa una nave y el manejo de instrumentos náuticos.

las tensiones entre absolutismo y liberalismo propias del comienzo de siglo[33], pese a ello, a mediados de siglo ya nos encontramos con testimonios en los que se insiste en la necesidad de que continúe la enseñanza de Náutica e incluso de que se mejore la misma[34]. Pero fue en 1853 cuando se plantea por primera vez el establecimiento de una escuela de náutica tanto para la villa como para los municipios vecinos, bajo el pensamiento de Górliz y Plencia conjuntamente; en 1856 trasladan la petición al gobierno, y el 25 de febrero de 1863 la reina autoriza el establecimiento de una Escuela de Náutica en la villa convocándose a los que forman parte del gremio de mareantes[35]. En 1865 se redacta el reglamento de esta Escuela (DUO, G. 1988), y en él se decretan los órganos que se encargarán del buen funcionamiento de la misma: una comisión de vigilancia, una junta rectora, un presidente, un secretario-contador y un tesorero. Para el mantenimiento de la Escuela se estipula que Plencia corra con dos tercias partes de los gastos y Górliz con otra tercera, a medida que se fueran uniendo otros municipios los porcentajes variaría, pero en una primera fase la llamada a unirse a la escuela sólo fue escuchada por Barrica. Además de las aportaciones de los municipios que engloba la institución, los alumnos debían pagar ciertas cantidades: dos escudos por el examen de entrada, diez por la matrícula más retribuciones mensuales[36], otros dos para el examen ordinario en junio, y si se suspendía éste, dos más en septiembre para el extraordinario.

Las enseñanzas se repartían en tres cursos de un año de duración cada uno, comenzando cada curso el 1 de octubre hasta el 30 de septiembre. El primer año de funcionamiento, 1865, contó con 26 alumnos, catorce de los cuales eran de la villa, en 1866 44, en 1867 34, y en 1870 39. Las materias las impartían dos profesores, uno con grado de piloto, y el otro bachiller en artes, una vez pasados los tres cursos los alumnos recibían un certificado de estudios con el cual podían acceder al examen que se realizaba en el Consulado de Bilbao. Además se concedían becas a alumnos de la villa o de Górliz que no podían pagar el coste de estos estudios.

En 1870 se interrumpe la enseñanza de la Escuela de Náutica por la tercera guerra Carlista, y no vuelve a ponerse en funcionamiento hasta comienzos del XX ayudada por subvenciones de la Diputación Provincial[37], en una segunda etapa que duraría hasta 1932.

---

33. Así en 1820 la cofradía dice que el contar con una tripulación bien formada se ha dificultado mucho con la orden del 25 de Diciembre de 1817 por lo cual los exámenes para puestos de piloto o superiores se hacían en El Ferrol, Cádiz y Cartagena, suponiendo la lejanía un gran perjuicio por los altos costes del traslado; así solicitan que puedan examinarse en Bilbao como antes. En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, Libro de Acuerdos de 1773-1871, sign. 3/1.

34. Así por ejemplo en 1851 siguiendo estas directrices se aprueba un presupuesto de 400 reales para la compra del instrumental que necesitan para ello: una caja de sólidos para geometría, un barómetro, un termómetro, un higrómetro, un sextante, un horizonte artificial, planos geográficos e hidrográficos, tablas de navegación, tres globos, un reloj, y una aguja de marear con sus quinolas. En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, libro de acuerdo de 1773-1871, sign. 3/1, decreto del 17 de Febrero de 1851.

35. En A.H.P.B., fondo municipal, Escuelas de Náutica, Barrica, sign. 006/027. En este documento la reina declara por su parte que autoriza el establecimiento de la escuela "*por la ingratitud de su suelo y por el abandono de sus mismos hijos*".

36. Los alumnos de municipios no inscritos en la escuela debían de pagar el doble por la matrícula.

37. Por ejemplo en el curso de 1912-13 reciben de la Diputación una ayuda de 2000 pesetas. En A.H.P.B., fondo municipal, escuelas, Barrica, sign. 0071/002, relación de 1912-13.

En 1921, en el reglamento de la Escuela Oficial de Náutica de Plencia[38] se especifican las asignaturas que los alumnos cursaban durante sus tres años de estudio:

- Primer año: Geografía general y comercial, Historia de España, Aritmética y álgebra, Geometría plana y del espacio, Derecho y legislación marítima.
- Segundo año: Trigonometría rectilínea y esférica, Física y electricidad aplicada a los buques, Elementos de contabilidad, Higiene naval, Inglés (Primer curso), Dibujo hidrográfico.
- Tercer año: Cosmografía y navegación (derrotas, reglamento de luces, y código internacional de señales), Elementos de meteorología y oceanografía, Elementos de mecánica aplicada a los buques, Conocimientos de las máquinas más generalizadas en los buques, Estiba de carga y maniobras de los buques de vapor y de vela, Inglés (segundo curso).

Ese mismo año, en las bases para la constitución del patronato de la Escuela se da la relación de los porcentajes que cada municipio debe pagar en caso de déficit, repartidos de la siguiente manera: Plencia un 50%, Górliz el 25% y Barrica, Urdúliz, Lemóniz y Sopelana un 6,25% cada una. En estos porcentajes se observa la necesidad de buenos pilotos que en general los municipios cercanos a la villa manifiestan, pero manteniéndose el liderazgo de las fundadoras, Plencia y Górliz, con una clara superioridad de la primera. En 1932 la problemática situación prebélica que vive el Estado dificulta la continuación de la misma, de hecho las tres décadas de marcha de la escuela en el siglo XX son el preludio a su definitiva disolución en esta fecha, siendo a partir de entonces Bilbao la que asuma la enseñanza de esta disciplina.

2. LA PESCA

Vamos a comenzar a estudiar una de las actividades económicas más antiguas que se debieron practicar en Plencia, y es que, la propia carta-puebla fundacional recogía el ejercicio de la pesca como una de las ocupaciones de los habitantes de la villa. De hecho, la cercanía de la costa ha condicionado la actividad del hombre desde tiempos prehistóricos, cuando se inició la explotación de los recursos marinos, y desde luego, es uno de los elementos que componen la marcha económica del municipio.

Aun así la importancia de la pesca va variando durante este periodo de tiempo, oscila desde el protagonismo que alcanza a comienzos de la Edad Moderna tal y como muestran las ordenanzas de la cofradía de 1524, a una pequeña recesión conforme avanza el Antiguo Régimen por el progresivo fortalecimiento del comercio, hasta alcanzar una parcial recuperación a finales del XIX. Respecto a la recesión en los años centrales, sobre todo en el siglo XVIII, tenemos que tener en cuenta que como indican J. Enríquez Fernández y E. Sesmero Cutanda (1995) el transporte de mercancías se compaginaba con la actividad pesquera en los propios viajes haciendo aún más lucrativo el comercio.

38. En A.H.P.B., fondo municipal, Barrica, sign. 0071/002.

Las ordenanzas de 1524 señalan dos áreas para el ejercicio de la pesca: Irlanda y el Canto Viejo del Cantábrico[39], además por supuesto de la pesca de litoral que se desarrollaba en las costas vascas que requería una menor inversión de capital; las especies que mencionan son el besugo, la sardina, congrios, cabras, y mielgas[40], y aunque no se refleje en las mismas es muy posible que también se dedicaran a la pesca de la merluza en los mares de Irlanda, y del atún cuando comienza su costera en verano.

De todos ellos es el besugo el que más importantes beneficios genera, un testimonio de 1637 nos lo demuestra: "*la pesqueria de besugos que es su grangeria y de que se sustentan*"[41], de hecho en el siglo XVIII la pesca del besugo se arrienda como un arbitrio más denominado el trintado del besugo, que en 1727 alcanza los 117 ducados. Esta era una costera invernal, por lo tanto fácilmente compaginable con el comercio, pues en esta temporada no se realizaban viajes largos; la pesca se realizaba a anzuelo, y ya desde finales del XVIII con la técnica del palangre, "*a base de una cuerda larga de la cual iban enlazadas de metro en metro cuerdas más pequeñas provistas de anzuelos con cebo, que bajaban a la profundidad en que se encontraba el besugo, Al amanecer se levantaban la cuerdas para terminar la faena de su captura*" (ARRIZABALAGA, F; AGUIRRE, M.A., 1986-1987; p. 235).

En las costas vascas en el siglo XVI, tras siglos de experimentación, el año pescador del sector de bajura se estructuraba, en general, en torno a cinco pesquerías tradicionales: una pesquería veraniega y otoñal de atún, pesquerías de congrio y sardina en verano, una pesquería de besugo que duraba desde noviembre hasta marzo, y otra más larga de merluza, adentrándose más en el mar para estas dos últimas (BARKHAM, M., 2000).

La pesca se realizaba en pinazas, menores o abiertas tipo chalupa cerca de tierra y algo mayores para la pesca de bajura mar adentro. Las expediciones de altura tenían un carácter muy distinto a los del litoral, si las últimas eran controladas por la cofradía, la primera se trataba de un viaje comercial organizado y financiado por empresarios o armadores, permaneciendo fuera de casa cinco o seis meses; a veces estas embarcaciones se agrupaban para facilitarse ayuda en caso necesario, y formar un frente más compacto ante el peligro de corsarios. La mayoría de los armadores eran inversores de pequeña y mediana escala, como marinos, pescadores-balleneros, navieros, que se asociaban para la duración de una expedición, pero algunos eran acaudalados mercaderes, y es que los

39. En Irlanda se pescaba merluza, congrio, arenque y sardinas; en el área cantábrica central y oriental se contrataba a pescadores-balleneros vascos para la caza de cetáceos, además de realizar actividades pesqueras de especies menores.

40. APRAIZ, J.A. y ASTUI, A. (1989) mencionan la existencia de los siguientes caladeros en torno a la casta de Plencia: Basamendi, frente a la punta de Villano en Gaminiz, se faena en fondos de fango y piedra de hasta 200 brazas para capturar besugo, a mayor profundidad se capturan también brótolas y meros; Yustumanku, frente a Arminza, se faena en fondos de piedra y fango hasta las 130 brazas para capturar besugo y merluza, a mayor fondo se obtienen brótolas, congrios, etc.; Akarkala, frente a Basordas, se pescan merluza y besugo entre las 80 y 110 brazas en fondos de piedra y arena; Apo, al Norte del monte Jata, se pesca besugo y merluza entre las 100 y 200 brazas en fondos de cascajo, piedra y fango; Txillemanku, situado frente a Bakio, se capturan besugos y merluza entre las 120 y 200 brazas en fondos de fango y arena.

41. En A.H.F.B., Archivo de Plencia, Libro de Acuerdos de 1635-1648, sign. 6/1, en el decreto del 3 de Marzo de 1637.

beneficios que se generaban en este tipo de pesca solían ser sustanciosos. Una vez capturado el pescado su venta correspondía a los ventadores de la cofradía, esta venta podía ser para consumirse en fresco o a mulateros que lo transporten a escabecherías más o menos cercanas para su conservación[42], y es que en la villa no parece desarrollarse una industria conservera hasta el XIX.

Los contratos laborables normalmente se hacían por apalabramiento entre el dueño o dueños del barco (sosigua) y el pretendiente trabajador (tostartekoa) por periodos que suelen ser de un año. Entre la tripulación encontramos tres tipos de categorías siguiendo una organización estrictamente gremial: el maestro, el que mejor conoce las calas, rutas y entresijos de la pesca, que normalmente coincidía con la figura del dueño de la embarcación o al menos de parte de ella; el oficial, categoría intermedia entre la de maestro y aprendiz que suele corresponderse con el pescador normal o tostarteko; y finalmente el aprendiz, el "txo" o "mutila", encargado de las labores más marginales de la faena como los recados o la limpieza. Cada uno de ellos recibía una parte proporcional a su posición de los beneficios obtenidos, previo paga de las posibles deudas contraídas antes de la salida al mar en concepto de equipamiento de material o reparos.

Aun así, como afirma Erkoreka (2000), no podemos hablar del típico taller gremial en la organización de la actividad pesquera, sino de una "compañía", los pescadores no eran jornaleros al servicio del dueño de la embarcación, sino socios de una compañía a la que aportaban su trabajo y en cuya conformación confluían junto con los maestres; esta cualidad de compañero se muestra como hemos visto también en la forma de retribución, que no se realiza mediante un salario, sino a través del reparto de porcentajes.

No sabemos en qué medida participaron los vecinos de Plencia en la explotación de las pesquerías de Terranova[43], ya que de forma directa no se ha reflejado en la documentación; esta actividad generó importantes beneficios a los marineros vascos que ya desde 1526 desarrollaron esta actividad[44], prueba de ello son los numerosos topónimos de raíz vasca en la zona[45]. Según la tesis tradicional fue la paulatina desaparición de cetáceos en las costas vascas la que animó a los marineros del país a adentrarse hasta Groenlandia en la caza de la ballena, desarrollándose más tarde la pesca del bacalao; otros autores como Huxley (1989) apuntan explicaciones a la inversa, fue la pesca del bacalao la que atrajo a los pescadores desarrollándose después la captura de los cetáceos.

---

42. A veces nos encontramos con contratos de algunos maestres que se comprometen a vender todo el besugo capturado a un escabechero como el caso de Don Joseph del Barco, vecino de Liébana, al que ocho maestres abastecerán de besugo para escabeche o freír. En A.H.F.B., protocolos notariales de Juan de Igartua (1696-1706), contrato del 5 de Diciembre de 1698.

43. Como indica BARKHAM, M. (2003), entendemos por Terranova no sólo la isla en sí sino toda la actual costa atlántica canadiense desde Nueva Escocia hasta el sur del Labrador.

44. Su importancia queda testimoniada con el ejemplo que apunta E. Fernández de Pinedo para Lequeitio, en este municipio entre 1680 y 1729 el 24% de fallecidos fuera de Lequeitio lo hicieron en Terranova.

45. Respecto a este punto hay que hacer referencia al topónimo Placencia en Terranova tal y como se recoge en el *Diccionario de historia del País Vasco*, de MONTERO, M. y GARCÍA DE CORTAZAR, F. En la voz Pesca. Nos es difícil valorar si este topónimo se refiere a Placencias de Butrón, es decir, Plencia, o a la Plasencia guipuzcoana, a tenor de la escasez documental en lo referente a pesca para este periodo, ya que la documentación de la cofradía conservada comienza en 1773 en lo referente a los libros de acuerdos.

Los datos que tenemos de Plencia apuntan hacia la segunda explicación, y es que a mediados del XVII encontramos testimonios de cómo se practicaba la pesca de la ballena en la villa, en 1639 un decreto da licencia para la caza de ballenas en el puerto de Arumenza pagando veinte ducados al procurador por cada ballena mayor capturada y diez por la menor, la caza de este cetáceo ocupaba una gran superficie en el puerto, de ahí la necesidad de obtener licencia para ello[46]; en otra licencia concedida en 1643 se comenta lo siguiente: "Durante el dho tpo, sin facer ausencia ninguna sopena de quesi por su culpa de nobenir passaren algunas ballenas – Pagara como si hubiere muerto"[47], ésto parece indicar que todavía no era infrecuente la presencia de la ballena en nuestras costas. A partir de estas fechas no hemos vuelto a encontrar referencias a capturas de cetáceos en la villa, posiblemente porque los intereses del comercio iban restando espacio a la pesca y más aún en el caso de la ballena que como ya hemos indicado necesitaba de un gran espacio para su transformación en el saín, el aceite de ballena[48].

En cualquier caso dicho comercio estuvo organizado y controlado por mercaderes-empresarios de tipo mediano que diversificarían sus inversiones tanto en estas pesquerías como en el comercio de hierro, y la construcción naval en forma de compañías dispuestas por varios socios (BARKHAM, M., 2003).

El siglo XVIII representa una centuria de contracción en el sector pesquero para todo el País Vasco, condicionado tanto por la desaparición de la pesca de altura tras el tratado de Utrecht como por los intereses comerciales que centrarán los esfuerzos de los habitantes de la costa. Así pues, la pesca se ciñe a la bajura con productos locales como el besugo, la merluza, el atún y la sardina, teniendo un éxito mayor el besugo y el atún al desarrollarse una potente industria de escabechado en algunas de las poblaciones costeras como Bermeo, Lequeitio u Ondarroa[49]. No parece ser éste el caso de Plencia en donde las noticias de pesquería son muy escasas a lo largo de este siglo, ya que el protagonista del mismo va a ser por un lado el comercio[50], y en sus décadas finales las levas de marinería y

46. Bikandi (1989) describe el laborioso proceso de varar y despiezar la ballena. Para facilitar la labor de remolque y alzado solía haber en los puertos un equipo de cables, poleas y palancas a tal fin; una vez en el puerto el cetáceo era tasado por un arrantzale seleccionado por la Iglesia, y a continuación comenzaba su subasta pública para posteriormente comenzar con su despellejo y despiece por parte del trinchador.

47. Las dos referencias se encuentran en el A.H.F.B., archivo de Plencia, Libro de Acuerdos de 1635-1648, ref. 6/1.

48. TUCK, J.A. y GRENIER, R. (1982) Describen de la siguiente manera el proceso de derretir las grasas que llevaban a cabo ingleses y holandeses en Spitsbergen: primero las trasladan a unos varaderos de madera donde se descuartizan y trocean, los lardos o pedazos de grasa se metían en toneles y se subían por una rampa hasta los calderos, luego dos hombres subidos a una plataforma o andamio se encargaban de sacar el aceite o saín de los calderos y verterlos en el bote donde se enfría y purifica.

49. Tampoco podemos exagerar la importancia de esta primera industria conservera, al menos por lo que se refiere al volumen global de la producción, y es que tal y como recoge LÓPEZ, E. (1997), la elaboración en escabeche era una opción secundaria respecto a la venta en fresco, de hecho en un informe de la Diputación Foral de Vizcaya a Madrid acerca del destino del pescado de 1828 se afirma que se pescaron aproximadamente 60.000 arrobas de besugo, de las cuales 40.000 se vendieron en fresco, y 16.000 en escabeche.

50. Aun así y como señala ERKOREKA, J.I. (2000, pág. 190): "En los piertos en los que la actividad pesquera coexistía con la del transporte marítimo de cabotaje, muchos marineros se enrrolaban durante el invierno en lanchas de altura, para dedicarse, fundamentalmente, a la pesca de besugo y durante el resto del año embarcaban en pataches y otras embarcaciones de cabotaje".

el comienzo de la crisis de las actividades portuarias, a lo que hay que sumar la retracción de la demanda de productos pesqueros en esta aguda crisis finisecular, con una cada vez menor salida comercial en unos mercados copados en gran parte por salazones europeas.

El panorama que se le presenta a la villa en el siglo XIX parece bastante oscuro para la primera mitad de siglo, donde los datos para el sector pesquero son muy escasos. En 1831 un informe de estados de pesca enuncia que de Diciembre a Mayo se han pescado sólo 200 arrobas de besugo consumido fresco en la villa, no van a hacer un detallado estado de la cuestión porque como ellos mismos afirman la pesca ha sido casi inexistente[51] , de hecho, durante la ocupación por parte de los carlistas de la villa, la actividad pesquera quedó prohibida. Desde 1850 se citan dos razones que explican la situación postrada de este sector, por un lado el mal estado de las carreteras que comunican a la villa por tierra, y por otro los grandes cargos y gabelas que pesan sobre la industria pesquera, piden la exención de todo derecho y cargas sobre la sal, aceite y vinagre para intentar un empuje del escabechado y se les concederá; pese a ello en 1859 la pesca es muy escasa, 88 arrobas (15 de besugo, 72 de atún y 1 de merluza) con tan sólo tres embarcaciones empleadas en ello[52]. En 1869 tenemos la primera noticia de la existencia de una escabechería en la villa propiedad del marqués de Torrecilla, aunque no parece encontrarse en muy buen estado[53].

Como señalan F. Arrizabalaga y M.A. Aguirre (1988-1989, pág. 331), "*toda manipulación de los productos pesqueros que consiguiese prolongar el periodo de su valor de uso como bien de consumo, suponía una serie de ventajas a la hora de su comercialización*", el establecimiento de la industria conservera en la villa dio un nuevo empuje al desarrollo de la pesca, sobre todo en la década de los ochenta, que es cuando parece que entra en funcionamiento la escabechería a tenor de los siguientes datos[54]:

Año	Arrobas	Consumo fresco	Escabechado	Nº Embarcaciones
1879	448	448	–	3
1880	4.260	100	4.160	8
1881	5.554	2.054	3.500	11
1882	9.600	–	9.600	13
1882	10.100	100	10.000	31

51. En A.H.P.B., fondo administrativo, sector pesquero, Registro nº 1, Legajo 3.

52. GRACIA, J. (1996) extiende esta crisis a la generalidad del sector vizcaíno desde finales del siglo XVIII a los años cuarenta del XIX, sugiere que el motivo de la "deficiente situación" de la pesca en el País Vasco habría que buscarla "*en una estructura empresarial arcaica y tan fuertemente asociada a la realidad del Antiguo Régimen pre-capitalista que hacía imposible los cambios necesarios para que se operase una modernización tecnológica y organizativa*".

    Otros autores como LÓPEZ-LOSA, E. (2000) cuestionan esta teoría acerca de la crisis del sector pesquero durante este periodo, durante este periodo al menos, para determinados puertos como Lequeitio, Bermeo, Ondarroa, afectando más ésta a los puertos pequeños. En cualquier caso lo que está claro es que en el caso de Plencia la situación podría definirse como crítica, además sin una auténtica recuperación posterior.

53. En el Archivo Municipal de Plencia (A. M .P.), Libro de Actas de 1868-1880, Ref. 72. Decreto del 16 de Noviembre de 1869.

54. En el A.H.P.B., fondo administrativo, sector pesquero, Registro 1 y 2.

Azcárraga enumera en 1885 la existencia de tres escabecherías en la villa de Plencia (HOMOBONO, 1993), irrumpiendo la actividad conservera con vigor tras la guerra y con nuevos avances técnicos en cuanto a la manipulación y esterilización del proceso de manufactura; las empresas en cuestión eran Arruza y Cía. "La Plenciana"[55], Gardoqui y Cía, y Zalbidea y Cía. El establecimiento de las fábricas de escabeche en la villa coincidió con la llegada de capitales indianos que impulsaron la creación de nuevos negocios y sociedades en un intento de aprovechar las medidas para la reactivación del puerto de Plencia como la prolongación de la línea del ferrocarril de Bilbao a Las Arenas hasta la villa en 1893 (IBÁÑEZ, M. et Alii, 1997). El escabechado era el tratamiento con una salsa cuyo componente principal y básico era el vinagre, que permite cocinar/sazonar el pescado ralentizando el proceso bacteriológico, sin tratarse de una conserva en sentido estricto. En 1899 V. Reparaz cifra el número de escabecherías de Plencia en dos con la fusión de la de Gardoqui y la de Zalbidea.

Pese al crecimiento que se refleja en el cuadro de pesca como la instalación de las escabecheras en la villa, hay que apuntar un aspecto importante en relación al volumen de pesca: a partir de 1880, es decir, cuando se dispara el aumento de las capturas, la gran mayoría de las embarcaciones y hombres que se dedican a la pesca en la villa provienen de Ondarroa, no ejerciéndose esta actividad directamente desde Plencia, con lo que la reactivación pesquera se podría definir como muy relativa, al no ser llevada a cabo por el propio municipio. De hecho a finales de siglo el ayuntamiento comenta que la construcción de las dos grandes fábricas de escabeche de pescado no ha tenido el éxito esperado ya que el puerto y la ría están casi inhábiles por la arena que se acumula[56].

Una vez comentada la situación del sector pesquero de la villa vamos a recoger un testimonio que nos da una idea de la forma de vida de estos pescadores, marcada por los peligros del mar[57]:

> [...] los mas indigentes o desgraciados de sociedades conocidas son los que pertenecen a la clase de meros pescadores, mirando esta desgracia vajo todos aspectos: ellos deben luchar diaria y constantemente con uno de los cuatro elementos, y acaso el mas fuerte temible, se han de conseguir el fruto que se propusieron, que algunas veces no bastandoles sus precauciones y esfuerzos sobrehumanos, se ven sumergidos los vajeles por los impulsos del embra-

55. Esta escabechería ocupada el edificio encalado al lado del muelle. Este tipo de negocios eran familiares, la gestión se realizaba desde la propia casa del propietario, que solía residir muy próximo a la fábrica, como en el caso de "La Plenciana", cuyos propietarios construyeron las casas enfrente.

56. En A.H.P.B., fondo administrativo, sector puertos, sign. 1652/7.

Las consecuencias de este insuficiente empuje se dejaron entrever incluso en lo que respecta al ferrocarril. El proyecto de comunicación de Las Arenas con Plencia fue fruto de la concesión obtenida de la Diputación por parte de Don José Mª Aramberria y Olaveaga, financiándose las 600.000 pesetas necesarias para las obras con 97.000 donadas por la propia Diputación y el resto repartidas en forma de acciones por valor de 500 pesetas. Entre los mayores contribuyentes encontramos apellidos de la villa como Menchaca, Olaguibel, Gorordo, Lopategui...Sin embargo las expectativas levantadas con el tren no llegaron a cumplirse, sobre todo en lo referente al transporte de mercancías, del pescado de Plencia hacia Bilbao. Como consecuencia de todo ello se tuvo que acceder a la venta del ferrocarril a la Cía del Ferrocarril de Santander a Bilbao en 1899. En OLAIZOLA ELORDI, J.: *I Centenario del ferrocarril a Plencia.* Ed. Eusko Trenbideak; Ayuntamiento de Plencia, 1993.

57. En A.H.P.B., fondo administrativo, sector pesquero, Registro 1, legajo1, del 25 de Mayo de 1852; pese a datar de finales de la Edad Moderna creo que lo que en él se explica se puede extrapolar para todo el Antiguo Régimen.

> vecido mar, entrahiendo a sus tripulantes en mas o menos numero para sepultarlos en su profundidad. La retribución del trabajo es bien insignificante como lo sabe V.S.Y. y asi que la parte mas menesterosa de este solar es la que se halla en sus puertos.

Antes de terminar con el apartado de la pesca y comenzar con el comercio, haremos una referencia a la recolección de marisco que se llevaba a cabo en la ría, sobre todo en los pilares del puente[58]. Entre 1671 y 1672 tenemos noticias de la existencia de una chirlería que la villa arrendaba anualmente por 75 ducados[59]; Delmas en 1864 realiza el siguiente comentario respecto a esta explotación: "*Plencia era afamada por sus ricos criaderos de ostras, y con verdad se decía que estos mariscos cogidos en su ría eran los más sabrosos de la costa cantábrica. Abandonada esta industria durante una larga serie de años, una empresa recientemente formada se ha propuesto devolverla el nombre que había comenzado a perder. Hoy se dedica a explotarla con inteligencia, y no dudamos que si es constante y sabe aprovechar las excelentes condiciones con que le brinda la naturaleza, los criaderos de ostras de Plencia serán un día uno de los ramos verdaderos de su riqueza*". Esta optimista afirmación parece que no se contrasta con la realidad de la villa, ya que en la documentación no encontramos testimonios que avalen esta provechosa explotación.

3. EL COMERCIO

Vamos a comenzar el estudio de una de las variables económicas más importantes que condicionaron el desarrollo del Antiguo Régimen en Plencia, el comercio. Cuando hablamos de su importancia en la Edad Moderna no hay que olvidar sus comienzos en la etapa medieval, y es que al estudiar las actividades relacionadas con el mar para el municipio, hay que hacer presente la idea de que nos encontramos ante ciclos de larga duración, unas formas de vida que han variado sustancialmente poco a lo largo de casi seis siglos desde su refrendamiento en la carta fundacional de 1299[60]; de ahí que el crítico siglo XIX sea incluido en esta época moderna y no en la contemporánea, porque la crisis que el sector marinero experimenta en esta centuria supone el fin de un ciclo de muy larga duración.

El desarrollo de este tipo de actividad está claramente amparado por el fuero, que prácticamente regula un comercio libre, es decir, la posibilidad de introducir mercancía en el Señorío sin pagar por ello importantes derechos aduaneros[61], lo que favoreció extraordinariamente el impulso comercial de los puertos que los componen, y entre ellos el de Plencia. Sin embargo esta dependencia comercial también tiene su cara negativa, y es que el comercio es una actividad muy dependiente de los influjos exteriores, es decir, de la coyuntura internacional y del propio devenir económico del reino, de ahí que durante periodos de crisis económicas, como en la primera mitad del XVII con la decadencia de

---

58. Ya hemos comentado con anterioridad el estado de este puente cuyo cuidado exigía entre otras cosas el cese de este tipo de actividad para no dañar sus cimientos.
59. En A.H.F.B., archivo de Plencia, Libro de Acuerdos de1664-1679, ref.13/1.
60. Ya en 1353 se firman tratados de alianzas marítimas entre representantes de las villas de Bermeo, Plencia, Bilbao, Lequeitio y Ondarroa con los comisionados de Bayona y Biarritz para ratificar una paz duradera que facilite las relaciones comerciales (ARIZAGA, B. y BOCHACA, M., 2003).
61. Con estas condiciones Bilbao se convierte en casi un puerto franco, lo que explica su atractivo para el exterior.

los Habsburgo[62], o bélicas, como la experimentada desde fines del XVIII, se vea muy dificultado, haciendo que esta dependencia comercial se convierta en la generadora de una crisis más general en estas temporadas[63].

En el siglo XVIII el cabotaje presenta una posición relevante en el comercio vizcaíno, y es que no hay que olvidar que los navíos que zarpaban de los distintos puertos europeos rara vez utilizaban un puerto cantábrico que no fuera Bilbao[64]. El rotundo éxito de la función comercial bilbaína no debe enmascarar la actuación de otros puertos como el de Plencia, que también ejercieron una interesante actividad en la rama del comercio, en el caso de nuestra villa especialmente en el transporte de vena a otros puntos del norte peninsular.

3.1. Las prácticas comerciales

Antes de comenzar el estudio más detenido de las funciones comerciales que realizaba la villa vamos a hacer un análisis de los instrumentos de los que se valían para facilitar las mismas. Diferentes tipos de contratos y de relaciones se desarrollan para agilizar los intercambios y que contribuyen a socializar la actividad comercial.

El barco se presenta como el bien fundamental para la realización de los intercambios, y todo lo relacionado con él será una constante referencia en los protocolos notariales. En cuanto a sus formas de propiedad encontramos dos diferentes fundamentalmente: la propiedad única del navío, o lo más común, la propiedad en parzonería; a través de este último sistema se adquiría un porcentaje del barco, que oscilaba desde la mitad a incluso una 32ª parte del total. La parzonería permite la participación en el comercio a personas que no están directamente ligadas a él, además es una manera de diversificación de las rentas de los notables por una parte y de sectores pobres de la sociedad como el caso de las viudas, que a través de estas pequeñas participaciones, casi a modo de acciones, obtenían un plus dinerario para sus mermadas economías domésticas.

Así pues en este tipo de contrato el beneficio era el proporcional al porcentaje en pertenencia una vez descontados los sueldos de los marineros, que solían ir por soldada o media ganancia y pérdida, y gastos originados por otros conceptos como reparos etc.; frecuentemente, y sobre todo en embarcaciones de poco arqueo, tanto el capitán como

62. Como señala BILBAO, L.M. (2003), en el siglo XVII eclosionan las guerras políticas y económicas que llevan al sistema comercial practicamente a la quiebra. Ni los circuitos comerciales ni los productos exportados coincidían con los nuevos núcleos que iba emergiendo, rompiéndose el eje atlántico.

63. Como señala M. Garate: "El marco en el que se movía el comercio del País, estaba mediatizado por sus propias instituciones, así como por el régimen que imperaba en el comercio americano. Los fueros y las aduanas fueron puntos de fricción que presidieron los acuerdos en materia comercial alcanzados entre la Corona y el Señorío, y Provincia, frente al tráfico con América, cuando no con Europa".

El conflicto se extenderá durante el siglo XVIII y parte del XIX, finalizando a mediados de este último con los inicios de la abolición foral y el definitivo traslado de las aduanas del interior a la costa.

64. PRIOTTI, J. (2003) indica las tres funciones que ejerce Bilbao en relación con las mercancías que llegan a su puerto: una de consumo en su propio mercado, de redistribución marítima favoreciendo el cabotaje por el norte peninsular, y de redistribución terrestre hacia Castilla.

la propia tripulación eran los armadores y parcioneros de sus barcos, pero en el caso de naves dedicadas a un cabotaje de más envergadura, lo común es que el capitán sí que se mantenga en este tipo de contrato, pero se separa el concepto de tripulación del de dueño. La importancia económica de esta fórmula de propiedad se demuestra en las capitulaciones matrimoniales, en las que el cabeza de familia por lo general se reserva la propiedad de la parte del navío, convirtiendo al hijo en asalariado suyo, o que se la venda por un elevado precio, es decir, no se suele ceder a la ligera.

Lo beneficioso de este tipo de sociedades no impide que a veces estas deseen disolverse, lo que podría provocar una larga sucesión de pleitos que mantendrían la embarcación varada en puerto provocando pérdidas mientras dure el proceso de disolución. Para evitar esta incómoda situación se formularon las "axaguas", un capítulo importante dentro de las ordenanzas de la cofradía de 1791[65], y cuya relevancia destaca Guiard en su estudio de la industria nal vizcaína. Veamos cómo define la cofradía a estas axaguas:

> [...] por este nombre de Axaguas se han entendido en esta Cofradía y Gremio aquellas provocaciones que alguno o algunos Porcionistas e Interesados en algún Navío (...) hacen a otro o otros Parcioneros en él, para que, o reciban la parte que corresponde al provocante y demandante en su valor, o le dejen la que les pertenezca en la misma envarcación por lo queigualmente valiere; cuio método seguido y practicado desde inmemorial tiempo ha sido muy útil y beneficioso (...) con el se evitan los perjuicios, disturbios y otros daños que podían originarse al Parcionero, por mantenerse en comunión con el otro, a quien provoca para la venta.

El sistema consiste en que un experto tasa el valor de la parte que se desea poner en axagua, conocida también por afogue, y ésta se les ofrece a los demás porcioneros que debían adquirirla o de lo contrario vender su parte al demandante; sólo los capitanes, por su doble interés en el barco, podían bajar el precio de la tasación inicial.

Equipar un barco para el comienzo de la temporada suponía una fuerte suma de gastos para su aviamiento en concepto de reparaciones avituallamiento, mejora de los aparejos etc. A veces los propios dueños o parcioneros eran capaces de enfrentarse a estas sumas por sí mismos, pero era muy frecuente recurrir al préstamo como forma de abordar estos gastos. Había dos tipos de préstamos que eran los más utilizados: por una parte uno de los sistemas consistía en devolver el importe del mismo al final de la temporada más una cantidad de reales prefijada de antemano por cada viaje realizado[66], la otra manera resultaba un poco más arriesgada, no fijando una cantidad determinada por viaje, sino un porcentaje, siendo los beneficios del prestamista más fluctuantes pero con la posibilidad de que fueran mayores que con la otra fórmula, interesando esta práctica menos a los capitanes.

Además de este tipo de contratos, el comercio generaba una serie de figuras destinadas a facilitar la actividad como seguros, tanto sobre el barco como por la mercancía, letras

---

65. Este tipo de fórmula será tratada en las mismas en once puntos, lo que nos da una idea de la importancia de las mismas.

66. BARKHAM, M. (2003) señala que tanto en Vizcaya como en Guipúzcoa el sistema de adelantos o verlagssystem era una práctica común entre los mercaderes-empresarios. En este sistema los productores solamente manufacturaban cuando se recibían pedidos de mercaderes, quienes les adelantaban parte o todo el coste de los artículos.

de cambio para las transacciones internacionales, etc. Con todo ello se pretendía ayudar al desarrollo comercial, cuyos ramos principales, el venaqueo y el cabotaje pasamos a estudiar a continuación.

3.2. El transporte de vena

R. Uriarte (2003) ofrece una interesante visión global que explica el éxito del hierro vasco en los mercados. Partiendo de las ventajas geográficas (zona costera, con numerosos ríos y bosques, mineral de calidad), si lo unimos a su experiencia y conexiones comerciales derivadas de su acción en la exportación de la lana merina castellana, junto con la baja presión fiscal y aduanera, podemos comprender el empuje de una actividad clave en la economía del Señorío y en especial del puerto de Bilbao.

Dentro de las actividades comerciales que ejerció la villa, el transporte de vena desde los centros mineros a las ferrerías protagonizó el desarrollo económico de Plencia durante el Antiguo Régimen, y especialmente el siglo XVIII. El venaqueo es uno de los sectores que genera la industria siderúrgica para su abastecimiento, y dada la importancia del hierro entre las exportaciones del Señorío es fácil comprender el cuidado que éste pondrá en el buen funcionamiento del sistema tanto de producción como del transporte del mineral. El papel que la cofradía de mareantes de la villa va a desempeñar en este terreno es de destacado interés en el conjunto de la actividad transportista, y es que Plencia y Mundaca serán los puertos que más intervendrán en esta actividad.

El transporte del mineral estaba sujeto a estrictas condiciones que salvaguarden su continuidad, así R. Uriarte Ayo (1983) señala dos importantes medidas a este respecto: por un lado la prohibición absoluta de extraer vena hacia "reinos extraños", y por otro, disposiciones por parte de los ferrones vizcaínos a la hora de abastecerse del mineral. Esta última disposición resultaba especialmente perjudicial para la flota de Plencia, ya que se concretaba en restricciones legales en cuanto a las temporadas en las que se permitía la libre extracción de vena para fuera de Vizcaya, obligando a las embarcaciones venaqueras a permanecer en puerto a falta de fletes durante largos periodos; así pues nos encontramos ante una actividad muy estacional, centrada en la primavera y sobre todo en la época estival, "*después de Septre. Lo rezio de los temporales, y la alteración del Mar, obliga a los Barcos pequeños destinados a este giro a retirarse a sus Puertos*"[67]. Pese a esta contrariedad tenemos que señalar un rasgo positivo derivado de la dedicación parcial a lo largo del año al transporte de vena, y es que durante los meses de inactividad los marineros podían dedicarse a otra actividad, siendo así compatibles el mar con las faenas agrícolas en una buena parte del año, y generándose unas economías mixtas apoyadas en gran parte por la labor que las mujeres realizaban en el hogar[68].

Esta situación tuvo una respuesta clara por parte de Plencia y Mundaca, las principales interesadas en anular la disposición ya que la interrupción de esta actividad transportista

67. En A.H.P.B., Venas, Registro 1.

68. De esta forma no es extraño encontrar en los protocolos notariales escrituras que dan poder a las esposas de estos marineros antes de embarcarse en la temporada de viajes para que sean ellas las encargadas de la organización de todo lo referente a la casa y a los poderes que de ella pueden derivar.

suponía la miseria de los hombres dedicados a esta actividad, que eran la mayor parte de la población activa masculina[69].

Vamos a estudiar un poco más la manera en la que se realizaba esta actividad. El transporte de la vena se realizaba en pataches y quechamarines, naves de bajo arqueo[70] que arribaban a los diferentes embarcaderos existentes de mineral: en Portugalete Galindo, Causo y Ugarte, y en Somorrostro Musques. En el embarque del hierro tenían preferencia las naves del Señorío, y el alcalde de Billeteros debía poner cuidado en salvaguardar esta preferencia con un sistema de escrupuloso respeto a los turnos según el orden de llegada al embarcadero[71]; para el acceso al mineral de Galindo y Ugarte era necesario el empleo de gabarras ya que las embarcaciones de mediano arqueo no podían llegar hasta él, no en el caso de Musques. La ausencia de muelles suponía una nueva dificultad en el tráfico, ya que al amontonarse el mineral en las orillas, éste se humedecía y adquiría impurezas con las mareas, el alcalde de Billeteros era nuevamente el encargado de inspeccionar que la vena se embarcase limpia, "*separando la tierra, miñon, calon y qualquier otra cosa semejante*"[72]; la cantidad de vena embarcada era siempre la misma en cada embarcación, lo que nos hace pensar que éstas iban al máximo de su capacidad[73]. Estos fletes eran contratados por ferrones que en verano acumulaban los materiales necesarios para poder trabajar en los meses invernales, el destino de los venaqueros de Plencia era muy variado, por una parte abastecían las ferrerías del Butrón y a otras de Señorío[74], pero además lo transportaban a Guipúzcoa (San Sebastián, Orio, Zarauz, Deba, Fuenterrabía, Zumaya) que suponía casi el 50% de las extracciones globales, Cantabria, Asturias, Galicia[75]... es decir, realizaban un venaqueo de Bayona a Bayona, abarcando todo el norte peninsular.

Durante el siglo XVIII Plencia protagonizó este tipo de transporte de vena del Señorío, tomemos un cuadro para ejemplificarlo:

---

69. Muy elocuente es la Exposición de las Cofradías de Mareantes de Plencia y Mundaca del 10 de julio de 1792: "*porque hallándose prohivida la extracción hasta el día primero de julio de cada año, está ociosa toda la marinería en el tiempo más preciso, padeciendo no pocas necesidades para el sustento de sus personas y de sus familias (...). Que muchas embarcaciones se hallan sin ocupación en el tiempo más propio pa navegar; Que la marinería queda sin exercicio, reducidas a graves miserias, o a dedicarse a otros ministerios menos útiles*". Citado por R. Uriarte Ayo (1983).
70. De unas 30 toneladas en el caso de los pataches, y rondando las 17 los quechamarines.
71. El 15 de Julio de 1792 se confirma un decreto que da el Señorío "*sobre el turno, o alternativa rigurosa de cargar venas en los puertos de este dho Señorío á un con los vageles qe suben al mismo puerto de Galindo sin gabarras a cargar dha vena y demas que comprende*". La cofradía añade que si no se respeta se perderán los beneficios del flete para reparos de la ría. En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, Libro de Acuerdos de 1773-1871, sign. 3/1.
72. Recogido por URIARTE AYO, R. (1984).
73. Pongamos el ejemplo de Don Cristobal de Lopategui, que en 1831 carga para Plencia 350 quintales el 2 de Junio, 21 de Junio, 6 de Julio, 12 de Julio, 21 de Julio, 9 de Agosto y el 23 de Agosto. En A.H.P.B., Venas, Registro 2, Legajo 7, nº 8.
74. Al parecer, excepto las ferrerías de Busturia, surtían de hierro al resto de Vizcaya. En 1780 ferrones de esta merindad se quejan del mal servicio de venaqueo a sus ferrerías, y el Corregidor por ello suspende la extracción de mineral durante el mes de Junio, Plencia pide que lo reconsidere al menos en el caso de su cofradía, ya que sus embarcaciones no podían cubrir esa zona por su bajo calado.
75. En estas ocasiones de transporte de vena a más larga distancia procuraban tener contratados para la vuelta fletes de retorno con los que hacer más productivo el viaje.

Porcentajes de participación de los diferentes puertos en las extracciones de mineral.

Puertos	1791	1792	1793	1794	1829	1833	1842
Plencia	46,66	49,19	37,05	50,85	0,75	2,15	0,89
Mundaca	24,88	15,74	24,19	21,70	25,07	37,47	20,51
Górliz	2	3,84	9,70	3,60	1,95	1,26	1,61

Fuente: Uriarte Ayo, R. (1983).

La importancia de Plencia en el venaqueo queda sobradamente demostrada en este cuadro si observamos los porcentajes que la villa representaba sobre el conjunto de la actividad, cercanos al 50% e incluso superándolos. En 1829 nos encontramos con un drástico descenso del transporte de vena hasta situarnos en cifras que casi no superan el 1%, para Uriarte Ayo esta brusca caída se debe a un cambio de orientación en las actividades de la flota plenciana, más aplicada a partir de ahora al tráfico de altura, testimonio de ello es un informe fechado en Plencia el 21 de Marzo de 1835 en el que se apunta lo siguiente: "*No es la pesca el principal objeto de los navegantes de este gremio, sino la Navegación de altura y mucha parte de América*"[76].

Sin negar este cambio en la orientación de la marinería en la villa[77], considero que nos hallamos ante un fenómeno más complejo en clara relación con el proceso de crisis que está experimentando el puerto de Plencia, en esta decadencia juegan diversos factores como las propias dificultades en infraestructura, la negativa coyuntura internacional que hace muy insegura la navegación[78], la crisis de la siderurgia tradicional... una conjunción de diversas circunstancias que nos ayudan a comprender el cuasi cese de una de las actividades más lucrativas para la villa durante la Edad Moderna.

3.3. El cabotaje

Además de los viajes dedicados al abastecimiento de vena a las ferrerías, también fueron frecuentes, aunque en este ramo no despuntaron de una forma tan clara como en el anterior, los fletes de otro tipo de mercancías como madera, productos coloniales, pescado, carbón... Dentro de este cabotaje realizado por pataches y quechamarines principalmente, tendríamos que realizar una división distinguiendo un cabotaje de radio corto, que abarcaría puertos del norte del Estado, y un cabotaje fuera de las fronteras del reino, donde destacarían las relaciones con puertos franceses e ingleses.

---

76. En A.C.J.G., Marina, Registro 72, nº3. En "El tráfico marítimo del..." *Opus cit*; pág. 184.

77. Y de hecho ya estudiamos en el capítulo de la demografía la incidencia de la emigración a América en Plencia.

78. Desde finales del XVIII hasta ya cumplido el primer tercio del XIX las guerras parecen sucederse de manera casi continua, infectando el mar de corsarios y causando como ya hemos comentado con anterioridad numerosas pérdidas tanto humanas como materiales.

Las relaciones con el norte peninsular fueron muy frecuentes, y gracias a ellas la villa se abastecía de productos muy variados: de San Sebastián llegaban productos como habas, harinas, ciruelas, cacao, extracto de regaliz, madera, sal, azúcar, bebidas, tabaco, cueros, etc.; de Asturias y Galicia se recibían sardinas, grasa, sidra, piedras de afilar, escobas, frutas, arenques, etc., salvo de Gijón, de donde se exportaba casi exclusivamente carbón según recoge A. Zabala (1985). En ocasiones parece que se les presentaron algunos problemas en el tráfico con estos puertos, como en el caso de Ribadesella, que en 1787 muestra cierta preferencia a la hora de contratar servicios con marineros y barcos asturianos por la cercanía de éstos, dándoles ciertos privilegios, lo que motiva las quejas de las cofradías de Plencia y de Mundaca, que una vez más actuando de forma conjunta consiguen resolver la situación en su favor[79].

Un caso más especial será las relaciones de la villa, y en general las del comercio vizcaíno, con Santander. Esta última intentó erigirse a lo largo de la Edad Moderna en el puerto capaz de competir con Bilbao en el Norte, aunque sin éxito, al menos hasta casi el siglo XIX; la apertura al comercio americano de ciertos puertos del reino a finales del XVIII favoreció extraordinariamente a Santander, que adquirió una importancia relevante en su función de importadora de coloniales[80] y reexportadora de productos del norte como el hierro vasco. Pongamos un ejemplo en nuestra villa, según el "Estado del movimiento marítimo en el puerto de Plencia de 1855" de sesenta viajes realizados treinta y dos tenían como destino Santander, a donde llegaban los buques con lastre o maderas o carbón y salían con productos diversos procedentes la mayoría del mercado americano[81].

Las embarcaciones realizaban numerosos viajes a lo largo del año, para poner un ejemplo vamos a analizar la trayectoria de un navío de la villa, el "San Nicolás"[82] en 1828, según lo relata A. Zabala (1984): sus viajes empezaron en Plencia con lastre, de donde salió a buscar carga a Bilbao, una vez provisto de canela y otras mercaderías embarcó a Santander, de donde con nueva carga de harina partió hacia Coruña, puerto al que llegó tras una arribada forzosa a Gijón; del puerto gallego salió a Santander, y de aquí con azúcar a Bilbao, de donde retornaría al puerto montañés con fandería; descargada ésta, toma flete a Bayona con café, llegando a su destino tras una arribada forzosa a San Juan de Luz; una vez de cargar tablas de pino, guadañas, canela y fandería general en los muelles del Adour salió con destino a Santander, de donde partió para un descanso de un mes a su puerto de origen, Plencia. Puede que éste no sea el caso de todas las embarcaciones de la villa, pero sí que debió ser muy común la función de cabotaje entre

79. En septiembre de 1789 en El Ferrol se decreta que "*suplican se sirva mandar se guarden y cumplan los anteriores Decretos y q a los suplicantes se les atienda y admitan a los cargamentos de madera y mas comisiones qe se ofrescan sin distinción ni preferencia alguna sino por el orden y tiempo de sus entradas por corto qe sea*". En A.H.F.B., fondo de la Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia, Libro de Acuerdos de 1773-1871, sign. 3/1.

80. De Santander llegaban cacao de Caracas y Guayaquil, palo campeche, extracto de regaliz, azúcar de Veracruz y La Habana, melaza, cigarros, cueros al pelo de Buenos Aires, cueros curtidos, sal, arroz, y otros alimentos.

81. Documento publicado por HORMAZA, J.M. (1986; pp. 77-78).

82. Consultando la relación de embarcaciones que publica Teófilo Guiard en su obra *La industria naval vizcaína,* creemos que la mencionada embarcación es la de "San Nicolás de Bari", de sesenta toneladas de arqueo, que tiene por dueño a Juan Bautista de Andraca.

puertos distintos a los de su origen actuando de esta manera como transportistas de productos que no necesariamente deben proceder de la villa o sus inmediaciones, y que tampoco tienen porqué tener por destino a la misma.

En el análisis del cabotaje no hay que olvidar el comercio internacional en el que también participó nuestra villa con un interesante papel en determinados puertos. Hay que señalar que frente a la competencia bilbaína este papel de Plencia se nos muestra en su verdadera dimensión, como una actividad de importancia mucho menor en la economía local respecto a la significación del venaqueo, y es que el comercio internacional tenía un destino claro en el Señorío, Bilbao. Hay que comentar también la posición española en el mercado internacional para comprender mejor el papel de Plencia: la península era la proveedora de materias primas de calidad, al tiempo que importaba manufacturas, debido a una producción industrial prácticamente inexistente, y productos destinados a la provisión del mercado americano; esta situación marcará las relaciones que establezcan los puertos más importantes del reino, y también las de otros de menor envergadura como en el caso de nuestro municipio.

El cabotaje internacional practicado por Plencia se desarrollaba en dos áreas fundamentales: Inglaterra, y sobre todo Francia, destacando su actuación en Bretaña y en el sur del país galo. En el caso inglés A. Zabala[83] aventura que posiblemente pataches plencianos fueran los encargados de articular el comercio entre el norte de la península y el puerto de Bristol, éstos transportarían lana desde Bilbao, y un vez en Bristol fletarían azúcar, alcoholes, jabón, vidrio, manufacturas de cobre, ladrillos, tejas, etc.

Pero parece ser que donde con más fuerza se desarrolló el cabotaje de la villa fue en la zona de Bretaña en Francia, su puerto principal era Nantes, de donde España importaba azúcar, vino, aguardiente, paños, cereales, papel, etc.[84]; y a donde se exportaba fundamentalmente lana y antes del siglo XVIII también metales preciosos. Una vez abandonado Nantes los navíos se dedicaban a recorrer Bretaña y algunos ni siquiera volvían a su puerto de origen, realizando actividades de transporte entre los propios puertos bretones; Plencia aparece claramente ligada a este cabotaje, de hecho Zabala recoge la presencia de barcos de la villa en los siguientes puertos: en S. Gilles 23, en Morlaix 3, en Landernau 6, en S. De Olonne 26, uno en Brest, 3 en Chateaulin, 4 en Quimper, uno en Port L Abbe, y uno en Poulinguen; esta actuación tuvo una importancia notable en la década de los sesenta del siglo XVIII, deteriorándose las relaciones a partir de los setenta por las visicitudes entre el Consulado de Bilbao y Nantes. En la costa francesa cabría destacar otro puerto con el que Plencia mantuvo unas relaciones constantes, Bayona, de donde se importaban aguardientes, productos forestales, paños de Carcasonne y papel, y a donde se exportaba fundamentalmente lana; Zabala documenta estas relaciones de Plencia con el puerto del Adour dando las siguientes cifras para el siglo XVIII: 12 salidas en 1761, 20 en 1763, 20 en 1766, 14 en 1767, 10 en 1776, 23 en 1779, y 17 en 1780; aunque frecuentes, estas salidas fueron comercialmente poco significativas, ya que la mayoría de las veces los cabotistas plencianos arribaban de vacío, cargaban allí la mercancía, y la transportaban preferentemente al Oeste de

83. Los datos tomados acerca del comercio internacional están tomados de ZABALA, A. (1983).

84. ORELLA, J. L. (2003) realiza un interesante desglose del variado repertorio de intercambio en estas rutas comerciales.

Vizcaya, sobre todo a Santoña, aunque también se llegaba a San Vicente de la Barquera, Llanes, Ribadesella o Villaviciosa.

La rama del cabotaje es una de las que más afectadas se va a ver por la coyuntura bélica de finales del XVIII y de XIX, ya que las aguas, infectadas de corsarios[85] hacían del comercio una actividad de enorme inseguridad como ya hemos comentado con anterioridad. El descenso del cabotaje practicado por la villa es patente sobre todo a partir de la década de los noventa del XVIII, sumiéndose en la crisis general que comienza a vivir el puerto.

4. LA CONSTRUCCIÓN NAVAL

Para completar este apartado referente a la economía marinera de la villa hay que hacer un acercamiento al mundo de la construcción naval, presente en la misma desde tiempos medievales. De nuevo nos encontramos ante una de esas actividades de ciclo largo en Plencia, y que con la crisis del Antiguo Régimen y los cambios experimentados en el mundo de los astilleros dejará de tener el valor que representó durante casi seis siglos. Un problema que se va a plantear en su estudio es que la mayoría de los contratos relacionados con el ramo se hacían de forma oral, con las dificultades que ello conlleva a la hora de pleitos y reclamaciones que fueron abundantes por incumplimiento de la palabra dada; además, hasta mediados del XIX, las estadísticas industriales que se llevan a cabo no incluyen como industrias, ni siquiera como generadoras de rentas, a los astilleros, computándose la riqueza en el ramo del tráfico[86].

> A lo largo de muchos siglos, la construcción naval ha sido una cuestión de primer orden, puesto que el poderío y riqueza de una nación dependía, en gran parte, del dominio y control que se tuviese sobre los mares. Esta fue una realidad que aún tomó mayor importancia tras el descubrimiento del Nuevo Mundo[87].

Como señala M. Barkham (1989), las provincias de Vizcaya y Guipúzcoa formaron el principal núcleo de la construcción naval española en el siglo XVI, conservando un lugar igualmente destacado con posterioridad.

Es el siglo XVI la época de florecimiento de los astilleros vizcaínos, consolidándose la infraestructura de los mismos en puertos como Mundaca, Busturia, Ea, Elanchove... Las ordenanzas de la villa de Plencia de 1508 son de nuevo un reflejo de la importancia que esta actividad representaba para los habitantes de la misma, incidiéndose en aspectos como la explotación forestal, la actividad de los maestres de naos, y la utilización de los navíos construidos en la villa. Se documenta la existencia de una astillero, pero se observa como la instalación de tinglados se desplaza a la margen derecha de la ría, en las mencionadas ordenanzas se especifica lo siguiente: "*que ninguno nin algunos vesinos de la dicha villa nin foranos no sean hosados de fazer carpenteria ni calafatear en el cimiterio de la dha yglesia ninguna pinaça nin batel nin galion mayor ni menor, so pena de*

85. Actividad en la que a veces participaba también la propia Plencia.

86. Apuntado por ZABALA, A. (1989; p. 202).

87. En ODRIOZOLA, L. (1998; p. 96).

seysçientos maravedis..."[88]. En el siglo XIX el número de astilleros con los que contaba la villa era de dos, uno situado en la plaza que lleva el mismo nombre, y otro de menor obraje en el camposanto, lo que nos indica el progresivo éxito que tendrá esta actividad en la economía local.

La localización de un astillero venía determinada en parte por la facilidad del transporte de las materias primas necesarias, fundamentalmente la madera, hasta ellos, y porque reunían las condiciones necesarias para construir barcos: piso firme y llano para almacenar maderamen y hacer la construcción, situados de tal forma que se podía efectuar con cierta seguridad la botadura de los cascos terminados[89]. La actividad que se realizaba en los mismos era incesante, llevada a cabo por carpinteros, herreros, calafates... un importante grupo de profesionales en distintos grados dedicados a la construcción de buques.

La construcción de un navío se podía dividir según A. Zabala (1985) en tres sectores: por una parte en lo referente al casco, su articulación, y calafateado para impermeabilizarlo[90], así como las lanchas que el mismo pueda llevar; la arboladura, incluido su transporte y su ajuste; y finalmente la aplicación del velamen y la jarcia necesarios para su puesta a punto. El coste de estos tres apartados varía según las características del navío en cuestión, el arqueo, la arboladura etc.; si se necesita un mástil de mucha altura, no sería suficiente con los robles de la villa y habría que importar madera desde Marquina o Navarra, elevando el precio considerablemente; la partida de la ferretería también supone un gasto importante, sobre todo en las anclas, aunque también hay que incluir la clavazón y otras herramientas necesarias para montar la arboladura; finalmente en un punto de varios habría que incluir los gastos de equipamiento como el poliamen[91], velas que procedían del Norte de Bretaña, la ferretería de cocina, las palas para el venaqueo, banderas, remos...

Sin duda el capítulo de lo referente a la madera y su trabajo suponía una de las labores de mayor relevancia en la construcción naval, incluye dos tipos de trabajos:

---

88. Recogido de RIVERA MEDINA, A.M. (1983).

89. Ibidem., p. 250.

90. En las ordenanzas de la Cofradía se recoge lo siguiente respecto a la labor del calafateado: "*es una de las cosas más esenciales para la navegación que el navío esté estanco y seco de aquilla y costado, en lo que consiste la seguridad en las vidas de los mareantes, ó á lo menos su menor trabajo en la bomba, y también el que no padezcan averías los géneros de comercio que se carga, cuios objetos merecen toda la atención*".

    Bikandi (1989) apunta como en las ordenanzas se regula el proceso desde el momento del apalabramiento entre el capitán o el interesado y los maestros calafates, que eran los que determinaban el día del comienzo del trabajo. Luego se repartían a los calafates por los barcos de la manera más equitativa posible, en función de su profesionalidad y oficio.

91. Respecto al cordelaje RIVERA MEDINA, A.M. (1988, pág. 87) comenta lo siguiente: "*El cordelaje de las embarcaciones en la antigüedad se fabricaba con esparto, proveniente de la zona de influencia del mar Egeo, hasta una época que se sitúa entre los siglos XVI y XVII, momento en que se reemplaza el esparto, mucho más blando, por el cáñamo. El menor precio del cáñamo y el dinamismo de la ruta del Báltico podían ser las causas de este cambio. Lo cierto es que al final del Antiguo Régimen se convirtió en la fibra vegetal predominante en la factura de cabos. (...) La Corona no tardó, por una parte en estimular y privilegiar el cultivo del cáñamo, y por otra parte crear una ordenación que protegiera la importación de la materia prima, que se consideraba vital para los intereses de la Real Armada.*".

por un lado el realizado antes de que la madera llegue al astillero, y por otro el que se lleva a cabo ya en la ribera. Respecto al primero, éste comprende las labores de selección de los árboles a talar, su talado, desbrozado y devastado, aserrar las tablas en la cantidad y forma necesarias, y el traslado hasta el astillero; estas labores implicaban a un buen número de asalariados, que solían contratarse por trabajos concretos, el bosquero o perito en madera, elige los pies de árboles más convenientes para la construcción, y supervisaba la tarea de los aserradores que eran los encargados de trabajar la madera hasta obtener las formas y curvaturas necesarias, las tablas obtenidas eran transportadas por carros de bueyes que también llevaban el mineral de hierro a las ferrerías y de éstas el elaborado al astillero[92]. El astillero era del dominio de los carpinteros de ribera, los maestres carpinteros eran los que trazaban y construían el barco[93], aunque dependiendo de la habilidad de los mismos estaban o no capacitados para los de gran tonelaje (mayores de 150 o 200 toneladas)[94], sus conocimientos eran empíricos, y de hecho Barkham (1989) afirma que muchos de ellos no sabían ni leer ni escribir; tras la figura del maestre se situaban toda una serie de oficiales carpinteros y aprendices que por lo general también conocían el oficio del calafateado, así como toneleros, cordeleros, y otra serie de artesanos de ocupación más polivalente que la del maestro[95].

Una vez construido el barco era labor de los calafates impermeabilizarlo mediante el acoplamiento de estopa en las juntas de la madera y su posterior baño en brea caliente para sellarlo, aun así la conjunción de agua, aire e insectos terminaba por corromper la madera con el tiempo. Para atenuar y ralentizar este proceso se optó por realizar ciertas medidas preventivas que mejoraron con los avances de la ciencia. Una primera acción se llevaba a cabo en la selección de los árboles a talar para la obtención de madera, empleándose los plantados en la parte norte de los bosques, zonas más afectadas por las inclemencias meteorológicas, y por lo tanto con un tratamiento "natural" contra la humedad; además el talado se realizaba durante los meses de noviembre, diciembre y enero de cada año durante la fase lunar de cuarto menguante, pues parece que tanto la época como la fase lunar afectaba a la calidad de la madera extraída en la tala. Aún con estas medidas el proceso de podredumbre de la madera resultaba difícil de frenar, se siguieron varios métodos para mejorar en este aspecto como cubrir la parte que se va a sumergir de la embarcación con planchas de metal o clavazón, lo que aumentaba el peso de la nave por el contrario, o medidas como las adoptadas por los portugueses como quemar exteriormente varias veces los barcos para que quede una capa de carbón por fuera más aislante, medida que llevaba implícito el peligro de un incendio mayor por lo que pocas veces se llevaría a cabo en una sociedad gravemente preocupada por los problemas que ocasiona el fuego; fue a finales del XVIII cuando un vienés descubrió un nuevo "cinabrio", una especie de barniz muy fuerte y corrosivo capaz de preservar la ma-

92. Estas labores solían realizarlas campesinos en busca de un complemento monetario a la economía familiar, que como podemos apreciar en el caso de la villa, permite un grado de diversificación en las fuentes de obtención de ingresos amplio por la diversidad de actividades que se desarrollan en el marco urbano.

93. A menudo, ellos también llevaban a cabo la labor del bosquero.

94. En los astilleros de Plencia por lo general las naves construidas no llegaban a alcanzar ese tonelaje.

95. Entre éstos encontramos a otro tipo de carpinteros, "los de blanco", cuya labor en sí era de menor importancia, eran los encargados de realizar las labores interiores de los barcos, tales como los camarotes, muebles, mamparas, etc.

dera del agua, el aire e insectos, dando a la madera una duración tres veces superior a la de las condiciones normales[96].

La actividad realizada en los astilleros era incesante, de sol a sol, con unas condiciones laborables francamente duras y que apenas conocen variaciones de un puerto a otro, de ahí que la siguiente descripción del trabajo en los astilleros de Antonio de Gaztañeta en 1711 se pueda extrapolar al caso de Plencia y acercarnos más al mundo que s vivía en los mismos:

> [...] en esta tierra (solo en los Astilleros donde se fabricaban vageles) trabajaban de luz en luz todo el año, sin distinzión de tiempo y sólo se les da un ora para medio día para comer, pues a las doze se llama y hasta la una no buelven; y esta Canal de los Passajes, así carpinteros como galafates y marineros en el verano, no se mueben de tierra para hir a bordo hasta que den las seis y a las ocho dadas todos salen en tierra a almorzar, asta las nueve dadas no se mueven, a las doze dadass vuelven a comer y hsta la una no se mueben para ir a bordo y a las seis de la tarde dejan el trabajo (...) todos los dias que desde que amaneze hasta las seis están trabajando para otro como desde las seis de la tarde hasta anochezer, y solo a las horas expresadas como comunidad [...][97].

Según M. Barkham, dos factores estimularon la construcción de barcos en el País Vasco, el aumento de la demanda y los subsidios de la corona para fabricarlos, y además cada vez de mayor tamaño, y es que las necesidades de la armada y la Carrera de Indias impulsaron notablemente esta actividad[98]. La tipología de navíos construidos en los astilleros vascos evoluciona a lo largo de la Edad Moderna, desde la nao de uso múltiple en el siglo XVI a una gran especialización en el siglo XIX, distinguiéndose fragatas, corbetas, cachemarines, lanchas, balandras, polacras, lugres, goletas[99]... barcos destinados a diferentes tipos de actividades, y por lo tanto más aptos para fines concretos.

La construcción naval es una actividad que al igual que el comercio o la pesca experimentará importantes cambios desde el siglo XVI al XIX. El siglo XVI es una etapa de florecimiento de la construcción naval, en parte gracias a la coyuntura excepcional de apoyo a la industria naval emprendida por los monarcas castellanos desde los albores del siglo XV y continuada por Carlos V y Felipe II, que se refleja en una etapa de mayor ordenamiento jurídico de la actividad como ya hemos podido comprobar anteriormente;

---

96. En ODRIOZOLA, L. (1998; p. 139).

97. Ídem, p. 136.

98. El propio autor señala otra posible hipótesis acerca del carácter de la influencia de la Corona en la construcción naval no tan positiva, Hasta 1570 carecía de barcos propios en el Atlántico, dependía ara sus empresas de naos que requisaba o alquilaba, e incluso después del desastre de la Armada Invencible continuó basándose en ba4rcos de particulares. Los perjuicios que esta política ocasionaba a los mismos eran importantes, los dueños de los barcos recibían una especie de "sueldo" por el alquiler del barco, sueldos que no compensaban la pérdida de fletes y que llegaban con muchos años de retraso si es que lo hacían, pudiendo llegar el caso de arruinarse en la inversión. Ídem, pp. 241.

99. La mayor parte de la actividad constructora se centraba en torno a los cachemarines y los bergantines. Los primeros tenían su origen en Francia, de carácter mixto para cabotaje y pesca, al que además se le podía dar un uso bélico; se trataba de embarcaciones de proa casi recta y popa ligeramente redondeada para albergar un timón sólido, su arqueo solía rondar entre las 20 y 65 toneladas. Los bergantines eran buques de casco fino y grácil con una capacidad de arqueo entre las 70 y 200 toneladas. En ZABALA, A. (1989).

J.L. Casado Soto (1998) recoge en una relación de naos y otros navíos que se hallan entre los puertos de Santander y Fuenterrabía de Enero de 1533, sobre Plencia se indica lo siguiente:

- Un galeón de Diego de Çabal, de LXX toneles. Bien aparejado. Sin flete.
- Demás de los dichos navíos hay en los dichos lugares XXXII zabras de diversos portes, las quales son fáciles de aparejar, porque va en ellas poca gente.
- Hallaronse en los astilleros de las dichas partes XII naos que se están labrando, a todas las quales faltan aparejos, y paresçe que no podran servir por el presente con la brevedad que se requiere.
- Esperase la flota de Flandes y la del Andaluzia.

Entre las tipologías que se mencionan en el documento hay que destacar el elevado número de zabras, este tipo de embarcaciones derivaban de las pinazas, término que a largo del XVI tiene un uso genérico refiriéndose en general a barcos pequeños que englobarían tanto a zabras como chalupas y galeones[100]. Dentro de las denominadas pinazas encontraríamos dos grupos, las de menor tonelaje empleadas para la pesca costera, y otras, las "pinazas mayores" que alcanzaban los doce metros de eslora, popa redonda, dos medias cubiertas y dos palos o mástiles (mayor y trinquete), su tripulación era más numerosa, entre diez a doce hombres, y sus funciones más diversas, así podía compaginar la pesca invernal con un activo comercio de cabotaje veraniego, y es que era frecuente que unidades de todas las tipologías navales se utilizaran en tareas propias de otro tipo de embarcaciones siempre que la ocasión lo requiriese. Como afirma J. L. Casado Soto (1998), La necesidad económica de mantener los buques ocupados en empresas rentables durante la mayor parte del tiempo posible a lo largo del año, en concurrencia con el imperativo estratégico, eran los condicionantes que propiciaban tal promiscuidad.

Desde finales del XVI este exitoso panorama se torna en crisis en el Señorío, abandonándose la construcción de navíos de alto porte como las naos (de 100 a 250 toneladas), que a partir de la década de los ochenta se puede explicar por el desastre de la Armada Invencible y el paulatino incremento de hostilidades en el Atlántico, lo que hace descender la inversión de la iniciativa privada en el sector que se hace notar especialmente en los astilleros de menor envergadura de las costas vascas, como el caso de Plencia[101]. La crisis se va a generalizar en el XVII coincidiendo con el declive comercial que afecta directamente a la actividad constructora que de nuevo se ve frenada.

A partir del segundo cuarto del siglo XVIII el panorama de los astilleros vizcaínos vuelve a cambiar con la reactivación del comercio en sus diferentes puertos tras superarse los avatares bélicos del comienzo de la centuria. En el primer tercio de siglo ocurre un im-

100. La utilización del término galeón para describir embarcaciones de elevado porte no se generaliza hasta la segunda mitad del siglo XVI, lo que explica una división entre galeones menores, entre los que entra el citado en la villa, y mayores con un porte de 100 a 160 toneladas. En BARKHAM, M. (1998).

101. No es este el caso de aquellos astilleros ligados a la construcción de galeones para el rey, que tenía que rehacer una flota tras la derrota, que desde 1590 a 1639 experimentaran elevadas cotas de producción como fue el caso de Rentería, Deva, Lequeitio, Motrico, o Zumaya. En ODRIOZOLA, L. (1999).

portante hito en la construcción naval en lo referente a su reglamentación: se imponía un método para la construcción naval por Real Decreto, el del guipuzcoano Don Antonio de Gaztañeta, haciéndose los buques según los planos del mencionado arquitecto naval. Tras este primer paso los sistemas constructivos fueron modificándose en busca de mejoras para los navíos de la Real Armada, aunque con anterioridad ya se habían publicado tratados como el de Tomé Cano, *Arte de fabricar, fortificar y aparejar naos* de 1608, e incluso se habían promulgado ordenanzas acerca de las dimensiones que debían guardar los barcos destinados a la Carrera de Indias[102]. Aunque la incidencia de estas mejoras en el conocimiento constructor no afectara mucho a una producción de tipo más artesanal como la de la villa de Plencia, no hay duda de que son reflejo de un nuevo interés e impulso del sector que pronto comienza a dar sus resultados, la relevancia de la construcción naval de Plencia a finales del siglo XVIII era tal, que en el Señorío se presentaba como la mayor potencia en este ramo con 59 embarcaciones entre mayores y menores, frente a las 15 de Bilbao y las otras 34 restantes de los demás puertos en conjunto en 1797[103].

Tras el periodo de apogeo de finales del XVIII en esta materia, el siglo XIX va presentando una gradual recensión en el desarrollo de la construcción naval en todas las vascongadas, situación que se explica no sólo por las propias dificultades que las tensiones y guerras internas que se producen en esta centuria y que afectan a la coyuntura económica general, sino también por la crisis del comercio a nivel internacional por contiendas que superan el ámbito nacional y que dificultan el aprovisionamiento de material como jarcia, velamen, y arboladura, necesarios en los astilleros. En 1801 ya se experimentan los efectos de estas dificultades en el número de navíos que forman parte del puerto de Plencia, lo que nos indica en cierta manera el grado de actividad de sus astilleros, descendiendo de los 59 de 1797 a 33, que en 1828 se reducen de nuevo a 12; el descenso de la actividad es tan acusado en las décadas posteriores que en 1890 sólo encontramos una embarcación en la flota de la villa[104]. Esta contracción es general en toda la provincia, aunque expresada de forma más dramática en Plencia; la actividad de los astilleros volverá a tener un fuerte protagonismo en el sector industrial en el siglo XX sobre todo a orillas del Nervión, pero Plencia no retomará este sector desde el XIX.

Con el comienzo de los problemas en el puerto la construcción naval aparece con más interés en la documentación, así Guiard (1917) recoge para 1800 un decreto por el que los barcos nuevos construidos en astilleros plencianos para fuera del Señorío pagarían una imposición de cuatro reales para la caja de la Cofradía, en 1815 se ordenó que los capitanes o quienquiera que intentase labrar nave y abrir excavaciones para ello en los suelos de la villa había de pedir licencia a los alcaldes de mar. Pero los problemas se desatan ya con bastante urgencia en 1819, cuando en los decretos municipales se establece una lucha entre los intereses de burgueses constructores navales, representados por Miguel de Cucullu y Juan Bautista Muñecas, y los del común de la villa que deseaban la creación de un parque arbolado, ya que estos individuos llevaban a cabo una explotación del Camposanto con fines particulares, todo ello coincidiendo con un periodo liberal en el que se fomenta este tipo de actuaciones por razones económicas; se llega a una solución

102. En ODRIOZOLA, L. (1998).

103. En ZABALA, A. (1989).

104. Ibidem.

compartida repartiendo el Camposanto la mitad como astillero y la otra como muelle, fijando unos impuestos de tres reales por tonelada de arqueo construida en las naves.

Hemos mencionado a dos nombres dedicados a esta actividad, pero fueron auténticas sagas familiares las que llevaron a cabo esta labor constructora, con apellidos que recoge Guiard y en los que se mezclan la villa con las anteiglesias cercanas: Manene, Arana, Olaguibel, Andraca, Zuazo, Arteta, Fano, Ajeo, Muñecas, Sertucha, Uriarte, Artamoniz, Cucullu, Garay, Menchaca, Lopategui, Gorordo, Barasorda, Igartua, Sandeliz, Egusquiza etc. Será muy frecuente encontrar estos apellidos entre los principales cargos de la villa. Los apellidos citados formaban parte de las familias más pudientes de Plentzia, con inversiones que a menudo se complementaban con las realizadas en el sector comercial, siendo usual que se embarcaran en la labor de la construcción y después ellos mismos fletasen el navío en busca de los beneficios del tráfico, incluso capitaneando el propio barco. Las inversiones podían realizarse de forma individual, o bien entre varios con distintos porcentajes en los beneficios según lo aportado por cada miembro; este tipo de inversión permitía la obtención de beneficios en este ramo a otros personajes menos pudientes que participaban en la construcción naval con inferiores porcentajes, pequeños comerciantes y artesanos entraron de esta manera a formar parte del circuito inversor directamente relacionado con el mar en la villa animada gracias a la construcción naval y al comercio de cierto “espíritu empresarial” en sectores más amplios de la población[105].

El ramo de la construcción también se vio seriamente afectado por la coyuntura bélica del XIX, insertándose en la crisis general que vive el puerto; Guiard nos explica que para fines del XIX Plencia y su distrito ya no participaban de la industria naval, en un momento de éxito de esta actividad en otras áreas del Señorío.

La estrecha relación de Plencia con el mar no termina en la ya citada crisis de la marinería del siglo XIX. A lo largo de un par de siglos la villa ha ido readaptando su perfil a uno más tranquilo y vacacional pero mirando siempre al mar. Hoy nos cuesta imaginar el trasiego de pataches y zafras en la ría surcada por embarcaciones de recreo, el ruidoso faenar de los carpinteros en los astilleros de la ribera, los quehaceres relacionados con la pesca y las conserveras… Y sin embargo, la aportación de la villa de Plencia en la historia marinera de Vizcaya no ha sido menor, relevante incluso en áreas como el transporte de hierro. Un paseo por sus tranquilas calles todavía nos rememora en su entramado, en algunos restos de su patrimonio, este rico pasado marinero, una historia que enorgullece a sus habitantes, y que merece un reconocimiento como en el que en estas jornadas se está ofreciendo.

105. En BARKHAM, M. (1989).

5. BIBLIOGRAFÍA

APRAIZ, J.A.; ASTUI, A. "La pesca en Euskalerria. La pesca de litoral". En *Itsasoa: el mar de Euskalerria, su naturaleza, sus hombres y su historia*, vol. II. San Sebastián: Ed. Etor, 1989; pp. 119-220.

ARIZAGA, B.; BOCHACA, M. "El comercio marítimo de los puertos del País Vasco en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media". En: *Itsas Memoria*, vol. IV. San Sebastián: Museo Naval, 2003; pp. 41-55.

ARAGÓN RUJUANO, A.; ALBERDI, X. "El proceso de institucionalización de las cofradías guipuzcoanas durante la Edad Moderna. Cofradías de mareantes y de podavines". En: *Vasconia*, nº 30, 2000; pp. 205-222.

ARRIZABALAGA, F.; AGUIRRE M.A. "Aproximación al sector pesquero vizcaíno en el siglo XIX. Producción y comercialización". En: *Bermeo*, nº 6, 1986-1987; pp. 19-300.

BARKHAM, M. "La construcción naval en Zumaia. (1560-1600)". En: *Itsasoa: el mar de Euskalherria, su naturaleza, sus hombres y su historia*, vol. II. San Sebastián: Etor, 1989; pp. 211-276.

—. "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?". En: *Itsas Memoria*, vol. III. San Sebastián: Museo Naval, 2000; pp. 29-75.

—. "Las pequeñas embarcaciones costera vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el "galeon", la "chalupa" y al "pinaza"". En: *Itsas Memoria*, vol. II. San Sebastián: Museo Naval, 1998; pp. 201-222.

—. "El comercio marítimo vizcaíno y guipuzcoano con el Atlántico peninsular (Asturias, Galicia, Portugal, y Andalucía) y con los archipiélagos de Canarias y Madeira al principio de la Edad Moderna". En: *Itsas Memoria*, vol. IV. San Sebastián: Museo Naval, 2003; pp. 147-165.

BIKANDI, J.J. "Aspectos sociales de la actividad pesquera. Los ciclos laborables y las compañías". En: *Itsasoa: el mar de Euskalherria, su naturaleza, sus hombres y su historia*., vol. IV. San Sebastián: Etor, 1989; pp. 149-174.

—. "Cofradía de pescadores". En: *Itsasoa: el mar de Euskalherria, su naturaleza, sus hombres y su historia*, vol. VI. San Sebastián: Etor, 1989; pp. 19-44.

BILBAO, L.M. "Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-16590). Una visión panorámica". En: Itsas Memoria, vol. IV. San Sebastián: Museo Naval, 2003; pp. 259-287.

CASADO SOTO, J.L. "Aproximación a la tipología naval cantábrica en la primera mitad del siglo XVI". En: *Itsas Memoria*, vol. II. San Sebastián: Museo Naval, 1998; pp. 169-193.

DELMAS, J.E. *Guía histórico descriptiva del viajero en el Señorío de Vizcaya*. Bilbao: Ed. La Gran Enciclopedia Vasca, 1900.

DUO, G. "Cuatro aspectos de la enseñanza de náutica en el País Vasco (s. XVI-XIX)". En: *Cuadernos de Sección de Geografía e Historia*, nº 27, 1998; pp. 87-99.

—. "Modificaciones en las condiciones de trabajo de los maestros de Náutica, entre el Antiguo Régimen y el liberalismo". En: *Cuadernos de Sección de Historia y Geografía*, nº 30, 2000.

—. "Transcripción de las ordenanzas de S. Pedro de la villa de Plencia". En: *Plentzia azterlanak*. Plencia: Ayuntamiento de Plencia, 1985.

ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.; SESMERO CUTANDA, E. "La pesca en Vizcaya. A comienzos de la Edad Moderna". En: *L aventure maritime, du golfe de Gascogne á Terre-Neuve*. Editions du CTHS, 1995; pp. 377-387.

ERKOREKA, J.I. "Aproximación histórica al estudio de las relaciones institucionales entre las cofradías de mareantes y los municipios costeros vascos". En: *Bermeo*, nº 8, 1990-1991; pp. 171-223.

—. "Las compañías de pesca del litoral vasco durante el Antiguo Régimen". En: *Itsas Memoria*, vol. III. San Sebastián: Museo Naval, 2000; pp. 179-222.

—. *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*. Gasteiz: Gobierno Vasco, Departamento de Agricultura y Pesca, 1991.

FERNÁNDEZ DE PINEDO, E. "Estructura de los sectores agropecuario y pesquero vascos (1700-1870)". En: *Noveno Congreso de Estudios Vascos*; pp. 97-108.

GARATE, M. "El sector mercantil vascongado durante el siglo XVIII. Una aproximación historiográfica". En: *Itsas Memoria*, vol. I. San Sebastián: Museo Naval; pp. 70-89.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E. "Las cofradías de pilotos, mareantes y pescadores vascas (siglos XIV al XVI)". En: *L'aventure maritime, du golfe de gascogne á Terre-Neuve*. Comité des Travaux historiques et scientifiques, Editions du CTHS, 1995.

GARMENDIA LARRAÑAGA, J. *Gremios, oficios y cofradías en el País Vasco*. Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, 1979.

GRACIA CÁRCAMO, J. "El sector pesquero en la historia del País Vasco: esbozo de los conocimientos actuales y problemas abiertos a la futura investigación historiográfica". En: *Itsas Memoria*, vol. I. San Sebastián: Museo Naval, 1996.

GUIARD, T. *La industria naval vizcaína*. Bilbao: Bilbaína de Bellas Artes, 1917.

HOMOBONO, J.I. *Conservas de pescado y litografía en el litoral Cantábrico*. Madrid: FEVE, 1995.

HORMAZA, J.M. "Apuntes etnohistóricos de Plencia (y II)". En: *Plentzia azterlanak II*. Plencia: Ayuntamiento de la villa de Plentzia, 1986; pp. 15-91.

HUXLEY, S. "Los vascos y las pesquerías transatlánticas (1517-1713)". En: *Itsasoa: el mar de Euskalherria, su naturaleza, sus hombres y su historia*, vol. III. San Sebastián: Etor, 1989; pp. 27-148.

IBÁÑEZ, M.; TORRECILLA, M.J.; ZABALA, M. "El patrimonio conservero en Bizkaia". En: VVAA.: *Las conservas de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*. San Sebastián: Museo Naval, 1997; pp. 189-211.

LÓPEZ, E. "Escabeche, salazón y conserva. Una primera aproximación a la transformación del pescado en el País Vasco (1795-1975)". En: VVAA*.: Las conservas de pescado en el País Vasco. Industria y patrimonio*. San Sebastián: Museo Naval, 1997; pp. 189-211.

LÓPEZ-LOSA, E. "La pesca en el País Vasco. Una visión a largo plazo (siglos XIX y XX)". En: *Itsas Memoria*, vol. III. San Sebastián: Museo Naval, 2000; pp. 239-277.

MAIZ ALKORTA, J.A. "Estructura portuaria pesquera vizcaína". En: *Ernaroa*, nº 9-10, 1993.

MONTERO, M.; GARCÏA DE CORTAZAR, F. *Diccionario de historia del Pais Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1983.

ODRIOZOLA, L. "La construcción naval en Gipuzcoa. Siglos XVI-XVIII". En: *Itsas Memoria*, vol. II, 1998; pp. 93-146.

—. "La industria naval como motor de la economía en los siglos XVI-XVII". En: GRACIA CARCAMO, J.; MIEZA R.M. (Eds.): *Haciendo Historia Homenaje a Mª Angeles Larrea*. Leioa: Universidad del País Vasco, 1999; pp. 63-84.

ORELLA, J.L. "Comercianes vascos en Normandía, Flandes y La Hansa: 1452-1526". En: *Itsas Memoria*, vol. IV. San Sebastián: Museo Naval, 2003; pp. 65-115.

PRIOTTI, J. "El comercio de los puertos vascos peninsulares con el noroeste europeo durante el siglo XVI". En: *Itsas Memoria*, vol. IV. San Sebastián: Museo Naval, 2003; pp. 193-207.

RIVERA MEDINA, A.M. "Paisaje naval, construcción y agentes sociales en Vizcaya: desde el medioevo a la actualidad". En: *Itsas Memoria*, vol. II. San Sebastián: Museo Naval, 1998; pp. 49-93.

TUCK, J.A.; GRENIER, R. "Establecimiento ballenero vasco del siglo XVI en el Labrador". En: *Investigación y ciencia*, Enero 1982; pp. 82-91.

URIARTE AYO, R. "El tráfico marítimo de mineral de hierro vizcaíno (1700-1850)". En: *Historia de la economía marítima del País Vasco*. San Sebastián: Txertoa, 1983; pp. 135-186.

—. *Estructura, desarrollo y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840)*. Lejona: UPV, 1984.

—. “El hierro vasco y los mercados europeo y colonial durante el Antiguo Régimen”. En: Itsas Memoria, vol. IV. San Sebastián: Museo Naval, 2003; pp. 313-327.

URIARTE GARCÍA, M. *Plentzia. Estudio histórico-artístico*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2004.

VV.AA. *Diccionario geográfico estadístico histórico*. Juntas Generales de Vizcaya, 1990. Voz Plencia.

ZABALA, A. “Notas sobre la crisis del Antiguo Régimen en Vizcaya”. En: *Historia del País Vasco-Siglo XVIII*. Universidad de Deusto, 1985.

—. “La construcción naval en el País Vasco en el siglo XIX”. En: *Itsasoa: el mar de Euskalerria, su naturaleza, sus hombres y su historia*, vol. 7, 1989.

—. “La evolución de la marinería en el norte durante el siglo XVIII”. En: *Bermeo*, nº 1, 1981; pp. 203-218.

—. “Notas sobre el cabotaje vasco en el siglo XVIII”. En: *Ernaroa*, nº 1, 1985; pp. 109-127.

—. *Arquitectura naval en el País Vasco*. Gobierno Vasco, 1984.

—. *La función comercial del País Vasco en el siglo XVIII*. Zarautz: Itxaropena, 1983.