

Las escuelas de Náutica de Plencia y Gorliz, s. XVIII-XX

Duo, Gonzalo¹

La Ilustración se proyectó en la cultura de Vasconia a través de los estudios científicos; aplicados a la Navegación tuvieron una notable extensión social en los estudiantes de Náutica. La planificación de la carrera mejoró durante el s. XIX. La reforma de 1924 redujo las escuelas oficiales a cinco, incluida la de Bilbao, desapareciendo la de Plencia en 1933.

Palabras Clave: Navegación. Enseñanza científica en Vasconia. Plentzia. Gorliz.

Ilustrazioa ikasketa zientifikoen bidez proiektatu zen Euskal Herriaren kulturaren; Nabigazioari aplikaturik, horiek gizarte hedapen nabarmena izan zuten Itsasketa ikasleengan. Karreraren plangintza hobetu egin zen XIX. mendean. 1924ko erreformak bostera murriztu zituzten eskola ofizialak, Bilbokoa horien artekoa zela, eta Plentziakoa 1933an desagertu zen.

Giltza-Hitzak: Nabigazio. Euskal Herriko irakaskuntza zientifikoa. Plentzia. Gorliz.

L'illustration s'est projetée dans la culture de la Basconie à travers les études scientifiques; appliquées à la Navigation elles eurent une grande acceptation sociale chez les étudiants de la Navigation. La planification des études s'améliora durant le XIXème siècle. La réforme de 1924 réduisit les écoles officielles au nombre de cinq, y compris celle de Bilbao; celle de Plencia disparut en 1933.

Mots-Clés : Navigation. Enseignement scientifique en Basconie. Plentzia. Gorliz.

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

1. INTRODUCCIÓN

1.1. Los pilotos de altura, un oficio del Renacimiento

Desde los tiempos más remotos, el saber profesional del pilotaje se transmitía oralmente, existiendo una costumbre universal por la cual los pilotos en activo seleccionaban entre los marineros más idóneos a los futuros pilotos y los tomaban a su cargo. Un sistema equivalente al gremial de oficial y aprendiz. En realidad, siempre ha permanecido esta costumbre, distraendo las largas horas de gobierno del barco, día y noche.

Pero los grandes avances técnicos en la navegación a vela que se desarrollaron durante el Renacimiento hicieron necesarios los estudios teóricos de pilotaje. La transformación más notable se produjo durante las primeras décadas del s. XIV. El infante Enrique de Portugal reunió en Sagres (Cabo San Vicente) a los más destacados teóricos de Navegación. Aplicando métodos empíricos se emprendieron desde el puerto de Lagos los descubrimientos de la costa atlántica de África, que permitió a Vasco de Gama doblar el Cabo de Buena Esperanza en 1487 y a los portugueses alcanzar Asia. Al morir el Infante, en 1460, todo el bagaje teórico pasó a Lisboa, bajo los auspicios de su sobrino y continuador el rey Joao II¹.

Los nuevos conocimientos geográficos, marítimos y comerciales se guardaban con el mayor secreto. Así, cuando Colón regresó de su primer viaje a América (proyecto que había rechazado el rey de Portugal), la corona de Castilla siguió la misma estrategia de guardar en secreto las “derrotas”, los circuitos marítimos, para conservar el monopolio de la explotación de los nuevos territorios. Se creó la Casa de Contratación de Sevilla en 1503, como depósito, control y administración de los territorios descubiertos y, desde 1507 el cargo de Piloto Mayor para la “carrera” de Indias, con oficio de examinar y graduar a los Pilotos...².

Estos viajes a países desconocidos exigían una pericia extraordinaria de los pilotos. Su profesión alcanzó una gran importancia. Los nuevos conocimientos que obtenían empíricamente de sus viajes los registraban obligatoriamente en los Diarios de a Bordo, que se registraban en la Casa de Contratación. Lisboa y Sevilla concentraron todas las novedades geográfico-marítimas con relación a Asia y América durante las primeras décadas del s. XVI³.

En cambio, los mares del Atlántico Norte fueron muy frecuentados desde la Edad Media, siguiendo derrotas que eran conocidas por todos los pilotos de sus riberas. El gran desarrollo de la Náutica que se obtuvo por la dinámica de los “descubrimientos” portugueses y castellanos repercutió en el avance de esta ciencia y se proyectó en las mejoras de la cartografía, la construcción naval, aplicación de instrumentos, etc., haciendo más segura la navegación.

1. KONETZKE, Richard. *El imperio español*. Madrid: Nueva Epoca, 1954; pp. 25-95.

2. LÓPEZ PIÑERO, José M. *El arte de navegar en la España del Renacimiento*. Barcelona: Labor, 1986; pp. 128 y ss.

3. SILVA, Antonio. *A Hidrografia nos descobrimentos portugueses*. Lisboa: Comissao Cultural da Marinha, 1994; 213 p.

Al fundarse el Consulado de Bilbao, en 1511, se dedicó una atención especial a la instrucción de los pilotos, de cuya pericia dependía la fiabilidad de la navegación de altura, en aguas del Atlántico y del Mediterráneo, principalmente. Los primeros maestros de Cosmografía del Consulado documentados se apellidaban Agurto y Laraudo⁴. Este último apellido era el de una familia de marinos y comerciantes de Plencia⁵.

1.2. Los maestros de Náutica de la Edad Moderna en Vasconia

Los estudios de Náutica decayeron junto con la expansión de la crisis económica europea, durante las últimas décadas del siglo XVI. El Consulado reclamó del anciano Felipe II un maestro que enseñara de nuevo la teoría de la Navegación. Un año después, en 1582, el Rey envió al Licenciado Poza, que impartió su enseñanza alternativamente entre Bilbao y San Sebastián. En 1584 publicó su "Tratado de Hidrografía", tal vez el primer libro científico realizado por un vasco. Posiblemente, llevó su magisterio a otros puertos del Cantábrico, como era la intención del Rey⁶.

En 1625, Martínez de Isasti, en su *Compendio* historial de Guipúzcoa nos informa de varios profesores de Matemáticas para la formación de los pilotos de altura del puerto de Pasajes, base de numerosas campañas pesqueras a Terranova, Noruega e Irlanda. Cita a los maestros Albisu e Irazabal, al tratadista Eleizalde, autor de un texto publicado sobre "Aritmética y Geometría" y al Piloto Mayor de las Reales Armadas, Zamora, autor de unas "Mareas. Derrotas" de los litorales de América y del Mar del Norte. En fin, a Juanot de Uranzu, Piloto del mismo rango que Zamora, retirado en su vejez en la ribera de Pasajes, donde fue maestro de Pilotaje durante catorce años.

Isasti subraya la importancia de los conocimientos que deben disponer los pilotos de altura en las materias científicas de Hidrografía, Astronomía, Cartografía y el saber práctico de las mareas y las corrientes oceánicas para asegurar las derrotas⁷.

En cuanto al puerto de Bilbao, Teófilo Guiard documenta unos exámenes de pilotaje del Consulado de Bilbao a mediados del siglo, con examinadores portugueses⁸. La expedición de diplomas de pilotaje para determinadas "derrotas" (entre las dos Bayonas, Sevilla o los Mares del Norte), supondría la existencia de aprendizajes teóricos específicos, pero no hemos hallado rastro en las fuentes documentales.

4. GUIARD, Teófilo. *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, vol. I. Bilbao: Astuy, 1905; 209 p.

5. DUO, Gonzalo. *El cabotaje del hierro y la "Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia. Siglos XVI-XIX"*. En: *Lankidetzan* nº 57. San Sebastián. Eusko Ikaskuntza. 2011.

6. LABAYRU, Estanislao. *Historia General del Señorío de Bizcaya*, Vol IV. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1968; 818 p. JUARISTI, Jon. *Vestigios de Babel*. Madrid: Siglo XXI, 1992; 52 p.

7. MARTÍNEZ DE ISASTI, Lope. *Compendio Historial de Guipúzcoa*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1972; pp. 153-156; pp. 636-649.

8. GUIARD, Teófilo. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1972.

1.3. El cambio científico del XVII-XVIII

Los adelantos se produjeron sobre todo en el ámbito empírico de la Física, que tuvo en el s. XVII un extraordinario desarrollo, aplicadas a la construcción naval y a la fabricación de instrumentos técnicos del pilotaje para la determinación de la latitud y la problemática longitud.

En cuanto a la escolarización de la Náutica, será en la segunda mitad del XVII cuando en la costa atlántica francesa de Bretaña y Normandía, a impulsos del gran reformista francés Colbert *, se produjo un auge extraordinario de cátedras y tratados de *Hidrografía* (nombre con el que se conoce la Náutica en Portugal y Francia, siguiendo la raíz griega del concepto). Superar las dificultades de la navegación por las aguas del canal de la Mancha y del Mar del Norte, produjo continuas mejoras técnicas, sabios maestros y pilotos eficaces⁹.

La influencia se extendió por la orilla atlántica y llegó a Bayona en 1675 y poco después a San Juan de Luz, dos puertos que mantenían una gran actividad marítima transoceánica, por motivo de las pesquerías de Terranova y Noruega, el comercio atlántico y colonial¹⁰.

Medio siglo después, de manera muy racionalizada, a la francesa, las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737 (aprobadas por Felipe V), determinaron en sus números 71, 72 y 73 el perfil profesional que se exigía para el empleo de piloto de altura de los barcos mercantes.

Nº 71. Piloto de navío es el segundo Oficial e inmediato al Capitán...

Nº 72. Deberán ser para tal oficio de Piloto hombres prudentes, conocidos, discretos y de buenos procedimientos; estudiosos, prácticos y muy hábiles en el Arte de Navegar, por haberse de fiar de su prudencia y destreza el Navío y su carga...

Nº 73. Ninguno podrá ser admitido al Oficio de Piloto de navío sin que primero haya estudiado el Arte de Navegar teóricamente, por lo menos durante seis meses, con persona hábil y capaz, de quien deberá exhibir certificación, y practicándolo durante dos años en diferentes viajes.... cuando cualquiera intentase obtener el Título de tal Piloto, deberá acudir ante el Prior y Cónsules, para que siendo examinado por la persona o personas que nombrasen, pueda dársele¹¹.

En estos tres artículos está el perfil que ha seguido en vigor hasta la actualidad para merecer la calidad de piloto; siendo el cargo inmediato y posible sustituto del capitán, debe conjugar la calidad profesional y un carácter prudente, necesitando haber realizado un periodo de estudios teóricos y varios años de prácticas.

9. ANTHIAUME, Albert. *Evolution et enseignement de la science nautique en France et principalement chez les Normands*, Vol I. Paris: Dumont, 1922; pp. 49 y ss.

10. DUCERÉ, Edouard. *Dictionnaire Historique de Bayonne*, IV. Bayonne: Lamaignère, 1922; 436 p.

11. *Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737*. Bilbao: P. Gayangos, 1760; pp. 252 y ss.

1.4. Escolaridad de la Náutica en los siglos XVIII y XIX en Vasconia

La lista de maestros de Náutica del s. XVIII es el inicio de un encadenamiento que ha seguido hasta nuestros días.

En Vizcaya comenzó la enseñanza en Lequeitio desde antes de 1700. Podemos situar cronológicamente a Agustín Ibáñez de la Rentería, su hijo José Vicente, Pedro Bernardo Villarreal de Bériz, Pedro de Oriosolo y Pablo de Navalles, éste el primero a sueldo y en 1772¹², sucediéndole Pedro Zabala hasta 1786, Tribiñu entre 1805 y 1808. La escuela se reabrió en 1848 con José Amusatogui como profesor, hasta la apertura de la nueva escuela financiada por Uribarren y Abaroa en 1861, que permaneció en funciones hasta 1958¹³.

En Bilbao, por cuenta del Consulado, Villa y Señorío, se estableció la enseñanza de Náutica oficialmente en 1739 a cargo del bilbaíno-irlandés, Miguel Archer, que publica su libro de texto *Lecciones de Náutica explicadas en el Museum náutico...* en 1754. Con anterioridad, serían los apuntes usados por sus alumnos. Entre los dos tratados teóricos de navegación, el de Poza y el de Archer, había pasado un siglo y medio y la diferencia de conocimientos matemáticos, físicos, geográficos era extraordinaria.

Archer fue sucedido por su suplente Ignacio Albiz desde 1753. También se cita como “examinadores” del Consulado a Beláustegui y Mélida, que completarían el tribunal. Desde 1785 el ministerio de Marina exige una serie de condiciones profesionales a los maestros de Náutica para que puedan extender diplomas de pilotaje. Y con tal rango oficial de la Corona, le sucede a Ignacio Albiz su hijo Agustín, que siguió como maestro hasta 1813.

A partir de esa fecha, después de la invasión napoleónica, fueron maestros en Bilbao sucesivamente Gondra, Magniller, Gutiérrez de la Peña. Al restablecerse el régimen Liberal, en 1842, Benito Golaracena –hijo de Miguel Joaquín, que había sido maestro en Plencia y Gorliz– fue nombrado profesor en 1847 del nuevo Instituto de segunda enseñanza o “Colegio Vizcaíno”¹⁴.

Tal vez conviene llamar la atención del lector sobre las bajísimas tasas de alfabetización existentes, cuando la comprensión letrada es un aspecto básico para acceder a los conceptos científicos más elementales.

Durante el Antiguo Régimen y primeras décadas del Liberalismo, solo podían acceder al aprendizaje teórico de la Náutica los jóvenes de unos diez o doce años que hubieran aprendido a leer y escribir y “las cuatro reglas de las Matemáticas”. En aquellos tiempos eran una minoría incluso en los puertos, puesto que la pobreza de la mayoría de la población hacía necesario el trabajo de los niños, que no eran escolarizados y memorizaban justo la Doctrina Cristiana en las parroquias para recibir el Sacramento de la Comunión.

12. Archivo Municipal de Lequeitio (AML). Libro Registro. 50.

13. DUO, Gonzalo. *Las escuelas de Náutica de Bizkaia, Gipuzkoa y Laburdi. Siglos XVI-XX. Análisis histórico documental*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco, 2001; pp. 74-85.

14. DUO, G. *Las escuelas de Náutica...* Obra citada; pp. 59-73.

La escolarización infantil obligatoria se demoró hasta entrado el s. XX y, aún así, la falta de inspección permitía su incumplimiento.

También hasta mediados del siglo XIX, la enseñanza se impartía en el domicilio particular del Maestro, salvo excepciones, valiéndose de una sala con bancos y escasos materiales didácticos. En el mejor de los casos, el maestro era autor de un libro actualizado que hacía más eficaz la comprensión de conceptos Matemáticos, Físicos, Astronómicos, Geográficos, etc. Detrás del nombre de “Escuela de Náutica” existía una realidad muy pobre de medios, salvo en las capitales de Distrito Marítimo o en las escuelas de los Consulados y Casas de Contratación.

A partir de la Ley de Instrucción Pública de 1851 comenzaron unas lentas mejoras en la programación y las condiciones materiales de la enseñanza en general.

2. LA ESCUELA DE NÁUTICA DE LA COFRADÍA DE MAREANTES DE SAN PEDRO DE PLENTZIA, GORLIZ, LEMONIZ, BARRIKA, URDULIZ, SOPELANA, ETC.

2.1. Siglo XVIII

Sin duda, después de la del Consulado, las de Lekeitio y Plentzia fueron las escuela de mayor importancia del Señorío hasta el s. XX¹⁵.

La primera información documental que hemos hallado acerca de la de Plentzia es de 1780, cuando el maestro Juan Ángel Llona certificaba haber examinado y aprobado para poder navegar de Piloto de Altura, en cualesquiera de los navíos, así en Mercantiles como en los que hacen viaje a la América a José Mújica, natural de la Villa¹⁶.

Siete años después ocupa la cátedra de Náutica de Plentzia Martín Larragoiti, quien seguirá en el cargo hasta 1812. Llevan su rúbrica diversos certificados extendidos durante la década de 1790.

La Cofradía de San Pedro nombró maestro de Náutica a Larragoiti por acuerdo de 1787, con sueldo de 600 rr al año enseñando a sus discípulos con la aplicación y cuidado que hasta ahora¹⁷. Era habitual que los maestros impartieran la enseñanza en una habitación de sus propios domicilios. Si supiéramos el domicilio de Larragoiti en 1787, sería posible saber la casa que albergó la primera escuela de Náutica de la Villa.

La categoría profesional del maestro debió ser muy notable y dejó una prueba concluyente, porque en 1791 la Cofradía dio poder a los cuatro más versados en Náutica para redactar las Ordenanzas Nuevas. Entre ellos a Larragoiti, de quien se dice en el acta que le designa: Maestro de Náutica, que enseña y tiene aula pública en esta Cofradía¹⁸.

15. DUO, G. *Ibidem*; 68 p.

16. Archivo Foral de Bizkaia (AFB). Sección Consulado de Bilbao, Caja 204.

17. DUO, Gonzalo. “Libro de quantas y gastos de lebas de la Cofradía de San Pedro (1717-1846)”. En: *Plentzia. Asterlanak. Apuntes*. Bilbao: Ayuntamiento de Plentzia, 1985; pp. 210 y ss.

18. DUO, G. “Libro de quantas y gastos...”, obra citada; 214 p.

Durante los primeros años del siglo XIX, Larragoiti siguió emitiendo certificados de pilotaje. Hemos documentado los correspondientes a los años entre 1805 y 1812, en su mayor parte bajo dominación napoleónica. Al día de hoy podemos documentar su magisterio durante veinticinco años. Los alumnos de la Cofradía procedían de la Villa y de las Anteiglesias de Gorliz, Barrika, Lemoniz y, en estas fechas, también Urduliz, Sopelana y Getxo.

Cuando hicimos la primera compulsa documental de las fuentes del Consulado de Bilbao (antes de las últimas y trágicas inundaciones de 1982) pudimos constatar el número muy destacado de pilotos de cabotaje, oriundos de Plentzia y del ámbito de la Cofradía, entre 1760 y 1768, con patentes para navegar de Bayona de Galicia a Bayona de Francia y no más. Eran pilotos de quechemarines de cabotaje, que se dedicaban al comercio del hierro y toda clase de mercancías.

Esta clase de navegación desapareció en las siguientes décadas. Afirma el historiador R. Uriarte que entre 1791 y 1794, los barcos de la matrícula de la Cofradía de Plentzia realizaban prácticamente, el 50% del transporte de mineral, actividad en la que desaparece su participación en 1829¹⁹. El dato es incuestionable por lo que se refiere a la abundancia que hubo en aquella clase de navegación. En cuanto a la crisis del sector, recordemos que un año después del citado, en 1830, se reunieron en Gernika los ferrones de Bizkaia sin la menor posibilidad de dar salida comercial a sus productos. Y sin mercancía no había navegación posible²⁰.

Progresivamente, la actividad marítima de la Cofradía se había apartado de la pesca – que siempre permaneció en un plano secundario, a diferencia de otras– por la más lucrativa del transporte del mineral, navegando en lanchas al cabotaje (primero pinazas, después lanchas y quechemarines), desde los muelles mineros del Nervión y sus afluentes Cadagua y Galdames, hasta las rías de alcance de las ferrerías. Pero a partir de la crisis de la siderurgia tradicional, varias décadas anterior a la declarada en 1830, se abandona también la navegación de cabotaje y sus hombres de mar se dedican en adelante, con exclusividad, a la navegación de altura, sea con carrera de Pilotos o enrolados como expertos tripulantes. Ha sido la tercera forma de navegación que se ha practicado en el puerto de Plentzia, que analizábamos en nuestro estudio sobre la cuestión²¹.

Pero fueran unas u otras las formas de navegación posibles para los hombres de mar del ámbito de la Cofradía, el hecho es que, según pudimos compulsar en el Libro de exámenes de pilotos de altura del Consulado de Bilbao, los marinos de Plentzia van seguir conformando el colectivo más abundante de pilotos de carrera de Bizkaia, después del que concentra la villa de Bilbao y la margen izquierda de la ría.

19. URIARTE, Rafael. *Estructura y crisis de la siderurgia tradicional vizcaína (1700-1840)*. Bilbao: UPV, 1988; 61 p.

20. DUO, Gonzalo. *El cabotaje del hierro y la “Cofradía de Mareantes de San Pedro de Plencia. Siglos XVI-XIX”*. En: *Lankidetzan* nº 57. San Sebastián. Eusko Ikaskuntza. 2011.

21. DUO, Gonzalo. *La cofradía de Mareantes de San Pedro del puerto de Plentzia, a través de sus fondos documentales*. San Sebastián. Edición del autor. 1999 (Hay otra edición resumida: “Formas de navegación en el Puerto de Plentzia a través de los documentos de la Cofradía de Mareantes de San Pedro (ss. XIII-XIX)”). En: *Vasconia*, nº 31. Donostia-San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 2001; pp. 113-132.

El mayor número de diplomas expedidos en Bilbao es consecuencia de haber dispuesto de la más autorizada cátedra de Náutica y del tribunal calificador oficial del Consulado, que después se trasladó al Colegio Vizcaíno. Acogía la población estudiante de la Villa y de la margen izquierda, directamente relacionada con el cabotaje del hierro.

Las circunstancias muy adversas fueron la causa de una gran pérdida de marinería en el puerto de Plencia, reduciéndose de 200 en 1790 a 140 en 1802 y a 23 en 1813, en vísperas de la retirada de Napoleón de España. Nos dice R. Uriarte, en su obra que hemos citado, que entre 1799 y 1801, con motivo de la guerra contra Inglaterra, fueron apresados 11 bergantines plencianos con sus respectivas tripulaciones –77 hombres– y 18 embarcaciones de las existentes en dicha localidad quedaron arrinconadas en el Puerto por causa de la guerra con Inglaterra²².

Pues bien, a pesar de ello, el número de Pilotos de altura se mantiene constante. Son quince en 1796, tantos como en 1814 y, reinando Fernando VII, en 1819, contaba la Cofradía 24 Pilotos, más diez y seis agregados de Pilotos²³.

Se puede constatar, también, una correlación clara entre el número de barcos de la Cofradía que precisaban Pilotos de altura por el carácter de sus singladuras, y el número de éstos. Compulsando el *Libro de cuentas y gastos de lebas...*, vemos que en 1796 se correspondieron 15 pilotos y 150 marineros en las tripulaciones de 24 barcos: 4 paquebotes y 20 bergantines. No contamos los 36 pataches y quechemarines, porque eran de cabotaje –para el transporte del mineral– y no precisaban pilotos de altura²⁴.

Los primeros pilotos diplomados en Plentzia que podemos cuantificar, desde José P. Mújica en 1780, son otros cinco en los siete años siguientes y más de una docena en la siguiente década. Para los últimos veinte años del s. XVIII, la media parece que no sobrepasaría un par de diplomas de pilotos al año.

2.2. Siglo XIX. Plentzia hasta 1821

Se suman otros veinte pilotos en la primera década del XIX, hasta el fin de la invasión de Bonaparte, en 1813. En principio resultaría la misma media, pero hay que tener en cuenta que muchos marinos del ámbito comarcal de la Cofradía pudieron estudiar la Teoría de la Navegación en la escuela del Consulado de Bilbao. Entre 1800 y 1810 se suceden allí los diplomas a nombre de apellidos como Maruri, Ibarra, Aldana, Butrón, Arrarte, Añibarro, Ipinasar, José y Tomás Cucullu, Maruri, Larragoiti, Alcatena, Menchaca, de Plentzia, Amezaga y Arrarte, de Barrika, y de Gorniz, Ajeo, Tellería e Igartua, que suponen la misma ratio de un par de diplomados por año²⁵.

De manera que, entre los diplomados en Plentzia y en Bilbao, podemos calcular que la Cofradía se renovaba con cuatro pilotos anualmente. Cifra que nos parece plausible.

22. URIARTE, Rafael. *Estructura y crisis...*, obra citada; 78 p.

23. DUO, G. *La Cofradía de Mareantes de San Pedro del puerto de Plencia...*, obra citada; 26 p.

24. DUO, G. “Libro de cuentas y gastos de lebas...”, Obra citada; pp. 213-214.

25. DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 126 p.

En cuanto a la calidad de la enseñanza impartida por Larragoiti, disponemos de una prueba documental que se presenta muy negativa y, por las circunstancias en que sucedió, incluso escandalosa. Pero unas consideraciones bastantes evidentes en torno a este caso, sirven para dar la vuelta a la primera impresión.

Los hechos sucedieron en 1805, habiendo recuperado Godoy el poder y, por consiguiente, desterrados al ostracismo los emprendedores bilbaínos Urquijo y Mazarredo. José Escaño ocupó el cargo de Mayor General de la Escuadra de Cádiz.

Declarada de nuevo la guerra franco-española contra Gran Bretaña, se rearmó de urgencia la Armada –los restos del colosal desastre de Córdoba frente a Nelson en Cabo San Vicente– para sucumbir de nuevo ante Nelson el 21 de octubre en Trafalgar.

Al Señorío le correspondió una leva de siete pilotos y, proporcionalmente, dos a la Cofradía de Plentzia. Pero los dos pilotos fueron descalificados por el tribunal del Departamento Marítimo de Ferrol y solo se les admitió rebajados al rango de marineros.

El mayordomo de la Cofradía, responsable del suministro de levas ante el Gobierno foral, Juan Bautista de Amezaga, respondió por escrito al Departamento Marítimo que todos los pilotos de la Cofradía eran costeros y de cabotaje en la Europa, sin más instrucción..., por lo que no están facultados para superar el nuevo examen de Náutica²⁶. Amezaga reconocía los hechos: los diplomas para las “derrotas” americanas se obtenían en el Tribunal de Bilbao.

De las condiciones más rigurosas del nuevo examen se había advertido por correo a las escuelas de Náutica de todo el Reino, desde febrero del año anterior. Basta recordar que Escaño era el “alter ego” del riguroso náutico Mazarredo, para dar por seguro que el nuevo examen era “hueso”.

Hay además otra noticia de las mismas fechas que nos pone sobre aviso. El alcalde de Plentzia escribió al de Portugalete para que retuviera en este puerto las embarcaciones de la Cofradía que se hallaren en el Nervión, dado que la mayor parte de los marinos y navegantes de la Cofradía estaban fuera de sus aguas jurisdiccionales²⁷.

Por una parte, siendo comienzos del verano eran fechas de fletes de mineral y las lanchas y quechemarines de cabotaje de Plencia estarían en los muelles de mineral de la Ría. Pero, además, el año anterior, 1804, excepcionalmente, más del 80% de los diplomas de pilotos expedidos por el Consulado, fueron para navegar por aguas americanas, singladura de salvación para armadores y marinos mercantes que quisieran poner “mar de por medio” frente a las levas y requisas que eran previsibles, como la derrota frente a la Armada naval inglesa.

En fin, hay motivos para sospechar que los dos pilotos enviados por la Cofradía de Plencia para cumplir con la obediencia debida de la leva de gente de mar, fueran dos de

26. DUO, G. *Ibidem*, 126 p.

27. Archivo Municipal de la Villa de Plentzia, AMVP, Cofradía de San Pedro, Carpeta 1, Legajo 1. Ver en: DUO, G. *La Cofradía de Mareantes de San Pedro del puerto de Plencia...*, obra citada; 17 p.

los que no se habían podido enrolar en navegaciones de altura, quizá por su falta de capacitación.

2.3. Siglo XIX. Miguel Goldaracena, maestro de Náutica en Plencia y Gorliz

En junio de 1821 el ayuntamiento constitucional de Plencia, que presidía Miguel Butrón, había nombrado maestro de Náutica a Miguel Joaquín Goldaracena, vecino de Gorliz a la sazón, “por haberse separado y desistido de la enseñanza de la facultad indicada Dn. Martín de Larragoiti, a causa de su avanzada edad” y se solicita del Rey el reconocimiento oficial del nuevo profesor.

La exposición de motivos de la solicitud nos cuenta varias cosas acerca del puerto en la época. Destacaremos el espíritu integrador de la comarca de la Cofradía:

[...] los habitantes de esta Villa y de todos los muchos pueblos de la comarca se dedican a la Navegación, alma de la industria, uno de los primeros ramos que causan la prosperidad... Esta arte admirable exige la instrucción teórica y práctica en la Náutica y ciencias exactas preliminares... Los habitantes de Plencia y los pueblos vecinos... imploran... que permanezca en la Villa la Academia de Náutica. Si esta cegase, los más delos jóvenes carecerían de los conocimientos esenciales a la Navegación; porque no tienen medios para pasar a estudiar estos cursos de Matemáticas en los establecimientos pagados por el Gobierno o por los Consulados. La Academia de Náutica de Plencia nada cuesta al estado ni a la Villa; se sostiene únicamente con las pensiones de los alumnos...²⁸.

En 1828, abolido el régimen constitucional y restaurada la Cofradía o Gremio de Mareantes, fue nombrado profesor de Náutica Ambrosio Arrarte²⁹ mientras encontramos a Goldaracena de profesor en Gorliz, aunque pleiteando su empleo con la parroquia.

Destacaremos las circunstancias de esta aula de Náutica. El maestro Miguel Joaquín de Goldaracena estimó que se podía derivar hacia la enseñanza de su materia los fondos de la dotación otorgada “Escuela de Primeras Letras Manuel de Artaza”³⁰ y al menos debió impartir un curso, pero el cura Joaquín de Olaguíbel, administrador y patrono de aquella fundación consideró que la Náutica era contraria a los fines de la fundación. Un ejemplo claro del espíritu retrógrado frente al Liberalismo.

2.4. Siglo XIX. Continuidad de los estudios de Náutica en Plencia

Sigue un silencio documental que corresponde a la primera guerra civil carlista, la de Siete Años, que produjo tanta desolación en Plencia. Un síntoma de recuperación social se manifiesta en la respuesta local a la Ley de Instrucción Pública del ministro Moyano, que invitaba a los Ayuntamientos y Consulados a abrir escuelas de Náutica.

28. AMVP. Registro 75, Leg. 6, nn1-4). Ver en DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; pp. 127-128.

29. DUO, G. *Ibidem*; 129 p.

30. DUO, G. Obra citada, 129 p. Y en: Torrecilla, M.J. *Monografía histórico-artística de la Anteiglesia de Gorliz*, 1994. Bilbao: DFB; 112 p.

Desde 1851 habían comenzado las gestiones del vecindario para reponer esta enseñanza. En 1853 el Ayuntamiento recibe un escrito firmado por un grupo de distinguidos plencianos, Cucullu, Artaza, Bareño, Elorduy, Arana, Lopategui e Igartua, que deseaban establecer una escuela oficial³¹.

El problema consistía para el Ayuntamiento en obtener del Gobierno una autorización especial para que la escuela pudiera existir con menor número de profesores e inferior dotación económica que las exigidas oficialmente. El de Bermeo se hallaba en los mismos trámites, tal como pudimos estudiar con abundante documentación³².

El año siguiente, siendo alcalde Francisco Duo, se nombra una comisión gestora siguiendo el patrón organizativo de la Cofradía, compuesta por comisionados de Plentzia, Gorliz y del “Gremio de San Pedro”. Se elaboró un Reglamento en 1857 para la instalación definitiva, que repartía el gasto de la Escuela proporcionalmente entre los núcleos de población que la integraban³³.

Por R.O. de 25.02.1863, se obtuvo el rango de Escuela Oficial de Náutica para la de Plentzia. La misma “gracia especial” de Isabel II se hacía extensiva a las demás de Bizkaia, es decir, que podían impartir la enseñanza sólo con dos en vez de tres profesores –los de Cosmografía y Ciencias– y sostenerse con presupuestos inferiores a los exigidos por las leyes en vigor³⁴.

El nuevo Reglamento de 1865 detallaba todos los aspectos de régimen interno y ofrecía una lista de alumnos matriculados en los cursos 1863-64 y 1864-65³⁵.

Los estadillos administrativos de aquellas fechas y las siguientes, nos permiten conocer el funcionamiento interno. Los dos profesores, Eusebio Echaniz y Bartolomé Mena, tenían entre 30 y 40 alumnos. El déficit se compensaba como previsto, el 50% por Plencia, el 25% por Gorliz, y el resto por los demás ayuntamientos de los alumnos. Se impartieron diez cursos, hasta 1874, interrumpidos por la segunda Guerra Civil carlista³⁶.

Al término de la contienda, en 1876, se hizo inventario de los pocos efectos que se conservaban y el escrito incluye un comentario muy significativo de la actitud socio cultural del momento:

Que esta escuela no fue cerrada de orden superior, sino que se suspendió en el año 1874 por efecto de las circunstancias y penuria en que se encontraban los pueblos; pero que repuestos que sean, quizá vuelva a abrirse de nuevo³⁷.

31. DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 129 p.

32. DUO, G. *Ibidem*; pp. 88-120.

33. AMVP. E.N. 1-17. Ver en DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 130 p.

34. Archivo Municipal de Barrika. 61/6. Ver en DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 130 p.

35. AMVP. E.N. 18. Ver en DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 131 p.

36. Archivo Municipal de Barrika, 26/27. Ver en DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 131 p.

37. Archivo Municipal de Barrika, 06/30. Ver en DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 131 p.

El cierre de la escuela duró veinte años, hasta 1894, y un testimonio descriptivo nos cuenta de aquel tiempo que,

[...] la juventud plenciana prefiere dedicarse a la navegación y al pilotaje, a pesar de no haber sido posible restablecer la Escuela que se cerró al principio de la última guerra³⁸.

Sin lugar a dudas, estudiaban Náutica en la escuela especial que albergaba el Instituto Vizcaíno, abierto desde 1851 y donde se estudiaba el programa oficial de la carrera con buenos profesores y un “gabinete de física” de bastante categoría. Pero que sólo sería accesible a los jóvenes a quienes sus padres pudieran pagar la estancia en un pensionado en Bilbao.

2.5. Siglo XIX-XX. Tercera y última escuela de Plencia. 1894-1933

El “Expediente...” para la reimplantación de una Escuela de Náutica es del año 1894, y le sigue un Reglamento administrativo de la Escuela. Se creó un Patronato para su dirección, que se mantendrá hasta 1924, en que la nueva planificación de los estudios de Náutica del dictador Primo de Rivera suprimió la oficialidad de todas las existentes salvo cinco, entre las que se hallaba la de Bilbao. La de Plentzia, como las demás de Bizkaia, subsistirán algunos años en calidad de “escuelas no oficiales incorporadas”, debiendo seguir los programas de curso y realizar los exámenes en el centro oficial.

De manera orientativa, compulsados algunos datos entre los cursos de 1901 y 1923, es decir, 10 años de entre 23, hubo una media de 35 alumnos por curso, destacando un mínimo de 5, en 1911 y un máximo de 69 en 1921³⁹. Naturalmente, el número de alumnos está en relación con el mercado de trabajo. Los mínimos se corresponden con grandes crisis económicas, buques fondeados y tripulaciones en paro y los máximos con la neutralidad española durante la primera guerra europea, que disparó la construcción naval y el transporte de mercancías desde el puerto de Bilbao.

Los nuevos programas de estudios exigieron un aumento del claustro de profesores. Fallecido Eusebio Echaniz en 1909, se hizo constar el sentimiento local por la pérdida de tan “inteligente y celoso profesor”. La Cátedra de Navegación y Cosmografía fue adjudicada a Ramón Uribe, quien renunció en 1917 y le sucedió José Miguel Artaza, capitán de las marinas mercantes española e inglesa. En 1920, a José Zabala sucedió Jesús Goicolea⁴⁰.

En 1925, al perder la Escuela su carácter oficial y pasar al rango de “Escuela incorporada a la Oficial de Bilbao”, el Patronato tuvo que designar tres nuevos profesores. Ugarteche de inglés, Luis Dobarán de Dibujo y el Dr. Francisco Molina de Higiene Naval⁴¹.

38. Archivo Municipal de Barrika, 26/33. Ver en DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 132 p.

39. DUO, G. *Las escuelas de Náutica...*, obra citada; 133 p.

40. DUO, G. *Ibidem*; 136 p.

41. DUO, G. *Ibidem*; 137 p.

Con todo, el pulso de la escuela de Plentzia va cediendo frente a la categoría de la de Bilbao. En 1932, el Presidente de la Junta del Patronato (el Alcalde de Plencia, suponemos), escribió al Subsecretario de Marina Mercante, tratando de interesarle en la conservación de las escuelas de Náutica “locales” o “particulares”, en los siguientes términos:

Comienza enjuiciando muy negativamente la reforma de Primo de Rivera, de 1925,

[...] haciendo menos asequibles los estudios náuticos a los numerosos alumnos aspirantes....Recuerda que las beneméritas escuelas particulares de San Telmo de Sevilla y las de Bermeo, Lequeitio, Santurce y la de esta Villa de Plencia, que nacieron y han funcionado a cargo de los fondos municipales o recursos de fundaciones Patronales... desde épocas en que el Estado español no prestaba atención alguna a las mismas...

A cambio, gratuitamente para el Estado, un crecido porcentaje del personal de oficialidad de la Marina Mercante española y que ejerce su alta dirección y administración, procede de nuestras Escuelas.

En fin, reclama del espíritu democrático de la República Española... facilidades para que los hijos de humildes pescadores y honrados obreros puedan aspirar al brillante porvenir de llegar a Capitanes y Maquinistas...⁴²

El Libro de Actas del Patronato constata el final de la Escuela el año siguiente de 1933. La Escuela se cerró en octubre y los últimos cuatro o cinco alumnos se matricularon en la de Bilbao⁴³.

3. CONCLUSIONES

Los progresos científicos del Renacimiento y de la Ilustración se proyectaron en la cultura de Vasconia a través de la implantación de estudios empíricos que, aplicados a la navegación conformaron la serie de escuelas de Náutica donde estudiaron promociones de pilotos de altura durante siglos, especialmente en Bayona, Lekeitio, Bermeo, Plentzia y Bilbao.

En consecuencia, los marinos de carrera vascos fueron agentes directos del proceso de globalización de la economía occidental y establecieron una red de relaciones internacionales, sostenida en los puertos del Atlántico europeo y americanos, principalmente.

La planificación de la carrera mejoró muy lentamente durante el s. XIX. La reforma de 1925 redujo las escuelas oficiales a cinco en todo el Reino, conservándose la de Bilbao, pero desapareciendo el resto de las de Vasconia, la de Plentzia en 1933.

Las consecuencias de esta operación centralizadoras fueron muy negativas en cuanto a la facilidad para estudiar la breve carrera entre los jóvenes de los puertos que perdieron sus escuelas, si bien fue un paso necesario para la mejora de la calidad de la enseñanza, en una evolución que culminaría a finales del s. XX, con la incorporación de los estudios de Náutica en el marco universitario.

42. AMVP, E.N., 4.16. Ver en Duo, G. *Las escuelas...*, obra citada; 137 p.

43. AMVP, E.N. 3. Ver en Duo, G. *Las escuelas...*, obra citada; 137 p.

4. APÉNDICE. CUADROS COMPARATIVOS DE LAS ESCUELAS DE NÁUTICA

4.1. Cuadro aproximado de las escuelas de Náutica de Vasconia

Escuelas	s. XVI	s. XVII	s. XVIII	s. XIX	s. XX	s. XXI
Bayona		1676		1870		
Biarritz			1743			
San Juan de Luz-Ciboure			1750	1840		
Hendaya			1735			
Pasajes		1625				
San Sebastián Bergara (RSBAP)	1583		1771-84	1820-84		
Ondarroa				1806-1816		
Lekeitio		1690		1862	1957	
Ibarrangelua				1809-30		
Mundaka				1805-62		
Bermeo				1840	1953	
Plentzia			1780	1821	1933	
Algorta (Getxo)			1796	1812	1914	
Santurce			1797	1865...	1936	
Portugalete					1968	2010
Bilbao	1511				1968	

4.2. Cuadro aproximado de las escuelas de Náutica de España y Portugal, en el Atlántico

Escuelas	s. XV	s. XVI	s. XVII	s. XVIII	s. XIX	s. XX	s. XXI
Pasajes			1625				
San Sebastián		1583			1820-84		
Lekeitio			1690		1862	1957	
Bermeo					1840	1953	
Plentzia				1780...	1821	1933	
Santurce				1797	1865	1936	
Portugalete						1968	XXI
Bilbao		1511 1582	XVII	1750	XIX	1968	
Castro Urdiales					XIX		
Laredo				XVIII	XIX		

Escuelas	s. XV	s. XVI	s. XVII	s. XVIII	s. XIX	s. XX	s. XXI
Santander				1730-85	1829-50	1905-24 1979	XXI
San Vicente Barquera					XIX	XX	
Gijón				1794	1862	1924 /79	XXI
Ribadeo				XVIII	1856-77		
Coruña		1549	1621	1785	XIX	XX	XXI
Lisboa	1460	XVI	XVII	XVIII	XIX	XX	XXI
Sagres	1420-60						
Cádiz	1460	1500		1717-72	XIX	XX	XXI
Sevilla: 1. Casa Contratación 2. Colegio San Telmo							
Santa Cruz de Tenerife		1552	1682	XVIII	1845 1801/ 1836	XX XX	XXI

4.3. Cuadro aproximado de las escuelas de Náutica españolas del Mediterráneo

Escuelas	XVIII	XIX	XX	XXI
Málaga	1787	1841	XX	XXI
Alicante	1799	1850		
Tarragona		1800		
Barcelona	1769	XIX	XX	XXI
Mataró	1770	XIX		
Palamós		XIX		
Arenys de Mar	XVIII	XIX		
Palma de Mallorca	XVIII	1802	XX	XXI

4.4. Cuadro aproximado de las escuelas de Náutica de los virreinos de América y Filipinas y después de sus independencias

Escuelas	XVII	XVIII	XIX	XX	XXI
1. Regla (Cuba) 2. Habana (Cuba)			1812-1826 1826		XXI
San Blas (México)			1822-26		
Campeche (México)			1824-34-45		
Veracruz (México)				1919	XXI
Tampico (México)				1945	XXI
Mazatlán (México)			1880		XXI
Maracaibo (Venezuela)			1811		
Isla Margarita (Venezuela)				1834	
La Guaira (Venezuela)			1880	1974	XXI
Montevideo (Uruguay)			1818	1930	XXI
Buenos Aires (Argentina)		1777-99	1818		XXI
Valparaíso (Chile)			1840		XXI
Callao (Perú)	1657	1791	1821-23		XXI
Ecuador					
Guayaquil (Colombia)			1810-22	1907-35	XXI
Manila (Filipinas)			1820-98	1900-1913	XXI