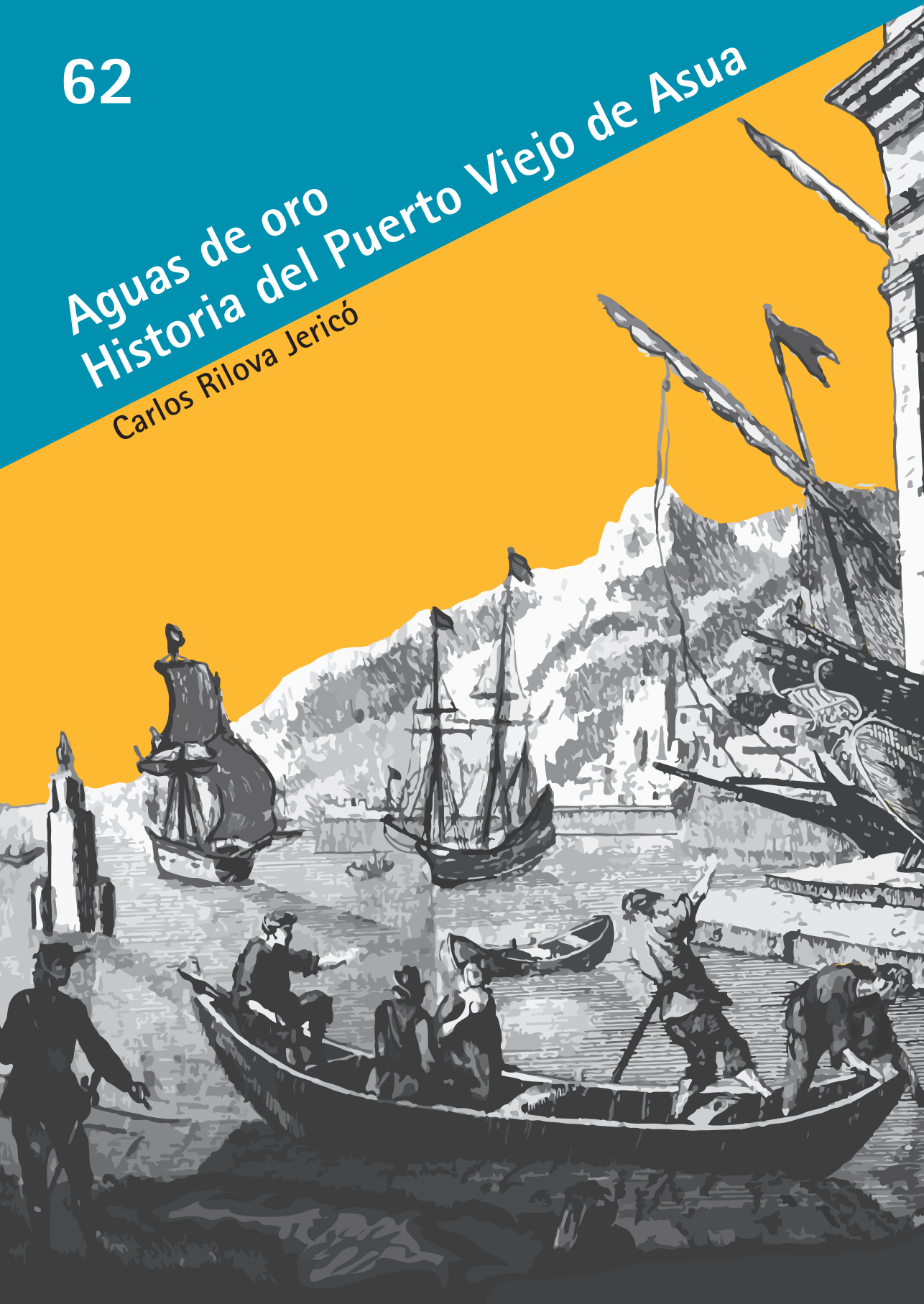


62

# Aguas de oro Historia del Puerto Viejo de Asua

Carlos Rilova Jericó



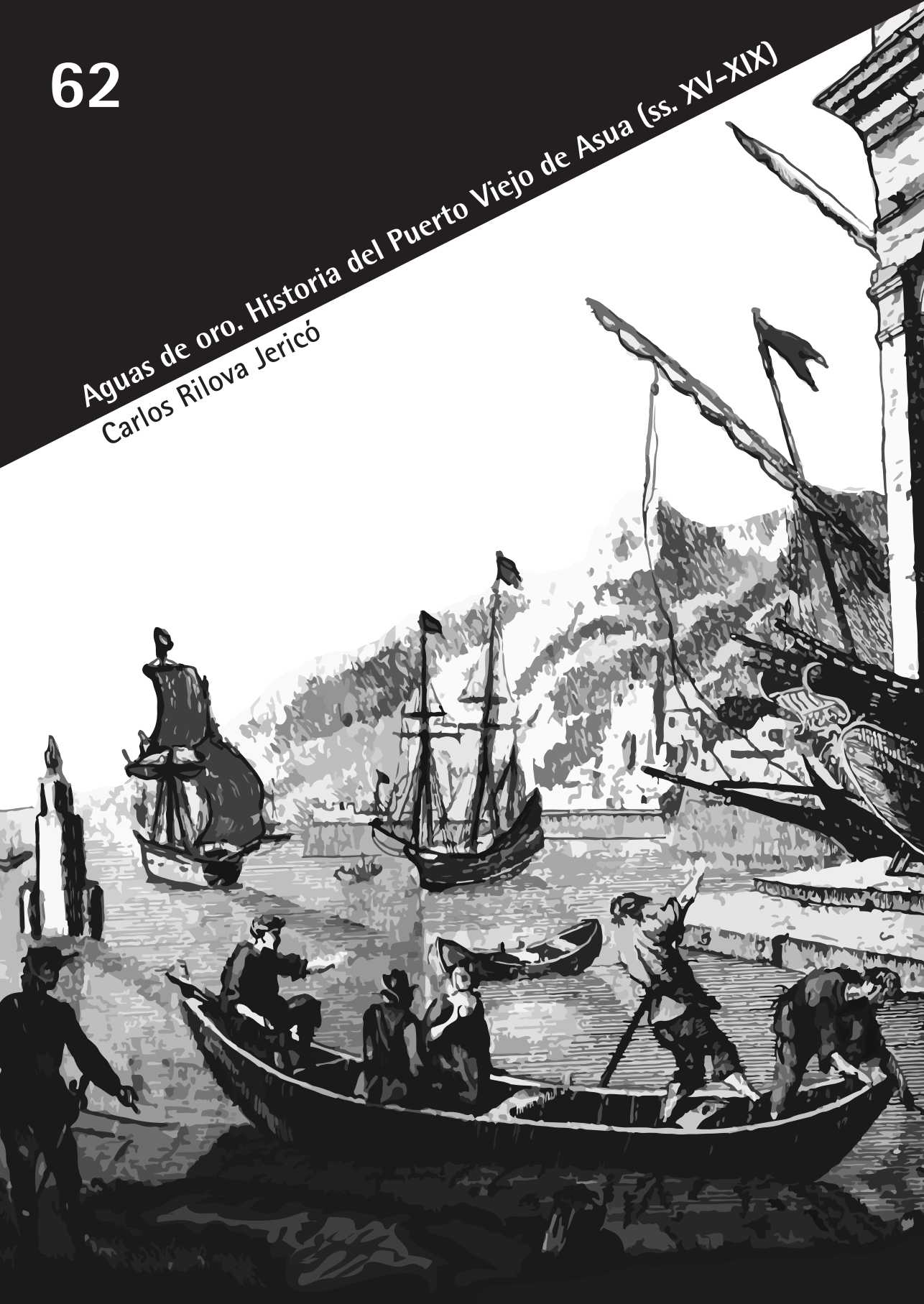


Ayto. de la Anteiglesia de Erandio



**Lankidetzan**

Aguas de oro. Historia del Puerto Viejo de Asua (ss. XV-XIX)  
Carlos Rilova Jericó



Fotografía de portada: Puerto de Rotterdam (ca. 1660)

---

RILOVA JERICÓ, Carlos

Aguas de oro. Historia del Puerto Viejo de Asua (ss. XV-XIX) / Carlos Rilova Jericó.  
– Donostia : Eusko Ikaskuntza, 2013.

137 p. : il. ; 24 cm. – (Lankidetzan ; 62)

ISBN: 948-84-8419-256-5

I. Rilova Jericó, Carlos II. Serie III. Tit.

---

Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos y el Ayuntamiento de Erandio muestran su agradecimiento al autor de este volumen y acuerdo con su tradición, respeta todos sus criterios y opiniones, sin que ello signifique que asuman en particular cualquiera de ellos.

---

ISBN: 978-84-8419-256-5

D.L.: SS-1711-2013

Fotocomposición: IPAR, S.L. Donostia

Impresión y encuadernación: Michelena artes gráficas (Astigarraga)

### **AGUAS DE ORO. HISTORIA DEL PUERTO VIEJO DE ASUA (ss. XV-XIX)**

Agurra / Saludo.....	9
Introducción .....	11
1. El fin de los Señores de la Guerra. El Puerto de Asua durante la Baja Edad Media. Los primeros conflictos con Bilbao .....	19
2. Un engranaje en una gran máquina. Asua durante los siglos XVII y XVIII.....	31
3. Un mundo que ya no volverá a ser el mismo. El Puerto de Asua de las guerras napoleónicas a la Industrialización .....	69
4. Aguardando al cirujano de hierro. El Puerto de Asua entre la Industrialización y la Dictadura de Primo de Rivera (1900-1930) .....	105
5. Una última reflexión .....	125
Fuentes y bibliografía .....	129
Créditos fotográficos .....	135
Bibliographic Section.....	137

## **AGURRA**

Asuan jaiio garenontzat bereziki zirrargarri da ikerketa-lan hau esku artean edukitzea. Itsasadarraren eta zubiaren inguruan olgetan ibiltzen ginen umeok ezin genuen ezta imajinatu ere egin inguru horretantxe halako aktibitate bizirik eta merkantzien joan-etorriarik izan zitekeenik. Argitalpen honetan dokumentatu dutenez, Asuan gabarrak zebiltzan marearen gorabeherak baliatzen, Muskizen ateratako minerala Barakaldon ontziratuta eta bertan deskargatzeko, Txorierriko burdinolak hornitze bidean. Burdin hori gero golde, mailu, aitzur, edo bandokideek erabiliko zuten ezpata bilakatuko zen. Asuan galerak ere egon ohi ziren atrakatuta, konponketa eta horniketa lanetarako. Labur esanda, Asuan merkantzien joan-etorri handia izan zen garai batean, eta jarduera bizi hori gerora Nerbioi ibaiaren inguruan industria-gune handiak eratzeko abiapuntu izan zen. Erandio dugu kokagune garrantzitsu horietako bat.

Behe Erdi Aroan Errege Portu izendatu zuten Asukoa, eta izendapen horrek areagotu egin zuen Asuko asentamenduak gure herriaren historiaren baitan izandako garrantzia. Alde horretatik, ziur naiz, argitalpen honek iragana ezagutzeko eta gaur egungo Erandio ulertzen laguntzeko giltzak emango dizkigula.

Joseba Goikouria Zarraga  
*Erandioko Alkatea*

## **SALUDO**

Para quien como yo ha nacido en Asua resulta especialmente emotivo tener entre mis manos este estudio de investigación. Ni siquiera nuestra imaginación infantil cuando campábamos a nuestras anchas por el entorno de la Ría y el Puente podía recrear la idea de que en aquel mismo lugar hubiera existido tan febril actividad. Gabarras que aprovechaban el flujo de las mareas para desembarcar el mineral arrancado de las laderas de Muskiz que llegaba desde Barakaldo para abastecer a las ferrerías del Txorierrí; hierro que después se convertiría en rejas de arado, martillos, azadas , picas o espadas en manos de banderizos; galeras abarloadas para su aprovisionamiento o reparación; en definitiva, idas y venidas de mercancías que dicen fueron origen también de los asentamientos industriales que más tarde albergó la Ría del Nervión, siendo Erandio uno de sus más importantes.

Su condición de Puerto Real en la Baja Edad Media no hace sino magnificar la importancia del asentamiento y la importancia del barrio de Asua en la historia de nuestro municipio. En este contexto, estoy convencido de que esta publicación dará claves muy importantes sobre un pasado que nos permitirá comprender también el presente de Erandio.

Joseba Goikouria Zarraga  
*Alcalde de Erandio*



## INTRODUCCIÓN

La Historia acaba por considerarse un ejercicio banal, fútil, incluso estéril cuando no se encuentra justificación para escribirla. Quienes menos saben de ella, quienes menos la han estudiado, quienes la han considerado un pasatiempo para caballeros ociosos que se regodean –muchas veces sin comprender realmente lo que han leído– en anécdotas o en lo que ellos creen que sólo son anécdotas, son los más dispuestos a lanzar esa clase de proyectiles contra el edificio de la Historia. Se impone pues justificar lo que en una sociedad más culta –quizás en un futuro más civilizado– se consideraría completamente normal. Un ejercicio incluso saludable.

Sin embargo, en tanto llega ese momento, el historiador no tiene más remedio que plantear un par de preguntas ineludibles: ¿es necesario escribir una Historia del puerto de Asua? ¿Necesitan las prensas –o los ya muy castigados presupuestos públicos– una nueva Historia que podría encerrarse rápidamente en un cajón bajo la etiqueta de “Simple Historia local”?

A eso podría responderse, por la vía de urgencia, por así decir, que, tal vez, Asua, tiene tanto derecho a una Historia propia como la puede tener, por ejemplo, el puerto de Plentzia o el de Lekeitio. Tan sólo un par de ejemplos de una serie de estudios históricos sobre puertos del País Vasco que fueron publicados en su día bajo los auspicios del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco<sup>1</sup>.

Aunque, tal vez, a ese argumento, se podría responder, que el puerto de Asua no era tan importante como para poder sacar de él un estudio similar a esos y a los de otros –Bermeo, Ondarroa, etc...– que sí se incluyeron en ese proyecto. Sin duda, alguna razón hubo, en su momento, para que no se considerase dentro del mismo.

Así las cosas, no queda más remedio que buscar la respuesta tanto a esas preguntas como a esas objeciones en los archivos, como siempre que se decide, por la razón que sea, con la justificación que sea, escribir Historia.

Tomaremos entonces algunos ejemplos, al azar, de documentos de distintas épocas entre el siglo XVI y el XIX relacionados, de un modo u otro, con el puerto de Asua.

Un caso llamativo en esa muestra podría ser la definida como “Ynformación ad perpetuam” hecha por los hermanos Ybarra, y compañía, en el año 1876.

---

1. ROPERO PASCUAL, María del Pilar. *Estudio histórico del puerto de Plentzia* y RIVERA MEDINA, Ana María. *Estudio histórico del puerto de Lekeitio*.

La portadilla de ese documento que pertenece a los fondos del archivo del tribunal de Corregidor vizcaíno señala que dichas personas, los hermanos Ybarra y compañía, son “del comercio de Bilbao”<sup>2</sup>.

¿Cuál es el contenido de ese documento expedido en esa misma localidad el 17 de octubre de 1876, es decir, aún en medio de una guerra civil de carlistas contra liberales de la que Bilbao se ha librado no hace tanto tiempo?<sup>3</sup>

Según parece se trata de dar poder a alguien que represente a la Sociedad Ybarra hermanos y compañía para dar cuenta de los daños que ha sufrido la misma durante la que el documento llama “insurreccion carlista”<sup>4</sup>.

La elección recae sobre Francisco de Rasche y Oleaga, procurador del juzgado de primera instancia de Bilbao. Él es el encargado de hacer las averiguaciones sobre los daños que sufrió la compañía durante esa insurrección carlista. Así lo aprueba el representante de la misma, un joven –no más de 35 años– José Antonio de Ybarra y Arregui de Heredia, que se ha presentado ante las autoridades pertinentes para llevar a cabo esa formalidad<sup>5</sup>.

¿Qué sale de sus pesquisas que pueda interesar a alguien interesado, a su vez, en justificar la escritura de una Historia del Puerto Viejo de Asua?

A esa pregunta el procurador Francisco de Rasche y Oleaga dice que a los hermanos Ybarra y su compañía les pertenecían diversos caseríos en las inmediaciones de Bilbao. Entre otros el llamado “Prudencioeche”, emplazado en la jurisdicción de Asua<sup>6</sup>.

Esas propiedades estaban, según el mismo procurador, “en perfecto estado de conservación al comienzo de la última guerra civil”. Óptima situación que se desvaneció tanto durante la guerra como después de que la lucha haya sido llevada lejos de Bilbao y sus alrededores, ya que la presencia de tropas gubernamentales en esas propiedades acaba resultando tan nociva para ellas como la de los carlistas<sup>7</sup>.

De las preguntas que plantea el procurador Rasche se deduce que de todas esas propiedades de Ybarra y compañía “Prudencioeche”, el caserío que tenían en Asua, fue la que menos daños recibió, encajando sólo algunos desperfectos que se le hicieron por parte de las tropas del fuerte llamado por el documento “de banderas”<sup>8</sup>.

---

2. Consúltense Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia-Bizkaiko Foru Aldundia Artxiboa (desde aquí ADFB-BFAA) JCR 2531-16. Sobre la conflictiva relación de los Ybarra con los carlistas durante esta guerra hay mucho más que contar. Véase DE YBARRA E YBARRA, Javier. *Nosotros, los Ybarra. Vida, economía y sociedad (1744-1902)*; pp. 572-638.

3. ADFB-BFAA: JCR 2531-16, folio 1 recto.

4. ADFB-BFAA: JCR 2531-16, folios 1 recto-1 vuelto.

5. ADFB-BFAA: JCR 2531-16, folio 1 recto-1 vuelto.

6. ADFB-BFAA: JCR 2531-16, folio 3 recto.

7. ADFB-BFAA: JCR 2531-16, folio 3 vuelto.

8. ADFB-BFAA: JCR 2531-16, folio 4 vuelto.

Esa es, de hecho, toda la información sobre Asua al final de la guerra carlista que nos puede dar ese documento. Parece poca cosa, pero si la consideramos con más atención veremos que, por sí sola, ya justifica aquello que se quiere –o se debe– justificar en este caso. Es decir, la escritura de una Historia del puerto de Asua, pues plantea uno de esos problemas, una de esas preguntas con los y las que, según Marc Bloch y Lucien Febvre, maestros de las últimas generaciones de historiadores producidas en el siglo XX y comienzos del XXI, se debe escribir la Historia: ¿por qué una de las compañías comerciales más pujantes del País Vasco en la segunda mitad del siglo XIX y principios del XX era dueña de un caserío precisamente en Asua?<sup>9</sup>

El documento no nos da la respuesta a esa pregunta, pero sí nos deja claro que los “brahmanes” bilbaínos se interesan por tener o mantener propiedades en zonas de los alrededores de la gran villa como Artxanda o Asua. Interés que, teniendo en cuenta la manera de funcionar de empresas como esas, sólo puede ser comercial, crematístico, financiero o estratégico. Señal clara, en cualquier caso, de que Asua es un lugar de alto interés económico.

Pasemos a otro documento seleccionado al azar entre los muchos que, repartidos entre los fondos de los archivos municipales de Erandio, Sondika y Bilbao y, principalmente el de la Diputación Foral de Bizkaia, dicen algo sobre la Historia de ese lugar que, sólo para empezar, es objeto de interés económico por parte de Ybarra y compañía a finales del siglo XIX.

Se trata de otra información judicial, también archivada hoy en el fondo del corregidor vizcaíno hecha algunos años antes de que Ybarra hermanos y compañía decida dejar claro qué daños han sufrido sus activos, sus capitales suburbanos, durante la última guerra carlista.

De hecho, su lectura nos retrotrae al tiempo de las guerras napoleónicas y, de rechazo, al de la Bizkaia de la Baja Edad Media.

La que plantea el caso ante los estrados del corregidor vizcaíno en enero de 1840 es Juana Justa de Ciaran, mujer legítima de, nada menos, que Vicente Peyris, mariscal de campo de los Ejércitos franceses, comendador de la Legión de Honor y comandante militar del Departamento de Las Landas con residencia en Dax<sup>10</sup>.

Nuevamente el documento nos genera preguntas: ¿qué es lo que interesa de Asua a tan altos personajes?

En esta ocasión, a diferencia de las lagunas que nos dejaba el documento relacionado con las pérdidas de Ybarra hermanos y compañía durante la guerra de 1873 a 1876, este expediente responde. De inmediato. A la mujer del mariscal de campo le interesa establecer los derechos de propiedad sobre el patronato divisero de la iglesia de San Pedro de Lujua que había pertenecido a Francisco Jabier (sic) de Batis, así bien dueño

---

9. Véase FEBVRE, Lucien. *Combates por la Historia* y BLOCH, Marc. *Introducción a la Historia*.

10. ADFB-BFAA: JCR 4018-2, folio 8 recto.

del patronato de la iglesia patronal de Lujua y de la casa antigua y palacio “nombrado de Lujua” y de otras propiedades mucho más interesantes para quien quiera justificar la escritura de una Historia del puerto de Asua: un molino que venía incorporado a la casa-torre de Asua. Todo eso junto con otras propiedades repartidas por Lujua –hoy Loiu– y Begoña, había sido otorgado en 1837 por Francisco Javier de Batis, en un testamento redactado en Gernika, a Juana Justa de Ciaran que, como se deduce de ese documento, no está dispuesta a dejar que esas propiedades escapen a su efectivo control a pesar de la distancia. Ni las de Loiu, ni las de Begoña ni, por supuesto, las de Asua<sup>11</sup>.

El poder que el mariscal de campo Peyris extiende a su mujer deja muy claro que la ampara en todos los derechos que quiera reclamar sobre dichas propiedades. Tanto en el original francés expedido en Dax, como en la traducción del mismo que se hace para incorporar a este documento<sup>12</sup>.

Y es algo en lo que está dispuesto a apoyarla incluso contra las notorias dificultades que está teniendo para conseguir la posesión efectiva de esos bienes que le habían otorgado por testamento en 1837. Como se deduce, nuevamente, de documentos originales en francés, certificados ante el notario de Dax *monsieur* Vallée, que serán incorporados a este documento y traducidos para uso del tribunal que ve esta reclamación<sup>13</sup>.

Un derecho que trata de certificarse pidiendo que se reproduzca el testamento del año 1837 en el cual la mujer del mariscal decía basar sus derechos y que, finalmente, en efecto, es incorporado a este documento. Gracias a esa copia nos enteramos de que el coronel de Infantería Francisco Javier de Batis, natural de Ermua, vecino de la villa de Bilbao y residente en Gernika, hijo de Nicolás y Brígida de Chorroco, vecinos de Begoña, toma una serie de disposiciones en ese año de 1837 cuando se ve postrado en cama con una enfermedad grave<sup>14</sup>.

También se desprende de ese testamento que la única heredera del coronel era su prima Juana Justa de Ciaran, casada en Francia, dueña de todos sus derechos sobre sus bienes raíces del Infanzonado del Señorío vizcaíno que el coronel se toma la molestia de señalar antes de dar por cerrado ese instrumento legal en Gernika el 3 de abril de 1837, diciendo tan sólo que, de acuerdo al Fuero del Señorío, manda compensar con un poco de tierra en los lugares más apartados de esos bienes raíces que lega a Juana Justa a aquellos que algo pretendieran de ellos<sup>15</sup>.

Un derecho sobre esas propiedades que, sin embargo, el mariscal y su mujer no pueden hacer valer, a pesar de todo el gasto y las molestias que se toman para conseguir el dominio efectivo de esos bienes raíces que, hasta ese momento, no ha sido posible certificar, ya que la mayoría de ellos –salvo una pequeña porción de terrenos al abrigo de

---

11. ADFB-BFAA: JCR 4018-2, folios 8 recto-8 vuelto.

12. ADFB-BFAA: JCR 4018-2, folios 10 recto-12 vuelto.

13. ADFB-BFAA: JCR 4018-2, folios 18 recto-21 vuelto.

14. ADFB-BFAA: JCR 4018-2, folio 33 recto.

15. ADFB-BFAA: JCR 4018-2, folios 35 recto-36 recto.

los cañones liberales de Bilbao— estaba en territorio dominado por los carlistas hasta que acaba la primera de las tres guerras de ese nombre<sup>16</sup>.

En cualquier caso, al margen de todas esas vicisitudes, la conclusión a la que nos lleva este otro documento relacionado con propiedades en la jurisdicción de Asua indica, como en el caso de Ybarra hermanos y compañía que ese territorio próximo a Bilbao, pese a ser carne de devastación bélica, es lo suficientemente atractivo para que alguien que ha ganado sus galones durante las campañas napoleónicas se pase meses reclamando propiedades que datan de la Baja Edad Media asentadas, entre otras, en la jurisdicción de Asua.

Otro indicio, evidente, de que algo de interés tiene que haber en Asua para que personajes tan cabales como un mariscal francés, o una de las principales empresas vascas del siglo XIX y gran parte del XX, se tomen tanta molestia por establecer firmemente derechos sobre esos terrenos.

Y no son los únicos casos. Hay algunos otros verdaderamente reveladores, como el de José Antonio de Olascoaga, vecino de la anteiglesia de Erandio, que, tal y como se dice en el proceso que abre en el tribunal del Corregimiento, se tomó la molestia en fecha tan tardía como el año 1855 de hacerse con la propiedad de un puerto cerca de Asua al que ese documento denomina “Olpe”<sup>17</sup>.

Decía su procurador ante el tribunal, que José Antonio de Olascoaga había permutado este terreno hacía treinta años para tener control sobre ese puerto que estaba entre dos casas que le pertenecían en el barrio de Asua. Tal y como lo demostraba un título de propiedad que se hacía constar como prueba en ese recurso<sup>18</sup>.

El terreno así adquirido no era precisamente una ganga. Según el procurador de Olascoaga, treinta años atrás —es decir, hacia 1825— era un fangal al que su cliente convirtió en, siempre según el procurador, “un puerto muy comodo”, al levantar paredes que rellena con tierra en todo el perímetro de ese terreno<sup>19</sup>.

De hecho, señala ese procurador, esas mejoras lo hacían de tal calidad que era preferido a todos los demás que en ese momento, 1855, se agolpaban en las riberas del Asua, siendo así el más demandado para carga y descarga por los gabarreros que trabajaban en esa zona, que pagan gustosamente la que el procurador de José Antonio de Zabala llama “pequeña retribución” a su defendido para poder hacer uso de ese puerto de Olpe...<sup>20</sup>

Una situación que desde el 18 de abril se había visto trastocada por lo que el documento llama “un despojo violento de esa posesión”<sup>21</sup>.

---

16. ADFB-BFAA: JCR 4018-2, folios 48 recto-49 vuelto.

17. ADFB-BFAA: JCR 4370-18, folio 5 recto.

18. ADFB-BFAA: JCR 4370-18, folio 6 recto.

19. ADFB-BFAA: JCR 4370-18, folio 6 recto.

20. ADFB-BFAA: JCR 4370-18, folios 6 recto-6 vuelto.

21. ADFB-BFAA: JCR 4370-18, folio 6 vuelto.

¿De qué se trataba? El procurador de Olascoaga lo explica con todo detalle: Juan de Ugarte, vecino de Sondika y gabarrero de profesión, se había presentado en el puerto de Olpe con la marea de la tarde de ese 18 de abril de 1855. Traía una gabarra llena de arena que empezó a descargar sin solicitar permiso a José Antonio de Olascoaga. Éste se personó en el puerto y reclamó a Ugarte por esa acción que, evidentemente, negaba los derechos de propiedad y uso que Olascoaga podía reclamar sobre ese mejorado puerto de Olpe que había estado cuidando, y explotando, desde hacía treinta años. Postura en la que, por lo que se desprende de este documento, el gabarrero Ugarte se encastilló, negando que tuviera que pagar nada o pedir permiso para hacer lo que estaba haciendo. Todo ello, por supuesto, más de lo que José Antonio Olascoaga estaba dispuesto a tolerar...<sup>22</sup>

Nada de esto, ninguno de esos casos tomados al azar, debería sorprendernos. De hecho, Ander Iturbe Mach ya mencionaba en su estudio monográfico sobre Erandio –que data de más de una década– la importancia de esa ría navegable que es una parte fundamental de la Historia de Erandio<sup>23</sup>.

Citaba para ilustrar ese caso la escritura de convenio que se había otorgado en el año 1770 entre la anteiglesia de Erandio y el Consulado de Comercio de Bilbao de ciertas obras para construir un puente sobre el río Asua y ganar ciertos terrenos como tierras de cultivo. Una operación que se describía con detalle en ese documento dictado el 31 de octubre de 1770 en el Salón de la Universidad y Casa de Contratación de Bilbao<sup>24</sup>.

El prior del Consulado en esas fechas, Ygnacio Francisco de Viar y Elexpuru, no dudaba en dar detalles sobre el estado en el que se encontraban en ese momento, a finales del siglo XVIII, las instalaciones portuarias de Asua. A ese respecto decía que los muelles estaban completamente nuevos, recién construidos con fondos del Consulado “a beneficio del público” y de la navegación. A esas obras fundamentales pensaban añadir un puente para paso “de las gentes”. A ese respecto creían él y sus colegas del Consulado que el punto más adecuado para esa nueva infraestructura era la entrada del canal a la ría de Asua, continuando en los muelles que estaban mirando hacia Portugaleta<sup>25</sup>.

En principio esa reunión terminaba armónicamente entre las dos partes interesadas –Erandio y el Consulado– y quedaba para otra posterior exponer los resultados del proyecto que se hiciera a partir de ese momento a fin de aprovechar con esas nuevas instalaciones y vías de comunicación toda el área portuaria de Asua<sup>26</sup>.

---

22. ADFB-BFAA: JCR 4370-18, folio 6 vuelto-7 recto.

23. ITURBE MACH, Ander: *Bizkaiko Herrien Monografiak. Erandio*, pp. 51-52.

24. Archivo Municipal de Erandio-Erandioko Udal Artxiboa (desde aquí AME-EUA) 23-13, hojas sin foliar. Guiard, sin embargo, no destaca esta obra cuando menciona las que se realizan en esas fechas. Véase GUIARD Y LARRAURI, Teofilo: *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*, volumen II, p. 122.

25. AME-EUA: 23-13, hojas sin foliar.

26. AME-EUA: 23-13, hojas sin foliar.

En 31 de junio ya se había llegado al acuerdo de que el proyectado puente debía ser hecho en piedra y en que de ningún modo podía ser levadizo. Ese fue sólo el comienzo de muchas otras deliberaciones que concluyen, al menos según ese documento, en la reunión que celebran las dos partes en 3 de julio de 1770, en la que se firma el convenio para llevar a cabo ese puente que debía facilitar las cosas a todo el tráfico, humano y naval, que en esa fecha se mueve en torno a los muelles de Asua<sup>27</sup>.

Allí observarán con detalle el proyecto que proponía Erandio y concluirán que, también “de ningún modo”, era conveniente edificar en el área de intervención un puente levadizo y que, en caso de que finalmente se llevase a cabo, debía ser construido en piedra. Por lo que respectaba a los terrenos que se podrían ganar con esas nuevas obras y la limpieza del canal, todo quedaba pospuesto para futuras deliberaciones<sup>28</sup>.

El proyecto concluyó, al menos según este documento –copiado en 13 de noviembre de 1820– con una nueva reunión de ambas partes en 3 de julio de 1770 en la que establecen las condiciones en las que se debe hacer esa infraestructura para facilitar el tráfico, humano y naval, en torno a los muelles de Asua<sup>29</sup>.

En primer lugar los comparecientes señalaban que si el Consulado construía a sus expensas el puente, éste debía ser de arco redondo y en piedra, con la suficiente elevación como para que en la pleamar de las mareas mayores o vivas pudieran pasar las gabarras por el ancho de la ría de Asua llevando palo de hasta treinta pies de altura y la carga que acostumbraban a llevar. Si ese puente llegase a arruinarse, el Consulado también se haría cargo de dragar todos los escombros que produjera la caída de esa obra en un plazo inferior al mes desde que la ruina se produjera<sup>30</sup>.

La segunda condición nos da también datos interesantes sobre el tráfico que se mueve en torno a los muelles de Asua en esas décadas finales del siglo XVIII.

Se requiere en ella al Consulado que, durante la construcción, no impida el paso a las gabarras que deben transitar entre Asua y el resto del estuario del abra vizcaína con los andamiajes o cimbras necesarios para esa obra. La única concesión que se hacía era la de que las gabarras con carga de barda o de árboles que debían transitar por la zona, lo harían sin vela sólo durante el tiempo que durasen las obras de ese nuevo puente que se debía extender entre la parte del canal que daba hacia el puerto de Bilbao y continuaba con un muelle que llegaba hasta “el sitio llamado Axpe”, juntándose en esa banda con la barra del puerto de Bilbao y los arenales de Getxo<sup>31</sup>.

Se trataba, en definitiva, de una obra de envergadura que iba a comunicar con una serie de muelles, prácticamente sin interrupción, los de Bilbao, los de Erandio y los de Deusto.

---

27. AME-EUA: 23-13, hojas sin foliar.

28. AME-EUA: 23-13, hojas sin foliar.

29. AME-EUA: 23-13, hojas sin foliar.

30. AME-EUA: 23-13, primera condición, hojas sin foliar.

31. AME-EUA: 23-13, segunda condición, hojas sin foliar.

Erandio se aseguraba que la altura de esos muelles sería suficiente como para que entrase el agua a las heredades que dependían de ella y de que las bombas –o chimbos– de achique para sacar el sobrante de esas aguas que llegarían con cada marea mayor corriesen también a cuenta de los fondos del Consulado de Bilbao<sup>32</sup>.

Las obras de terraplenado necesarias para el muelle, así como las paredes que se habían de macizar en tierra y la “zaborra” prensada para ese mismo fin, correrían también a cargo del Consulado. Así como los amarres, que podrían ser desde simples argollas de hierro hasta los cañones en desuso clavados en el muelle, como aún puede verse hoy día en algunos puertos<sup>33</sup>.

Todo eso, y medidas para evitar que los muelles fueran utilizados por alguien más que peatones, gentes a caballo y sirgadores, destinado, en definitiva, como dice este documento, a conseguir la más segura navegación, utilidad y “veneficio del Comercio”...<sup>34</sup>

Pero, ¿desde cuándo había empezado a ser importante ese curso de agua y los muelles que surgen a su alrededor y cuál era su importancia cuándo la revolución industrial ya ha eclosionado claramente en Bizkaia, pongamos que hacia 1924?

A alguien tan destacado como Pascual Madoz le parecía poco destacable, valga la redundancia. Tanto Asua como sus muelles. Lo consideraba tan sólo un brazo de agua que, junto con el Nervión, daba nombre a Erandio, que él traducía como la “gran vega” y donde toda la actividad se reducía a tareas agrícolas y ganaderas y a unas pocas tenerías o curtidurías de cuero<sup>35</sup>.

¿Quién tenía razón? ¿Quién se equivocaba? ¿Los protagonistas de los documentos que se acaban de citar? ¿O Pascual Madoz?

Eso es lo que se tratará de determinar en el resto de este trabajo, examinando todos los datos disponibles sobre ese gran negocio que se mueve en torno a Asua y queda insinuado en ese interés general despertado entre personas de épocas y condiciones tan dispares como las que acabamos de considerar.

---

32. AME-EUA: 23-13, cuarta y sexta condiciones, hojas sin foliar.

33. AME-EUA: 23-13, séptima y onceava condiciones, hojas sin foliar.

34. AME-EUA: 23-13, onceava condición, hojas sin foliar.

35. MADDOZ, Pascual: *Vizcaya-Bizkaia* 1845-1850, p. 104.



1. El fin de los Señores de la Guerra. El Puerto de Asua durante la Baja Edad Media. Los primeros conflictos con Bilbao



Las fuentes medievales más antiguas que tratan sobre el territorio vizcaíno, no se toman la molestia de anotar nada sobre Asua y su puerto. Tan sólo hacen una única mención sobre la anteiglesia de Erandio.

En el texto publicado en edición de Sabino Aguirre Gandarias como “las dos primeras crónicas de Vizcaya”, se señala así que el viernes 15 de noviembre del año 1415 las Hermandades son sojuzgadas en la anteiglesia de Erandio, siendo muertos en esos combates Martín Ortíz de Martiartu, Martín Ortíz de Ugalde, dos alcaldes de esa Hermandad y muchos otros que se habían adherido a ella<sup>36</sup>.

Se dice que los vencen en nombre del rey, pero a pesar de la presencia entre los supuestos vencedores de Gonzalo Moro –un indudable servidor de la Corona, al menos en territorio guipuzcoano, frente a los banderizos–, el resto del texto de esa crónica deja claro que son precisamente banderizos vizcaínos como Juan de Avendaño los que vencen en esa pequeña batalla que tiene como escenario a Erandio<sup>37</sup>.

Una que, sin embargo, no obtiene mención destacada en el tomo de la “Enciclopedia histórico-geográfica” dedicado a Bizkaia, donde sólo se señala que los solares y casas-torres que dan noticia de la antigüedad de Erandio están habitados por familias como los Martiartu, Uribarri, Arauco o Arteche que protagonizarían “numerosos enfrentamientos” durante las que esa obra llama “luchas de bandos que asolaron todo el País”<sup>38</sup>.



Caballero a la moda del siglo XV (ca. 1830). Fuente: La colección Reding.

36. AGUIRRE GANDARIAS, Sabino. *Las dos primeras crónicas de Vizcaya*; p. 142.

37. AGUIRRE GANDARIAS. *Op. cit.*; p. 142.

38. AGUIRRE GANDARIAS. *Op. cit.*; p. 142, VV.AA. *Enciclopedia histórico-geográfica. Vizcaya*, tomo II.; p. 202. Para una sucinta versión general de ese conflicto en tierras vizcaínas puede resultar interesante la ya clásica –y decimonónica– visión de Aristides de Artiñano. Véase DE ARTIÑANO Y ZURICALDAY, Aristides. *El señorío de Bizcaya histórico y foral*; pp. 85-100. Una versión más actualizada y...

La descripción gráfica y escrita que en su día hace Juan Manuel González Cembellín de la torre de los Martiartu concretamente, con categoría de monumento nacional, pese a todas las reformas y añadidos que sufre desde el fin de esas “luchas de bandos” –o si se prefiere ser más realista, “guerras de bandos”–, permite hacerse una idea de la intensidad con la que se desarrollan esos enfrentamientos que parecen no haber tenido nada que envidiar a la Guerra de las Dos Rosas inglesa que tiene lugar más o menos en las mismas fechas<sup>39</sup>.

De hecho, Martínez Cembellín señala a partir de documentación de época que los Martiartu, más concretamente Martín Ortíz de Martiartu –recogido como Martiarto en esos papeles–, se ponen del lado de las Hermandades en una revuelta que estalla porque el rey había querido sacar trigo desde el Señorío a Asturias, facilitando así el trabajo a sus rivales, Juan de Avendaño y Ochoa de Salazar, que, unidos circunstancialmente con el poder de la Corona, darán buena cuenta de Martín Ortíz y los hermandados que se repliegan hacia su torre con el fin de organizar allí una última resistencia ante el poder real, paradójicamente representado por otros banderizos en ese año de 1415<sup>40</sup>.

La otra casa fuerte o torre de Erandio elevada, precisamente en Asua, cuenta una historia muy similar a la de los Martiartu.

A. Manzano se tomó la molestia de espigarla –junto a muchos otros “pasajes” de la Historia de Erandio– a partir de la crónica fundamental sobre la guerra de bandos: “Las bienandanzas e fortunas” de Lope García de Salazar. De ahí se saca en conclusión que la torre había sido estratégicamente edificada –como todas ellas– en un lugar que permitiera a su primer dueño, Juan Sánchez de Asua, hacer prosperar su negocio de comercio marítimo que, según García de Salazar, era el que había labrado la fortuna de los Asua, sin que eso les impidiera, como dice esa misma fuente, participar en los bandos vizcaínos y tomar parte en alguna de esas épicas batallas que describen “Las bienandanzas e fortunas”<sup>41</sup>.

Por ejemplo en la que tiene lugar en el año 1393 en la atalaya de Bilbao –la actual iglesia de San Antón– junto con los Leguizamón, los Basurto, los Zurbarán y los atreguados de la localidad de Getxo, en la que, a pesar de que hay numerosas bajas por ambos bandos, fueron los Basurto y los Zurbarán los que se llevaron la peor parte<sup>42</sup>.

Treinta años después las cosas no parecen haber mejorado mucho en ese aspecto.

---

... profesional, pero más reducida en sus detalles, en GARCÍA DE CORTAZAR; Fernando; MONTERO, Manuel. *Historia de Vizcaya*. Tomo I; pp. 56-64.

Un estudio más específico en DACOSTA, Arsenio. *Los linajes de Bizkaia en la Baja Edad Media: poder, parentesco y conflicto*. Sobre la situación creada por esas circunstancias en puertos próximos a Asua, caso de Portugalete, uno de sus más duros competidores, véase DÍAZ DE DURANA, José Ramón; REGUERA, Iñaki (eds.). *Lope García de Salazar: banderizo y cronista. Actas de las II Jornadas de estudios Históricas “Noble villa de Portugalete”*.

39. VV.AA. *Monumentos de Bizkaia. Monumentos nacionales*, tomo II; pp. 89-95.

40. VV.AA. *Monumentos... Op. cit.*, tomo II; pp. 89-95.

41. MANZANO, A. *Pasajes históricos de Erandio*; pp. 41-43.

42. MANZANO. *Op. cit.*; p. 43.

La parroquia de Erandio, Santa María, muestra claras señales de esas turbulencias. Por un lado, como nos indica Alfonso de Andrés Morales, está sujeta al control de una familia banderiza de alto rango y gran combatividad: los Butrón. El sepulcro de Martín Ortíz de Martiartu y su mujer, Doña Mayor de Zamudio, del linaje de la torre de Asua, son también un buen testimonio de la situación aún predominante de los linajes banderizos en la zona. Por otra parte la magnífica torre fortificada de esa parroquia, perfectamente conservada a fecha de hoy, habla por sí sola del momento que se vive en la población en esos momentos. Nada distinto por otra parte a conflictos de mayor escala como el de Armagnacs y Borgoñones en Francia, absorbido por la llamada Guerra de los Cien Años. Una a la que Erandio, y su puerto de Asua en especial, no son ajenos<sup>43</sup>.

En efecto, la segunda y única referencia a esa población que aparece en las crónicas editadas por Sabino Aguirre Gandarias resulta interesante, sin embargo, pues permite ir haciéndose una idea del papel que juega Erandio como puerto de mar a mediados del siglo XV. Se trata de uno de bastante consideración. Esa parte de ese texto señala que el miércoles 11 de noviembre de 1450 al menos dos de las naves que se habían apresado en esa anteiglesia, con toda su tripulación, fueron echadas a pique durante un combate con los ingleses a la altura de Bretaña mientras estaban en compañía de una gran flota formada por españoles, bretones y gente de otras naciones, que el texto no especifica, y que tenía como destino Flandes<sup>44</sup>.

Sin embargo, para la Historia, Erandio, y más aún puertos como el de Asua, en el que, como vemos, se aprestan naos como éstas que se ven metidas de cabeza en eso que llamamos “Guerra de los Cien Años”, se pierden en algún lugar entre esas dos “primeras crónicas de Vizcaya” y una de las primeras historias de ese mismo territorio escritas en el siglo en el que esa materia, la Historia, deberá, como muchas otras, convertirse en ciencia. Es decir, el XIX.

Así es. El controvertido Juan Antonio de Zamacola y su no menos controvertida “Historia de las Naciones Bascas”, no dan a Erandio ni siquiera rango suficiente como para figurar en la lista que el autor compone con las que considera las principales poblaciones del Señorío<sup>45</sup>.

Es evidente que quien busque responder a las preguntas planteadas en la introducción de este trabajo, no puede conformarse con tan poca cosa.

Hay, en efecto, otras fuentes en las que empieza a adquirir, aunque sea de manera algo nebulosa, algún sentido lo que hay entre esos dos polos opuestos que representan las crónicas más antiguas del Señorío y la Historia de J. A. de Zamacola.

Es el caso, por ejemplo, de algunas ordenanzas de Bilbao. Caso de las ratificadas por Enrique III en el año 1399, en las que se indica que el vino que se trajese de fuera del

---

43. VV.AA. *Monumentos...* *Op. cit.*, tomo II; pp. 79-86.

44. AGUIRRE GANDARIAS. *Op. cit.*; p. 176.

45. ZAMACOLA, J. Antonio de. *Historia de las Naciones Bascas*. Tomo II; pp. 80-83.

Señorío –de La Rochela, de Burdeos, de Galicia o de Portugal– podría ser envasado en puertos como el de Asua, Barakaldo o Arriaga, pero no podría ser comercializado en perjuicio del de la villa de Bilbao...<sup>46</sup>

Todo un indicio, que en su día ya destacaba A. Manzano en sus “Pasajes históricos de Erandio”, sobre la clase de actividad comercial, de gran escala, que ya en esos momentos, a pesar de las turbulencias banderizas, se está desarrollando y consolidando en Asua y su puerto que, como tampoco se olvida de señalar el autor citado, tendrá carácter de puerto real durante el reinado de Enrique IV entre 1455 y 1474<sup>47</sup>.

Y se trata de un tráfico que en un siglo, el que va de 1399 a 1499 no parece tener aspecto de disminuir. Tal y como lo revelan, una vez más las quejas de las ordenanzas de la villa de Bilbao sobre la sidra que se traía hasta Asua por mar y era vendida luego en perjuicio de la de los cosecheros de Bilbao. Algo que, al igual que lo que ocurría con los vinos de importación, tampoco estaba dispuesto a tolerar ese concejo reunido esta vez en su casa y cámara en la propia villa de Bilbao el 30 de enero de 1499<sup>48</sup>.

Esa alusión, en cierto modo, ya indica qué papel quiere asignar Bilbao al puerto de Asua desde el momento en que las turbulencias bajomedievales son sofocadas en el Señorío.

Algo que, de hecho, demuestra con bastante claridad documentación de años posteriores. Concretamente la que se genera después de la invasión francesa de Gipuzkoa en el año 1512, cuando el estado aparece ya muy bien asentado –y fielmente obedecido por todos, o por una gran mayoría– en Bizkaia.

Así es, en un prolijo documento del Archivo Municipal de Bilbao, en el que se trataba de determinar cuáles son las responsabilidades de los cargohabientes bilbaínos electos para 1512 en el pago de los créditos que se contraen para enviar refuerzos a la frontera guipuzcoana, la única mención que se hace al puerto de Asua es para señalar la cantidad de madera descargada allí que podía ser utilizada en Bilbao...<sup>49</sup>

En efecto, a pesar de lo que se podría deducir del acuerdo al que llegan las autoridades de Erandio con el Consulado de Bilbao en el año 1770, del que ya se ha hablado en la introducción de este trabajo, las relaciones entre la villa y Erandio no eran precisamente amistosas. Ni lo iban a ser desde ese momento hasta pasados, por lo menos, tres siglos.

---

46. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción; MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1300-1473)*; p. 149.

47. Véase, MANZANO. *Op. cit.*; p. 86. Sobre la implicación de distintos puertos vascos y, en especial, los ribereños del Nervión en esa época, véase un exhaustivo, aunque breve, estudio en GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto. “Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la baja edad media”. En: FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (y otros). *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de las IV jornadas de Estudios Históricos “Noble Villa de Portugalete”*; pp. 27-74.

48. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción; LORENTE RUIGÓMEZ, Araceli; MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela. *Ordenanzas municipales de Bilbao (1477-1520)*; pp. 138-139.

49. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción; MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1514-1520)*; p. 1390.

Bilbao había dejado ya en 1505 bien clara su postura con respecto a infraestructuras portuarias como las de Asua, obteniendo una Real Ejecutoría por la que se declaraba que era ilegal la descarga de mercancías en puertos como el de Deusto o Barakaldo, o el que el documento llama “las torres de Luchana”, o Asua. Siendo sólo legal la descarga en Portugaleta y Bilbao en su calidad de “puertos antiguos e logares acostunbrados” para hacer ese tipo de operaciones<sup>50</sup>.

El problema, en realidad, ya se estaba planteando de manera más o menos nítida en 1497. El 30 de julio de ese año García de Cotes había recibido una comisión de los Reyes Católicos para que se siguiera averiguando sobre la carga y descarga de mercancías en todos los puertos de la Tierra Llana que no eran los de Portugaleta y Bilbao. Lo cual incluía, naturalmente, al de Asua<sup>51</sup>.

Uno de los documentos de la sección Antigua de Bilbao ofrece una muestra obvia del proceso que sigue al fin de la Guerra de Bandos y que exige, por parte de las dos grandes villas que dominan los dos extremos de la Ría, estos es, Portugaleta y Bilbao, que no haya carga y descarga de mercancías en ninguna otra de las poblaciones que tiene acceso a los cursos del Nervión. Bien al principal, o bien a cauces laterales como el de la ría de Asua en el caso de Erandio.

La lista de incidentes como esos, a lo largo de los años del siglo XVI, es larga y repetitiva: en 4 de octubre de 1505 Bilbao gana una ejecutoría del rey para impedir que se cargue y descargue en Abando o Barakaldo. Como el mismo documento ya señala, esa nueva sentencia real no hace sino reiterar las disposiciones en ese sentido que se habían tomado en los años 1450 y 1497 y que, una vez más, se tomarán en el año 1541. Ese documento también incluía una nota firmada por Marcos de Aranguren a mediados del siglo XVIII, indicando que la ejecutoría de 4 de octubre de 1505 había sido copiada en 2 de agosto de 1751 para que sirviera de prueba en un nuevo pleito que Portugaleta debía sostener con las poblaciones que se han convertido en sus rivales prácticamente durante los últimos trescientos años, cuando la Guerra de Bandos termina. En este caso la propia Bilbao representada por su Consulado de comercio...<sup>52</sup>

Las ejecutorías que afectan directamente a Asua, se repiten de igual modo, de manera monótona a lo largo de varios siglos. Es lo que ocurre con la del año 1505, que vuelve

---

50. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción; MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1501-1514)*; pp. 911-912. Sobre la simbiosis entre Bilbao y Portugaleta para conseguir aislar a los restantes puertos de la zona, resulta de gran interés BAÑALES GARCÍA, Gregorio Alfonso. “La Marina en Portugaleta y su entorno en la Edad Moderna”. En: EGUILUZ ROMERO, Miren; ARENILLAS SAN JOSÉ, Olga; BAÑALES GARCÍA, Gregorio Alfonso. *Portugaleta en la Edad Moderna: tres estudios monográficos*; pp. 209-210 y 229-232. Una relación en absoluto armónica, como se deduce tanto de ese trabajo como de la minuciosa recopilación que hizo sobre el asunto César Saavedra hace más de cuatro décadas. Véase SAAVEDRA, César. *Origen, vida y costumbres de la Noble villa de Portugaleta*; pp. 63-75.

51. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción; MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1473-1500)*; pp. 714-716.

52. Consúltese Archivo Municipal de Bilbao-Bilboko Udal Artxiboa (desde aquí AMB-BUA) Bilbao Antigua 0044/003, 1207-12 a 1207-14.

a repetirse en el año 1554 y que será copiada y compulsada nuevamente en 29 de noviembre del año 1662 para un pleito contra dos vecinos de Abando, Juan de Castaños y Mariana de Aguirre, que trataron de descargar un navío procedente de Francia en época de epidemia de peste<sup>53</sup>.

En ese documento del año 1505, que será copiado, una vez más, en el año 1758, se decía con claridad, por parte de Bilbao y Portugalete, que las restantes anteiglesias con acceso a la Ría del Nervión, incluida Erandio, nunca habían tenido puertos ni cosa que tal nombre pudiera recibir y que los únicos lugares aptos para la descarga eran Bilbao y Portugalete. El procurador que los defendía, de hecho, señalaba que incluso los barcos de esas anteiglesias sólo aguardaban nueve días en sus bases de origen hasta que sus convecinos se habían abastecido de las mercancías que ellos traían a puerto, pero nunca había habido mercado a partir de una descarga por parte de esas naos<sup>54</sup>.

Esa nueva copia del documento de 1505 servía para apuntalar una sentencia favorable a Bilbao y Portugalete que era oportunamente recordada en ese año de 1758, a son de pífano y tambor, a todos los posibles interesados o infractores de esa ejecutoria que había sentado jurisprudencia para el caso, dándonos una buena muestra del alcance de la situación que se impone a partir del fin de las guerras banderizas y que, de hecho, crea una situación de tensión, más o menos permanente, entre puertos como el de Asua y los grandes emporios controlados por Bilbao y Portugalete<sup>55</sup>.

No es nada de lo que debamos extrañarnos. Junto a documentos de alto nivel burocrático como estas sentencias expedidas por los tribunales superiores del reino, hay otra documentación de mediados del siglo XVI tratada en tribunales inferiores –como el del Corregidor del Señorío– que demuestran que, pese a la muy repetida ordenanza de 1505, muchos no se han dado por enterados de que los únicos puertos con permisos en regla para actuar en el área del Nervión eran Bilbao y Portugalete<sup>56</sup>.

Hay comerciantes, capitanes de nao y otros que, en efecto, en contra de lo que esas dos villas alegan por boca de sus procuradores en el año 1554 –y anteriores– utilizan instalaciones portuarias edificadas en la jurisdicción de Erandio, en Asua, por ejemplo.

La carta de poder que suscribe Juan de Aresti, vecino de la anteiglesia de Erandio en Bilbao el 29 de julio de 1560, resulta un indicio revelador de hasta qué punto se ha hecho efectiva la sentencia del año 1554<sup>57</sup>.

---

53. AMB-BUA: Bilbao Antigua 0044/003/005.

54. AMB-BUA: Bilbao Antigua 0044/003/005, 1209-14, folio 12 recto-12 vuelto. Se contienen resúmenes de esa documentación en AMB-BUA: Bilbao Antigua 0067/001, folios 1 recto-28 recto.

55. AMB-BUA: Bilbao Antigua 0044/003/005. 1209-191 y 1209-192, hojas sin foliar, copia fechada en 19 de mayo de 1758.

56. Para una visión general y actualizada del comercio en Bilbao y en toda la cornisa cantábrica en esas fechas véase PRIOTTI, Jean-Philippe. *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento* y GRAFE, Regina. *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650*.

57. ADFB-BFAA: JCR 2659-737, folio 51 recto-51 vuelto.

En efecto, en ella ese vecino de Erandio daba cuenta de haber cobrado de un maestro carpintero de Bilbao, Ortuño de Ugarte, el importe de 107 codos de tabla de entablar naos para el día de San Miguel, por supuesto de las calidades y precios convenidos...<sup>58</sup>

Parece evidente por este caso aislado, breve como un relámpago en la oscuridad, que a mediados del siglo XVI, y a pesar de todo, los vecinos de Erandio están involucrados de algún modo en cuestiones de tráfico marítimo de altura. Como lo es la construcción de naos para la que, por lo menos, aportan cantidades de material significativas.

Una pista, en cualquier caso, que merece la pena seguir hasta otro de los escasos documentos del siglo XVI que permiten reconstruir qué ocurrió con Asua, como puerto, una vez que la Guerra de Bandos es liquidada y las jurisdicciones que van a persistir en territorio vizcaíno hasta la época de la revolución industrial quedan legítimamente formadas y establecidas<sup>59</sup>.

Ese podría ser el caso del documento que unió, al menos durante un breve tiempo, los destinos de Pedro de Zamarripa, vecino de Sondika, y al bilbaíno Martín de Abarrategui. El primero se comprometía ante notario en Bilbao, el 7 de agosto de 1561, a depositar 600 barras de acero recogidas en Elorrio en la lonja que Abarrategui tenía en Asua...<sup>60</sup>

Resulta evidente por ese testimonio que ni siquiera los vecinos de Bilbao parecen dispuestos, por la razón que sea, a hacer buena la ejecutoría de 1554 que decía que no existían puertos aptos para cargar y descargar mercancía en lugares como Asua.

A eso se puede alegar, naturalmente, que en ningún momento se dice que ese transporte tuviera que ser por mar. Sin embargo, ese caso de Zamarripa y Abarrategui nos conduce a otro donde ese punto está algo más claro y que, unido al del contrato entre Aresti y el carpintero Ortuño de Ugarte acerca de los 107 codos de tablas para naos, nos demostrarán que, en efecto, el fin de las guerras banderizas y todas las disposiciones que trae aparejadas, que tratan de fortalecer la autoridad de la Corona por medio de las llamadas “villas mayores” –como es el caso de Bilbao o Portugaleta, o como lo puede ser el de San Sebastián, Andoain, Tolosa, Hondarribia... en Gipuzkoa–, no se cumplirán en el caso del puerto de Asua que, como muestra esa documentación, existe y funciona como tal. A pesar de esas medidas legales que, más que aplicarse, parece que para lo único

---

58. ADFB-BFAA: JCR 2659-737, folio 51 recto.

59. Sobre ese entramado institucional véase MONREAL CÍA, Gregorio. *Las instituciones públicas del Señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)*, especialmente pp. 85-124.

60. ADFB-BFAA: JCR 2659-654, folio 13 recto. Sobre la minería y elaboración de hierro de la que proceden cargas como esas, véase, respectivamente, HOMOBOÑO, José Ignacio (et al.). *La Cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular* y más recientemente PÉREZ GOIKOETXEA, Eneko. *Burdíngintza Triano eta Galdamesko mendietan-Minería del hierro en los montes de Triano y Galdames*, pp. 26-53 y CALLE ITURRINO, Esteban. *Las ferrerías vascas*. Para un estudio del estado actual de muchas ferrerías del entorno de Asua, véase BARRIO MARRO, Javier. *Enkarterriko burdinolei buruzko ikerketa Historikorako eta ondare arloko ikerketarako sarrera-Introducción a un estudio histórico y patrimonial de las ferrerías de las Encartaciones*.

Para un estudio general sobre la fabricación de hierro en el País Vasco, véase LEGORBURU FAUS, Elena. *La labranza del Hierro en el País Vasco. Hornos, ruedas y otros ingenios*.



que sirvieron fue para abrir la puerta al clásico conflicto de jurisdicciones tan habitual en la Europa del Antiguo Régimen<sup>61</sup>.

En efecto, el contrato que se extiende entre Domingo de Zuburu, vecino San Andrés de Gámiz y Pedro de Lequerica menor, vecino de la anteiglesia de San Martín de Líbano, en Bilbao en el año 1567, demuestra claramente que había un puerto en Asua y que era utilizado para transporte de mercancías de cierta importancia. Como lo podían ser los 210 quintales de vena que Domingo de Zuburu se comprometía a llevar desde ese lugar que el documento define como puerto de Asua a la ferrería Comabiz...<sup>62</sup>

Y no se trata de un hecho aislado, de un error, de un capricho en la interpretación –quizás interesadamente exagerada– de un par de particulares que hacen negocios. Los documentos del siglo inmediato al fin de la Guerra de Bandos que establece jurisdicciones territoriales cerradas, tan cerradas como los privilegios de determinadas poblaciones como Bilbao o Portugalete, es escasa, pero la poca de la que se puede disponer indica que, un siglo después de la ejecutoria real que concede el privilegio de carga y descarga a Portugalete y Bilbao –en la práctica el derecho a ser los únicos puertos de Bizkaia–, había un puerto de cierta importancia en Asua.

Uno de esos escasos documentos es un proceso incoado en el año 1592. Se trata, por tanto, de un texto mucho más extenso, y con más detalles, que las simples cartas de poder y recibos extendidos entre dos partes como los que hemos examinado hasta ahora.

En él se puede comprobar, una vez más, que, en efecto, hay un puerto en Asua en el que se descarga o, al menos, se almacena mineral y desde el que es expedido con fines comerciales a otras poblaciones vizcaínas.

La situación no es fortuita. A pesar de que la documentación de este periodo histórico es relativamente escasa –algo habitual en el caso de muchas poblaciones, instituciones y personas, no sólo en el del viejo puerto de Asua–, podemos encontrar con relativa facilidad documentos similares a éste de 1567 fechados treinta años después. En ellos se constata cómo se siguen cerrando contratos para utilizar el puerto de Asua como descargadero de mineral de hierro.

En efecto, el 2 de abril de 1592, por ejemplo, se suscribió en Bilbao ante el escribano del rey Diego de Avendaño una escritura entre Urtuño y Ochoa de Araondo, Urtuño de Yçarça, Joan de Arexti (sic) y Joan de Alcaga (sic)<sup>63</sup>.

---

61. Acerca de estas cuestiones, es capital el estudio de ANDERSON, Perry. *El estado absolutista*, que realiza un estudio comparativo de las distintas potencias europeas basadas en ese complejo sistema de jurisdicciones diversas armonizadas por un más o menos fuerte estado central. Para el caso específico de España BERMEJO CABRERO, José Luis. *Derecho y administración pública en la España del Antiguo Régimen*. Para una comparación con el caso guipuzcoano, véase RILOVA JERICÓ, Carlos. "Dueño y señor de su estado", más recientemente TRUCHUELO GARCÍA, Susana. *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*.

62. ADFB-BFAA: JCR 1121-075.

63. ADFB-BFAA: JCR 3622-8, folio 2 recto.

Por ella se comprometían, todos ellos, vecinos de la anteiglesia de Erandio, a llevar y a acarrear hasta 500 quintales de vena desde el puerto de Asua hasta la que ese documento llama “portalada” de la casa y morada de Antona (sic) de Urguitia (sic) y Hereño, que estaba “en la anteiglesia de galdacano (sic)” para el día de Nuestra Señora del mes de agosto, haciendo así buena la paga de 36 ducados y un real y medio que ya les había entregado Pedro de Ugarte, contratante de ese cargamento, que, como vemos, una vez más es manejado a través del puerto de Asua<sup>64</sup>.

Las cosas acabarán por complicarse un tanto una vez que ese documento y los demás pertinentes fueron firmados y sellados. Principalmente porque Aresti y sus compañeros no cumplieron con lo estipulado en esas obligaciones, perjudicando gravemente –eso decía él al menos– a Pedro de Ugarte, cuya ferrería emplazada en la casa de Juan de Urgoitia, había estado detenida, por falta de esa vena que se debía descargar en Asua, durante un tiempo más que razonable –dos semanas–, originando así este documento que nos permite conocer un nuevo retazo de la actividad comercial del puerto de Asua a lo largo del siglo XVI...<sup>65</sup>

Cinco años después, en el de 1597, podemos encontrar un documento algo más escueto que nos informa sobre un caso muy similar.

En él leemos que el doctor Mandojana, que en esa fecha ejerce como corregidor del Señorío, manda al vecino de Barakaldo Paulo de Araxeta que comparezca ante su tribunal en tres días para arreglarse con Joan de Alçaga, vecino de la anteiglesia de Erandio, que lo demandaba ese 26 de enero de 1597 por 2.000 reales en concepto de daños recibidos porque no había acarreado un cargamento de vena que se había comprometido a llevar al puerto de Asua<sup>66</sup>.

Es con claros indicios como esos con los que acaba ese siglo XVI en el que Asua, como la mayor parte del territorio vizcaíno, va superando las evidentes reminiscencias de la que se ha llamado crisis de la Baja Edad Media, manifestada en él –como hemos tenido ocasión de ver a lo largo de este capítulo que aquí se cierra– a través de la guerra entre bandos nobiliarios por el control de espacios de alto valor estratégico y comercial, como el puerto de Asua, y de los recursos –el mineral de hierro, por ejemplo– que se trafican en ellos.

Hay todavía reminiscencias de esa época en procesos de finales del siglo XVI como los que acabamos de considerar. Incluso en detalles en apariencia tan superficiales como los nombres –“Urtuño”– y algunos apellidos de los que se ven involucrados en esos problemas legales relacionados con el tráfico comercial a través del puerto de Asua.

Sin embargo, hay pocas dudas acerca de la clase de situación que está ya casi perfectamente consolidada en esas fechas, (salvo las excepciones de rigor que se pueden encontrar tanto en Bizkaia como en cualquier otro territorio afectado por una larga guerra de bandos):

---

64. ADFB-BFAA: JCR 3622-8, folio 2 recto.

65. ADFB-BFAA: JCR 3622-8, folio 12 recto.

66. ADFB-BFAA: JCR 1888-4, folio 1 recto.



Dama a la moda del siglo XV (ca. 1830). Fuente: La colección Reding.

la Corona, el estado, controla legalmente las transacciones y reclama como suyos, en última instancia, espacios como el de Asua en tanto que a través de sus funcionarios de Justicia –alcaldes, corregidores, etc...– se erige en juez y arbitro de cualquier clase de disensión que pueda ocurrir por el uso de ese puerto o por el tráfico de mercancías<sup>67</sup>.

Se abre así claramente una etapa favorable, al menos en teoría, para el desarrollo del puerto de Asua como espacio comercial de importancia en un eje de primer orden a nivel mundial en ese campo, como lo es el conjunto de la ría de Bilbao.

Los siglos centrales de la Edad Moderna, el XVII y el XVIII, generarán una interesante cantidad de documentación que, como la manejada hasta aquí, debería darnos las claves para poder reconstruir en qué se convirtió exactamente el puerto de Asua una vez que las luchas bajomedievales quedan convertidas en poco más que reminiscencias, viejas reliquias que ya carecen de verdadero peso específico en la organización de la vida económica del Señorío.

Es de lo que tratará el siguiente capítulo de este trabajo.

---

67. Sin entrar en cuestiones como el control de las instituciones del Señorío entre los viejos bandos de Oñaz y Gamboa, suficientemente detallada en otros trabajos, no resulta extraño encontrar actitudes en las que algunos grandes linajes, como los San Millán, dan muestras de una actitud levantisca incluso a finales del siglo XVII, que recuerda, y mucho, a la de los Parientes Mayores de los siglos XIV y XV de los que desciende directamente. Sobre esto véase un ejemplo guipuzcoano en RILOVA JERICÓ. “Dueño y señor de su estado...” *Op. cit.*; pp. 20-35.

2. Un engranaje en una gran máquina.  
Asua durante los siglos XVII y XVIII



Los fondos relativos al puerto de Asua durante el siglo XVII, aún siendo algo más abundantes que los disponibles, en conjunto, para los siglos XV y XVI presentan un considerable vacío, de cerca de cincuenta años, en los que apenas hay información sobre lo que sucede allí durante los últimos años del siglo XVI y las cuatro primeras décadas del XVII. Sólo podemos reconstruir esa parte de la Historia deduciendo lo ocurrido a partir de los documentos fechados desde la cuarta década de ese siglo que algunos consideran de crisis generalizada para toda Europa, incluso para el Mundo en su conjunto, y que, por esa misma razón, han calificado como “siglo de hierro”<sup>68</sup>.

El primero con el que podemos dar es un auto de oficio criminal iniciado por los síndicos procuradores del Señorío contra varios revendedores de ese mineral de hierro que, como hemos podido ver en el capítulo anterior, tanto necesita de los descargaderos del puerto de Asua.

La cabeza del proceso data del sábado 13 de septiembre de 1642. En esa fecha se reúnen diversas autoridades del Señorío en la casa de concejo de Bilbao para tratar, como suele ser habitual, de asuntos tocantes al servicio de Dios, del rey y del bien público. Una fórmula estereotipada que sin embargo en este caso, a medida que vamos leyendo los siguientes folios de ese auto de oficio, resulta ser algo más que mera retórica barroca...<sup>69</sup>

Así es, en la querrela que prácticamente a continuación ponen los síndicos procuradores del Señorío, se señala que están ante el corregidor para pedir que se investigue a diversos hombres que, sin ser dueños de ferrerías, ni arrendadores de las mismas, ni siquiera dueños de bajeles, llevan años revendiendo mineral de hierro en contra de las ordenanzas vizcaínas que lo prohibían expresamente<sup>70</sup>.

Una prohibición que, al menos si la consideramos desde el punto de vista que plantean en ese documento los síndicos procuradores, estaba totalmente justificada. Esa venta incontrolada ocasionaba que los dueños de ferrerías o arrendadores de las mismas se

---

68. Véase KAMEN, Henry. *El siglo de hierro*.

69. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folio 279 recto. El uso de puertos como Asua continúa siendo un problema para villas mayores como Portugalete y Bilbao. Así lo destaca Aingeru Zabala en un trabajo dedicado, precisamente, a la conflictividad en Bilbao y su entorno. Véase ZABALA URIARTE, Aingeru. “Crecimiento y conflicto en los siglos XVII y XVIII”. En: GONZÁLEZ CEMPELLÍN, J. M.; ORTEGA, A. R. (eds.). *Bilbo, Arte eta Historia-Bilbao, Arte e Historia*, volumen I; p. 109.

70. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folio 280 recto. Sin duda, los síndicos deben estar refiriéndose a la Ley II del Título 28 del Fuero de Vizcaya que establecía esas prohibiciones. Consúltese VV.AA. *El Fuero de Vizcaya, privilegios, franquezas y libertades del M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya*; p. 232. Sobre las ordenanzas mineras específicas, siempre un tanto controvertidas para alguna de las partes interesadas, véase PÉREZ GOIKOETXEA. *Op. cit.*; pp. 30-31.

vieran sin materia prima para su producción cuando acudían a los puertos de Somorrostro, Muskiz y Portugalete a buscar el mineral, desaparecido entre las manos de estos compradores no autorizados, que lo traficaban llevándolo a las renterías y riberas de Bilbao y a las de Asua...<sup>71</sup>

Evidentemente este texto muestra ya claros indicios acerca del papel que juega el puerto de Asua en esos momentos en los que se ha consolidado una economía estable en territorio vizcaíno, inserta en una red de comercio marítimo a gran escala. Se trata, por lo que se puede deducir tan sólo con leer esa querrela interpuesta por los síndicos procuradores del Señorío, de un espacio que se situaba más bien fuera de la normativa foral –de carácter antiguorregimental por tanto– vigente en esos momentos, alineándose con los sectores más dinámicos de esa economía, los que actúan al margen de ese ordenamiento jurídico y prefiguran –con su uso de los aledaños de Bilbao– una economía mucho más avanzada, que será la que se haga con el control de la situación a lo largo del siglo XIX, creando el gran Bilbao industrial<sup>72</sup>.

El documento es muy claro a ese respecto, juntando declaraciones de testigos que permiten reconstruir esa historia económica del puerto de Asua, sino desde el punto de vista cuantitativo, sí desde uno cualitativo que, en cualquier caso, permite hacerse una idea bastante exacta de en qué se va convirtiendo el viejo puerto de Asua en la época preindustrial.

En efecto, de las sucesivas declaraciones de varios de los acusados de traficar con mineral de hierro en puertos no autorizados, se deduce que Asua, junto con los puertos de Galindo, Trapaga y Ugarte, es uno de los principales puntos para llevar a cabo ese comercio que se salta toda la normativa establecida rígidamente en los Fueros del Señorío otorgando la primacía exclusiva en ese comercio marítimo a Portugalete y, sobre todo, a Bilbao.

De las detalladas perquisiciones de los síndicos del Señorío salió una larga lista de implicados –hombres de toda condición, alta y baja, mujeres como la tabernera de Trapaga, etc...– en esa red de compraventa de mineral de hierro que utilizaba puertos que carecían de privilegio foral para dedicarse a ese negocio, entre otros, en efecto, el de Asua. Sus confesiones a los interrogatorios de la Justicia permiten, por otra parte, reconstruir en qué consistió ese tráfico ilegal y qué papel juega el puerto de Asua en él<sup>73</sup>.

La más relevante a ese respecto es la que hace en Bilbao el 24 de enero de 1643 Martín de Alçaga, escribano del rey y vecino de la anteiglesia de Erandio, que, tal y como demuestra en ese testimonio ante esa Justicia de la que vive, sabe muchas cosas sobre el funcionamiento del puerto de Asua en esas fechas<sup>74</sup>.

---

71. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folios 280 recto-280 vuelto.

72. Hay ocasiones en las que se vulneran esos privilegios de un modo verdaderamente escandaloso para las corporaciones que los detentan, como se ve por algunos incidentes ocurridos cerca de Bilbao. Véase, por ejemplo, RILOVA JERICÓ, Carlos. “Paseando en tierra enemiga. Bilbao vista a través de ojos heréticos, 1600-1674”; pp. 47-49.

73. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folios 320 recto-320 vuelto.

74. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folio 437 vuelto.

Para empezar no niega al tribunal que era dueño de un barco que define como “arroquero” y que lo había utilizado, durante años, concretamente catorce, junto con otros que había mandado fabricar él mismo, para acarrear vena de hierro entre los puertos de Galindo, Trapaga y Ugarte hasta el de Asua<sup>75</sup>.

La cantidad de esa materia prima que ha transportado entre esos puertos fue de 8.000 quintales por año, que Martín de Alçaga valora en un real y cuatro maravedís por quintal. Sin embargo niega que haya utilizado el puerto de Asua para comercializar esa vena. Asegura que sólo la transportó hasta él y eso siempre porque se lo habían pedido don Gaspar de Robles, caballero de la Orden de Alcántara, don Rodrigo de Galarza y otros muchos dueños de ferrería que él describe con el termino, más equívoco para nuestra época, de “ferrones”. Lo único que reconoce haber mandado hacer una vez que sus barcos descargaban el mineral en el puerto de Asua, es trasladar a las ferrerías de esos caballeros esa vena, cobrando por ese segundo transporte entre el puerto y el lugar donde se iba a manufacturar el hierro 6 maravedís por cada quintal menor de esa materia prima<sup>76</sup>.

Las conclusiones que el tribunal sacará de declaraciones como esas no pueden ser más esclarecedoras acerca de cuál es la situación del puerto de Asua a mediados del siglo XVII.

Como se deduce de las palabras del escribano Martín de Alçaga, a través de Asua se mueven importantes cantidades de mineral de hierro destinadas a las ferrerías del Señorío, formando un importante volumen de negocio en esa industria que es la principal de las manufacturas preindustriales vizcaínas y también una de sus principales materias de exportación.

Sin embargo, se trata de un negocio que se mueve en un terreno fuera de la ley. En efecto, en los muchos alegatos que se presentan en esta causa contra quienes, como Alçaga, se han lucrado con ese negocio de transporte de vena a través del puerto de Asua, se señala que estos han ganado más del 5% con ese tráfico y que a causa de operaciones de esa índole, ajenas por completo a las protectoras disposiciones forales, han causado al Señorío y a sus vecinos hasta 50.000 ducados en pérdidas provocadas por esa economía sumergida, que no tributa y actúa enteramente al margen de controles y regulaciones<sup>77</sup>.

A tal punto llega ese comercio fraudulento que tiene como uno de sus escenarios al puerto de Asua, que ni siquiera existe control de calidad sobre los pesos en los que se pesa el mineral que pasa por allí. Pesas que no están ni afinadas ni ajustadas, ni sujetas a licencia o supervisión de algún juez que pueda garantizar su fidelidad y, por tanto, la ausencia de fraudes a los vendedores o compradores del mineral. Una cuestión en la que, por cierto, está implicado de lleno Martín de Alçaga, que es requerido para dar testimonio sobre la verdad de todas esas acusaciones que se plantean en el proceso después de haberlo interrogado<sup>78</sup>.

---

75. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folio 437 vuelto.

76. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folio 438 recto.

77. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folios 478 recto-478 vuelto.

78. ADFB-BFAA: AJO 1448-008, folios 478 vuelto y 486 recto.

Será precisamente ese afielamiento de las pesas de mineral lo que nos permite descubrir que tras ese turbulento, y largo, proceso, Asua empieza a convertirse en un espacio de comercio legal insertado en el gran eje que gira ya en torno a Bilbao.

En efecto, según parece, las autoridades forales, como suele ser muy habitual, después de haber manifestado sus pertinentes gestos de jurisdicción y autoridad, preferirán mantener la situación de hecho conformándose con regular el comercio que pasa –al parecer de manera imparable– a través del puerto de Asua, aceptando los hechos consumados, buscando únicamente que ese nuevo polo de comercio actúe dentro de la legalidad controlada y regulada por ellos.

El proceso de adaptación a esa legalidad parece haber sido, sin embargo, bastante trabajoso. La documentación disponible al respecto data de unos seis años después de que se incoase ese proceso para averiguar hasta qué punto se comerciaba al margen de la ley en puertos como el de Asua. Se trata de las actas levantadas por los enviados del Señorío para fiscalizar el comercio de hierro en Asua en el año 1650.

La visita comenzará en 2 de mayo de ese año. En esa fecha don Pedro de Saravia, caballero de la Orden de Santiago y diputado general del Señorío, se dirigirá a casa de Pedro de Uraçandi, no muy lejos del puerto de Asua, y le interrogará acerca de las pesas y medidas que utiliza con los cargamentos de hierro que llegan hasta ese punto<sup>79</sup>.

El panorama que se abre tras indagar sobre la calidad de las pesas y medidas que maneja Uraçandi, revela muchas cosas sobre lo que se ha estado haciendo en Asua desde principios de esa centuria. Uraçandi señala que, desde hace unos cuarenta años, en esa casa en la que están en ese momento, que pertenecía a un caballero con el mismo nombre y apellido que el declarante –esto es, don Pedro de Uraçandi–, se había pesado mineral en ella. Sin embargo, en esos momentos ya no era posible, o eso alegaba el interrogado, porque se habían llevado el peso –y un quintal de muestra para efectuar esa operación– de allí al otro lado del puente, alegando que eran de don Pedro de Villela y Arçe, caballero de la Orden de Santiago...<sup>80</sup>

Uraçandi no podrá negar –ni lo intentará siquiera– que había todavía algo de mineral en la casa –dos trozos de tochos que sumaban un quintal, según pudieron apreciar los funcionarios del Señorío– y la presencia de viejas pesas que ya no se utilizaban, guardadas en la misma bodega en la que estaba ese mineral de hierro<sup>81</sup>.

En cualquier caso, al caballero enviado por el Señorío todas esas disquisiciones de Pedro de Uraçandi le resultarán irrelevantes. Él había sido comisionado para afinar y controlar todas las pesas existentes en Asua y eso es lo que hará. Ordenará a Uraçandi que saque esas pesas y el mineral de la bodega y que, a la luz del día, en el portal de esa casa, permita al afinador que ha ido con él que examine las pesas y certifique que son realmente fieles y fiables<sup>82</sup>.

---

79. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 332 recto.

80. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 332 vuelto.

81. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 332 vuelto.

82. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 332 vuelto.



El afinador comprobará tras examinar pesas y tochos –que venían atados juntos con un cordel– que las balanzas tenían una pesa que pesaba, en realidad, dos onzas menos de las cuatro libras que indicaba. Eso será bastante para que el comisionado del Señorío le prohíba usar esas pesas y las deje precintadas en un aposento de la casa hasta que las autoridades digan lo contrario<sup>83</sup>.

Pedro de Uraçandi no sólo acatará esas órdenes sino que, además, se mostrará muy colaborativo con el representante de Señorío, revelándole a él –y de paso a nuestra época– cuál es el funcionamiento del comercio de hierro en Asua a mediados del siglo XVII.

Dice así que allí no había una rentería fija en la que se tasase y pesase oficialmente el mineral que se descargaba en esos muelles, pero que Joan de Rentería, otro vecino de Erandio, tenía en su poder considerables cantidades de hierro de diferentes personas y que, en definitiva, la vena que allí se descargaba era pesada prácticamente por cualquiera y con “el peso que quería”, describiendo, también en definitiva, el cuadro que ya se podía deducir del pleito iniciado en el año 1642 para esclarecer qué clase de tráfico se hacía a través del puerto de Asua en esas fechas<sup>84</sup>.

Esa impresión se confirma con la siguiente visita que el comisionado del Señorío hace al siguiente vecino de Erandio susceptible de poseer pesas que estaban fuera de control.

Se trata de Juan de Yçaguirre, a cuya casa pasan directamente el comisionado y su séquito después de dejar atrás la de Uraçandi.

Yçaguirre es requerido al igual que Uraçandi para sacar a la luz las pesas que tenía en casa. Allí, el afinador que acompaña al comisionado del Señorío, descubre una pequeña falta en una de las tablas que Yçaguirre usaba para hacer la medida del mineral de hierro que le traían. El documento nos dice que era media libra larga de menos peso del indicado con respecto a la otra tabla de la balanza, que era en la que se ponían las distintas pesas para calibrar la medida del hierro traído hasta casa de Yçaguirre, que en ese momento, según declara él mismo, no pasaba de 75 quintales pertenecientes a diferentes personas<sup>85</sup>.

El comisionado del Señorío se dará por satisfecho con esas pesquisas, al menos de momento, y de casa de Yçaguirre pasará a la de ese Joan de Rentería que, según el primer interrogado, Pedro de Uraçandi, tenía hierro de varios particulares en abundancia<sup>86</sup>.

Uraçandi no se había equivocado ni había exagerado. Joan de Rentería, al que el documento califica como vecino del lugar del Puerto de Asua, tenía, en efecto, hasta 4.600 quintales de hierro. De hecho, desde un año y medio atrás estaba recibiendo cargamentos de Butron para personas de cierto rango. Como don Diego de Asua<sup>87</sup>.

---

83. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 332 vuelto.

84. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 333 recto.

85. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folios 333 recto-333 vuelto.

86. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 333 vuelto.

87. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 334 recto.

Comprobado ese extremo, el comisionado del Señorío le pedirá, como a los demás, que exhiba las balanzas con las que pesa esas grandes cantidades de cargamentos de hierro que van a parar, como muchos otros, al puerto de Asua. Ese será el momento en el que Joan de Rentería señale en dirección de vuelta a Pedro de Uraçandi, indicando que él, Rentería, pesaba guiándose por los pesos y tochos que Uraçandi tenía y que, como hemos visto, ya conocen bien el comisionado y el afinador que ha ido con él hasta Asua, y asimismo con los que tenía otro viejo conocido de los enviados del Señorío: Joan de Yçaguirre. En la declaración de Rentería sólo aparecía un nombre nuevo que no conocen estos delegados enviados por la autoridad del Señorío para saber qué se trafica en Asua y hasta qué punto se hace con arreglo a la legalidad y en perjuicio del gran eje de esa ría del Nervión que es el puerto de Bilbao. Se trata de Sancho Martínez de Uribarri, que era dueño de una balanza que se había llevado de casa de Joan de Rentería ocho días atrás<sup>88</sup>.

Todas esas alambicadas cuestiones, sin embargo, no distraerán, ni por un momento, al comisionado del Señorío. Su decisión, después de investigar y oír a los implicados en la cuestión de las pesas y medidas que se utilizan para el tráfico de hierro, será denunciar tanto a Uraçandi, a Yçaguirre como a Rentería.

Así, esta investigación se saldará con una serie de multas para los tres implicados y con la instalación de pesa y medida regulada en un único punto del puerto de Asua. Curiosamente se confiará para ese efecto en uno de los condenados, Pedro de Uraçandi, al que se le dan en 30 de mayo de 1650 las pesas y medidas ya convenientemente afinadas para que las instale en la casa que llaman “Prudencio”, por ser la que a los hombres del Señorío les parecía más a propósito para ese fin, al estar emplazada en lo que el documento llama “a la lengua del agua” y tener otras comodidades que, sin embargo, el documento no detalla<sup>89</sup>.

Allí, en esa casa tan a propósito para que se haga carga y descarga y se pese, darán a Uraçandi una balanza de hierro con sus pendientes, cadenas y dos tablas barreadas para pesar hierro, un quintal afinado y el consabido juego de pesas: dos de diez libras cada, una de cinco, dos de cuatro, dos de tres libras, otra de dos libras y otra de una libra, quedando él, Pedro de Uraçandi, comprometido a garantizar el buen funcionamiento y la fidelidad de esa balanza a partir de ese momento<sup>90</sup>.

Juramento ante testigos tan importantes como don Diego de Asua, pero que, según parece, Uraçandi no cumplirá con toda la precisión que hubiera sido de desear, dando lugar a un proceso en el año 1657 en el que el síndico procurador del Señorío se veía obligado a denunciar que el susodicho Pedro de Uraçandi no había entregado las pesas después de que su arrendamiento de la casa “Rentería” hubiese concluido<sup>91</sup>.

---

88. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 334 recto.

89. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folios 335 vuelto-336 recto.

90. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folio 335 vuelto y 336 recto-336 vuelto.

91. ADFB-BFAA: AJO 1449-008, folios 336 vuelto y 339 recto.



Desembarco de mercancías en un pequeño puerto a mediados del siglo XVII. Fuente: La colección Reding.

Dos años después de que se legalizase la situación del puerto de Asua, estableciendo unas pesas y medidas que estuvieran controladas por el Señorío, en el de 1652, un pleito entre Juan de Ybaycabal (sic), vecino de la anteiglesia de Morga, contra Antonio de Gochi nos permite dar con otras claves sobre el tráfico que pudo mover el puerto de Asua en ese siglo de hierro y qué importancia empieza a adquirir en ese gran eje comercial de la Ría que tiene, cada vez más, como centro indiscutido a la villa de Bilbao.

En él, según se explicaba Ybaycabal, dos carreteros, los hermanos Pedro y Domingo García de Elexaga, habían tenido ciertos problemas con Gochi para cobrar la cantidad de 555 reales de vellón que éste les debía por acarrear ciertas cantidades de madera...<sup>92</sup>

---

92. ADFB-BFAA: JCR 1767-12, folio 1 recto.

Fundamentalmente todo se reducía a que los carreteros consideraban que Gochi, que actuaba en nombre de Ybaycabal, no les había pagado correctamente por ese trabajo. Argumento del que se desentendía Ybaycabal señalando que, si había algún defecto en el pago, era responsabilidad única y exclusiva de Gochi. Todo ese embrollo, sin embargo, nos permite reconstruir, al menos en parte, otra faceta de la actividad comercial del puerto de Asua a mediados del siglo XVII<sup>93</sup>.

En efecto, gracias a esa contingencia sabemos que Asua continúa sirviendo como espacio para descargar material imprescindible para la actividad preindustrial del resto del Señorío. Ese parece haber sido el caso de los quintales de madera que los hermanos García de Elexaga se habían comprometido a transportar. El proceso trataba de dirimir si la descarga de esa madera había sido correctamente realizada al ser depositada en el puerto de Asua.

Según la detallada declaración de Antonio de Gochi, que es presentado como testigo en este proceso por Juan de Ybaycabal, los carreteros habían depositado en el puerto de Asua una docena de frontales y randas para una casa que Ybaycabal estaba reconstruyendo en Bilbao. Esas piezas de construcción, al menos hasta donde sabía Gochi, habían quedado depositadas en Asua y después de eso un hombre que, según sabe, responde al nombre de Domingo de Elejaga (sic) vino a pedirle el pago por ese trabajo. Gochi lo realizó tal y como Elejaga se lo demandó el 1 de julio de 1652. Primero cuando fue acompañado del propio Ybaycabal hasta la casa que Gochi tenía abierta en Bilbao, y después cuando fue en compañía de un mozo llamado Marcos de Garay, a reclamarle que le devolviera esa cantidad de 555 reales de vellón porque así lo había mandado el teniente de corregidor...<sup>94</sup>

El proceso aclara en nuevas declaraciones que Juan de Ybaycabal, en realidad, estaba reconstruyendo la casa que necesitaba esas piezas de madera ya labradas para Antonio de Gochi. Una circunstancia que, en cualquier caso, nada añade a lo que verdaderamente interesa –en este caso– de ese documento.

Es decir, otro indicio de la importancia que tiene, como zona de carga, el puerto de Asua para la activa y bien interconectada economía marítima que gira en torno al eje de la ría de Bilbao, que aparece aquí como uno de los nudos de esa red anudada –como se podría deducir por el apellido de uno de los principales perjudicados, Gochi– con grandes redes comerciales de alcance mundial que para continuar con su actividad necesitan del tráfico de materias primas, de minerales, de manufacturas... a través de puertos como el de Asua, que jalonan esa ría en la que, en principio, sólo se permitía desde finales de la Edad Media la actividad comercial de puertos como el de Bilbao y Portugalete<sup>95</sup>.

Es poco más lo que puede decirnos este proceso que, de hecho, acaba con esa declaración de Ybaycabal en la que insiste en que esa carga y descarga de materiales de construcción en el puerto de Asua en nada había perjudicado a los carreteros<sup>96</sup>.

---

93. ADFB-BFAA: JCR 1767-12, folio 1 recto.

94. ADFB-BFAA: JCR 1767-12, folios 5 recto-5 vuelto.

95. ADFB-BFAA: JCR 1767-12, folio 9 recto.

96. ADFB-BFAA: JCR 1767-12, folios 9 vuelto-10 vuelto.

Sin embargo, no es ese el único documento que puede contarnos qué es lo que ocurre en el puerto de Asua en esos años en los que se está integrando claramente, como un engranaje más, en una gran maquinaria económica que abarca ya la mayor parte del Mundo, conectada a través de Bilbao con distintos y distantes puertos<sup>97</sup>.

Así es, otra documentación, del negociado de la administración de Bizkaia nos revela que justo un año después, en 1653, se conseguirá nada menos que la intervención de Felipe IV para establecer en qué condiciones se podrá desarrollar en el viejo puerto de Asua esa actividad económica que hemos ido viendo consolidarse y legalizarse entre finales del siglo XV y mediados del XVII.

Realmente esa ejecutoria no da muchos detalles obre la situación concreta del puerto de Asua. Sólo nos dice que uno de los encargados de tramitar la cuestión es don Diego de Asua, en su calidad de fiel de Erandio, que, junto con don Antonio de Arrieta, fiel a su vez de la anteiglesia de la población que el documento llama “San Vicente de Abando”, habla en nombre de las anteiglesias de “San Juan de Sondica”, “San Pedro de Luxua” y otras que piden que sólo haya una visita a las anteiglesias del Señorío mientras dure el mandato de cada corregidor y no varias<sup>98</sup>.

El rey Planeta accederá, sin dudar, a esa petición que nos revela, aunque sea de manera indirecta, que Asua está intentando, por todos los medios actuar con la mayor independencia posible en el ámbito administrativo, encabezando incluso la protesta de otras anteiglesias ante esas medidas de control que, como hemos visto, se aplican a su comercio a través del puerto de Asua de un modo tan riguroso a partir del año 1650.

Desafortunadamente hasta ese punto llegan las noticias sobre el puerto del lugar de Asua en el siglo XVII. Se trata de una información relativamente breve. Al menos si comparamos el volumen documental del que disponemos frente al que se puede encontrar para otros asuntos.

Sin embargo, a la luz de los resultados que se obtienen de esa documentación, el volumen de información resulta relativamente considerable. Al fin y al cabo, como acabamos de ver, Asua se revela en esos escasos folios como un engranaje de la gran maquinaria económica de una monarquía imperial con territorios y mercados que abarcan ambos hemisferios del Planeta. El hierro que mantiene en marcha armadas y ejércitos o

---

97. El tema de las relaciones de la Ría, especialmente de Bilbao, con esas grandes redes comerciales mundiales en pleno siglo XVII, es un tema –como muchos otros– bien estudiado por Guiard en su monumental “Historia del Consulado de Bilbao”. La lista de naves que tocan puerto en Bilbao en esas fechas resulta, por sí sola, bastante reveladora de esa implicación. Véase GUIARD Y LARRAURI. *Op. cit.*, volumen I, pp. 295-323 y 431-441. Sobre eso añade nuevos detalles Aingeru Zabala, indicando, además, que desde 1660, la burguesía bilbaína prescindirá de intermediarios extranjeros en el giro de letras de cambio como holandeses y británicos, que serán tolerados en ese entorno sólo en tanto sirven a los intereses comerciales de los autóctonos. Véase ZABALA URIARTE. “Crecimiento y conflicto en los siglos XVII y XVIII”. En: GONZÁLEZ CEMPELLÍN; ORTEGA (eds.). *Op. cit.*, volumen I; pp. 118-123.

Unas circunstancias que, por supuesto, también afectan al entorno de Bilbao. Véase, por ejemplo, RILOVA JERICÓ. “Paseando en tierra enemiga...” *Op. cit.*; pp. 39-55.

98. ADFB-BFAA: AJO 0027-007, hojas sin foliar.

industrias, sale con rumbo a su destino al menos en parte gracias a los servicios que presta el puerto de Asua primero en la alegalidad y a partir del año 1650 dentro del estricto marco legal intervenido por la Corona y las autoridades forales del Señorío.

A partir de este punto la documentación vuelve a guardar un largo silencio similar al que vemos entre finales del siglo XVI y mediados del XVII.

Así es, nada sabemos de lo que ocurre durante la segunda mitad del siglo XVII con ese puerto de Asua ya legalmente integrado en esa gran maquinaria económica que tiene en la ría de Bilbao uno de sus ejes. Tan sólo podemos deducirlo a partir de lo que nos dice la documentación, relativamente más abundante, fechada en el siglo XVIII, en el que, además, se supone, va a eclosionar una fase de expansión de esa Economía-Mundo en la que están integrados puertos como Bilbao, Portugalete, Sestao, Asua...

El primer documento de esa centuria del que disponemos para que nos hable de lo que le ocurrió al puerto de Asua en esas fechas, data del año 1727.

Se trata de un pleito entre dos particulares, Juan de Orroño, vecino de Derio y Agustín de Agurto que lo era de la anteiglesia de Zamudio. Sin embargo, a través de esos pocos folios en los que estas dos personas, evidentemente ajenas a Erandio, al menos como vecinos, tratan de resolver sus diferencias, obtenemos un dato verdaderamente interesante. El puerto de Asua continúa con la actividad comercial que hemos visto desarrollarse durante el siglo XVII y, es más, aparece claramente conectado con los grandes proyectos de desarrollo económico tan propios de la monarquía ilustrada que impera hasta finales del siglo XVIII<sup>99</sup>.

En este caso con el reforzamiento de la flota de guerra que permitirá a ésta mantener, hasta comienzos del siglo XIX, un vasto imperio que abarca del Pacífico al Atlántico y controla los principales flujos de plata que sostienen la economía mundial.

Así es, por Asua no sólo sigue pasando la madera necesaria para ciertas obras de particulares –como se podía ver en la documentación del año 1652 que hemos analizado–, en 1727 también se almacena y se pone en tránsito en sus muelles madera para la construcción de naves de guerra imprescindibles para mantener aquella gigantesca estructura económica, dueña de los principales yacimientos de plata mundiales<sup>100</sup>.

El proceso del que se puede deducir todo esto se incoa tan sólo porque se debían a Juan de Orroño las cantidades estipuladas un año atrás en la taberna de Recalde, en Derio, entre él y el demandado, para que le asistiese con una yunta de bueyes para tras-

---

99. ADFB-BFAA: JCR 432-27, folio 1 recto.

100. Acerca de esos yacimientos de plata y su relevancia para la economía mundial a la que está asociada, como un elemento más, el puerto de Asua, como se puede ver gracias a este y otros documentos, véase CIPOLLA, Carlo Maria: *La odisea de la plata española*. Acerca de los proyectos de construcción naval de esa época con los que parece estar claramente relacionado ese embarque de madera, véase OZANAM, Didier: "La política exterior de España en tiempo de Felipe V y de Fernando VI", en VV.AA.: *La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*, pp. 491-492 y 641-699.

ladar madera desde Mañaría hasta el puerto de Asua destinada a la construcción de naves, como dice el documento, en las Reales Fábricas. Un total de 86 reales y medio que Agustín de Argurto reconocía estar debiendo, en efecto, pero que era incapaz de pagar porque, decía, el rey le debía dinero a él y, por tanto, no podía pagar la diferencia a Orroño que, por otra parte, también le debía dinero a él, al haber hecho imposible que cobrase una deuda de cien escudos de plata que le debía a él, a Argurto, Manuel Thomas de Olarte<sup>101</sup>.

El siguiente documento que puede aportar alguna noticia sobre el papel que juega el puerto de Asua en el siglo XVIII nos ofrece noticias de menores vuelos. Se trata, en efecto, de una cuestión más pegada a tierra que el servicio –por pequeño que sea– destinado a mantener en marcha una potente maquinaria de guerra sobre la que se fundamenta un entramado económico no menos poderoso, como se podía deducir del pleito entre Juan de Orroño y Agustín de Argurto.

En efecto, se trata de un simple contrato matrimonial en el que la pareja que se va a casar, como es habitual en estos casos, recibe determinados bienes de cada uno de sus progenitores.

Entre ellos encontramos, sin embargo, algún dato de interés sobre la situación del puerto de Asua en la primera mitad del siglo XVIII, ya que la novia era sobrina carnal de Ana María de Rentería, dueña, como su apellido ya permite adivinar, de esa casa “Rentería”, emplazada en el puerto de Asua que algo había dado que hablar desde el año 1650, cuando el Señorío intervino para legalizar, unificar y afielar las pesas y medidas con las que se realizaba el tráfico de hierro en ese emplazamiento<sup>102</sup>.

¿Cuál era la situación de esa casa en la que se había traficado con gran parte del hierro traído al puerto de Asua al menos hasta mediados del siglo XVII?

Todo indica que seguía funcionando del mismo modo en el que lo había hecho hasta el año 1650.

Según ese contrato matrimonial había en ella en esas fechas –el pleito se prolonga de 1734 a 1736– un peso y una lonja por los que sigue pasando un volumen importante de la mercancía que asciende o desciende por la Ría del Nervión. Así es, merced a ese documento legal, Ana María de Rentería, junto con su marido Antonio de Líbano, se reservaba el usufructo vitalicio de la mitad de “Rentería” para que él, Antonio de Líbano, siguiera operando esa pesa y lonja y el tráfico que regulaba el paso de mercancía en ese punto del puerto de Asua que el documento describe como inserto en la jurisdicción de Sondika<sup>103</sup>.

---

101. ADFB-BFAA: JCR 432-27, folio 1 recto y 2 vuelto. Si seguimos a Lourdes Odriozola debemos deducir que esas Reales Fábricas son los astilleros de Zorroza. Únicos de carácter real en la ría bilbaína. Véase ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*, pp. 87-91 y 107-108.

102. ADFB-BFAA: JCR 2298-06, folio 4 vuelto.

103. ADFB-BFAA: JCR 2298-06, folio 6 recto y 11 vuelto.

El siguiente documento disponible, que está fechado en el año 1740, no aporta directamente muchos datos acerca del puerto de Asua como uno de los emporios comerciales de la ría de Bilbao.

En efecto, otra vez nos vemos ante un documento que, principalmente, trata de fijar diferencias entre dos particulares por cuestión de un contrato previo firmado entre ambos. Como hemos visto en el caso de Juan de Orroño y Agustín de Agurto en el año 1727. Pero en esta ocasión el motivo de la discusión es más bien prosaico, poco revelador con respecto a qué era el puerto de Asua en esos momentos, qué papel desempeñaba en esa economía marítima de largo alcance internacional que tiene como eje la Ría del Nervión, ya que lo único que nos dice es que en él, como en casi todos los puertos, había una taberna.

Según ese documento estaba al cargo de ella Antonio de Samarripa, vecino de la anteiglesia de Erandio, que se describe como sisero de ella. Es decir, encargado de recibir en ella el vino para la villa y cobrar el impuesto, “sisa”, que cobraba cada Ayuntamiento por el suministro de ese bien de primera necesidad. El pleito había devenido de la falta de acuerdo entre Samarripa y su proveedor de esa mercancía, Domingo de Urbieta, con el que tenía establecido un contrato con plazos de entrega de determinadas cantidades de vino para 1739 y 1740 a cambio de 1.222 reales en tres plazos<sup>104</sup>.

Un contrato que no se cumplirá y llevará a la ejecución judicial de los bienes de Antonio de Samarripa a petición de Antonio de Urbieta. Unas circunstancias que, en efecto, no revelan demasiado sobre las condiciones del puerto de Asua en esos concretos momentos históricos, ya que la ejecución del antiguo tabernero y sisero de Asua sólo alcanza a dos mulas, dos vacas y algunas fanegas de maíz. La información de interés para el principal objetivo de este estudio se reduce a que la taberna que existe en el puerto de Asua en esa fecha estaba administrada por un hombre que vive tanto de la Agricultura como del pequeño comercio en uno de los puertos que jalonan la ría de Bilbao. Una circunstancia, en cualquier caso, bastante común en la Europa preindustrial<sup>105</sup>.

Algo más sustancioso es lo que ofrece un litigio mucho más complicado y largo a pesar de que, en principio, tampoco guarda demasiada relación con lo que ocurre en el puerto de Asua, o con lo que significa éste en cuanto tal espacio portuario integrado en un gran eje comercial marítimo como el de la Ría del Nervión.

Se trata de un proceso entre un caballero de alto rango, Joseph Ordóñez de Barriquia Asua Guecho Martiartu e Ynglés, vecino de la anteiglesia de Begoña, la de Erandio, la de Sondika y la de Getxo, contra Antonio de Videa, vecino de la de Erandio<sup>106</sup>.

En principio es un pleito más entre los cientos que pueden encontrarse en los fondos judiciales de archivos como el del Corregimiento vizcaíno, una querrela entre dos vecinos que litigan por determinados derechos. Por el de paso, como por ejemplo ocurre en este caso.

---

104. ADFB-BFAA: JCR 3373-17, folios 2 recto-2 vuelto.

105. ADFB-BFAA: JCR 3373-17, folio 6 recto.

106. ADFB-BFAA: JCR 1635-36, folio 1 recto.



Sin embargo, cuando llegamos al folio 34 vuelto de ese proceso, después de muchos circunloquios legales, descubrimos información verdaderamente valiosa sobre la evolución histórica del puerto de Asua al final de esa primera mitad del siglo XVIII.

Ahí, el perito nombrado por el caballero Barraiqua decía que el derecho de paso entre su casa y la que el proceso llamaba “casa vieja” y horno de Antonio de Videa –que lindaba con las suyas por las “goteras” (es decir, lo que hoy llamaríamos “aleros”) de su tejado– estaba limitado a derecho de servidumbre para pasar por ese campo en carros o cabañerías con leña y “otras cosas” para servicio de casas y cultivo de heredades, pero no para carros que trajesen hierro o para llevar vena a las ferrerías y otros parajes que en aquel puerto de Asua se ofrecían para ese fin...<sup>107</sup>

En otras palabras, más allá de la cuestión de lindes entre ambas casas, –una cuestión sumamente rutinaria por otra parte–, el litigio entre el caballero Ordóñez de Barraiqua y su vecino Antonio de Videa nos muestra con claridad qué uso se está dando en ese momento al puerto. Vemos que continúa siendo un lugar estratégico para el tráfico de hierro necesario para las numerosas ferrerías del Señorío, moviendo unas cantidades lo bastante considerables como para molestar a algunos vecinos, como el caballero Ordóñez de Barraiqua, que sólo parecían dispuestos a permitir el paso a través de sus tierras a las materias propias de la actividad agrícola pero no a las necesarias para la actividad preindustrial vizcaína en torno a la que se desarrollan espacios como ese puerto de Asua.

Ese es pues, en un rápido esbozo, el estado del puerto de Asua a mediados del siglo XVIII a partir de la única documentación de la que disponemos.

Ese proceso, que terminaba fallando a favor del caballero Ordóñez de Barraiqua, no es, afortunadamente, el único que nos puede permitir reconstruir el punto del desarrollo histórico en el que se encontraba el puerto de Asua en ese Siglo de las Luces que iba a terminar dando paso a revoluciones, políticas y económicas, que iban a transformar a Europa primero y al resto del Mundo después. Incluyendo, por supuesto, a la anteiglesia de Erandio y a ese puerto de Asua que parece gozar cada vez de un mayor tráfico comercial al servicio de la gran industria del hierro vizcaína que está por eclosionar en el siglo XIX<sup>108</sup>.

Apenas dos años después de que este proceso incoado por un molesto caballero Ordóñez de Barraiqua se cerrase, en 1746, nos encontramos con más documentos que ofrecen más datos sobre la evolución histórica del puerto de Asua en esas fechas.

Se trata de una denuncia enviada al corregidor del Señorío por Martín de Llona, vecino de la anteiglesia de Erandio. Según el procurador que lleva el caso, su defendido es guardavena en el puerto de Asua y tenía orden de distintos ferrones de hacer eso precisamente, guardar la vena, el mineral de hierro depositado en el puerto de Asua para abastecer las ferrerías de esos negociantes, así como las barcadas de vena que pasasen por dicho puerto, controlando los respectivos quintales que iban para cada ferrón<sup>109</sup>.

---

107. ADFB-BFAA: JCR 1635-36, folio 34 vuelto.

108. ADFB-BFAA: JCR 1635-36, folio 41 recto.

109. ADFB-BFAA: JCR 947-10, folio 1 recto.

Todo ello según una costumbre que el procurador del guardavena trata de presentar ante el principal magistrado vizcaíno como bien arraigada, según la argumentación habitual en la Europa prerrevolucionaria. Una que, sin embargo, no había sido respetada por varios individuos que, a eso de las 8 de la mañana del 19 de septiembre de 1746, se habían llevado, con violencia –y sin dar cuenta ni razón del destino de aquel material– una barcada de vena de valor de unos treinta reales y a pesar de las amonestaciones que les hizo el guardavena. Una cuestión grave que el procurador de éste pedía se investigase con todo el rigor posible. Petición a la que accedió, sin pensárselo demasiado, aquel tribunal<sup>110</sup>.

Las investigaciones no se prolongaron mucho. El primero en declarar a instancias del principal perjudicado, el guardavena Martín de Llona, fue Mathias de Arazosa, vecino de Lezama, convocado por Llona para responder a las preguntas de la información judicial que se inicia el 23 de septiembre en la parte del puerto de Asua que caía del lado de la anteiglesia de Sondika<sup>111</sup>.

En primer lugar el testigo confirma la versión dada por el guardavena: su obligación era llevar cuenta exacta de la vena que entraba y salía del puerto por orden de diferentes ferrones. A continuación señala que él, el testigo, estaba en el puerto con su carro de bueyes para llevar una carga de hierro a la ferrería que le indicase Llona en la mañana del 19 de septiembre en la que tuvieron lugar los hechos denunciados. Es decir, que Martín de Alayo, vecino de Larrabeztu y Domingo de Leguinazual, vecino, a su vez, de Lezama, dijeron que se iban a llevar una carga de hierro para la ferrería de Orobio, que estaba en la anteiglesia de Iurre, y, sin más explicaciones, empezaron a cargar sus respectivos carros con vena<sup>112</sup>.

Siguieron haciéndolo a pesar de que el guardavena trató de disuadirlos por un medio tan persuasivo como gritarles que no se les ocurriese hacer tal cosa, lanzándoles al mismo tiempo varias piedras como advertencia. Sólo les detuvo la llegada del dueño legítimo del mineral, un caballero –y, por tanto, hombre de influencia, como lo indica el “don” ante su nombre y apellido– llamado Antonio de Quiñones, que sí consiguió disuadirles de lo que a todas luces parecía un robo de su legítima propiedad, amenazándoles con lo que finalmente ocurrió: la intervención de la Justicia<sup>113</sup>.

Esa Justicia no tuvo muchas dudas respecto a lo que se debía de hacer para que el puerto de Asua siguiera funcionando como era debido. Tras oír los testimonios de un par de testigos más, Pedro de Astoviza, vecino de Lezama, y Juan de Echeandia, vecino de Zamudio, carreteros que también estaban allí a las 8 de la mañana de aquel lunes para acarrear mineral con sus respectivas yuntas de bueyes, dará la razón a Llona, condenando el 26 de septiembre a los dos acusados de ese intento de escamotear vena a pagar las costas del proceso y a no coger jamás vena de las gabarras del puerto de Asua sin que Llona se lo autorizase<sup>114</sup>.

---

110. ADFB-BFAA: JCR 947-10, folios 1 vuelto y 2 recto.

111. ADFB-BFAA: JCR 947-10, folio 2 recto-2 vuelto.

112. ADFB-BFAA: JCR 947-10, folios 2 vuelto-3 recto.

113. ADFB-BFAA: JCR 947-10, folio 3 recto.

114. ADFB-BFAA: JCR 947-10, folios 3 recto-4 recto y 6 vuelto.

Un rápido proceso que no es el último que suscitará ese puerto de Asua que, como estamos viendo a través de estos documentos, se está consolidando a lo largo del siglo XVIII como un importante nudo en la red de fabricación de hierro del Señorío, esencial para el desarrollo industrial que conocerá la ría de Bilbao a lo largo del siglo siguiente.

Dos años después de ese proceso, en 1748, nos encontramos, otra vez en los fondos del Corregimiento, otro pleito también relacionado con la cuestión del transporte de vena al puerto de Asua.

En esta ocasión era una mujer, Catalina de Zamacona, vecina de Lezama, la que denunciaba y se quejaba al corregidor de que Gregorio de Zugasti Olloqui no le había entregado cierta cantidad de vena que habían acordado se depositaría, precisamente, en el puerto de Asua<sup>115</sup>.

El destino de la vena era la ferrería de Catalina de Zamacona. Tal y como se va esclareciendo a medida que pasamos las hojas de ese proceso<sup>116</sup>.

Los testigos convocados por Catalina de Zamacona aclaran, en efecto unas cuantas cosas al respecto. La información judicial en la que declaran se realizó en el cementerio de la parroquia de Santa María de Lezama, el 27 de noviembre de 1748. El primer testigo es Francisco de Rementería, un vecino de esa localidad que nos revela que la ferrería de la quejante había sufrido muchos daños por el retraso de Olloqui en poner en el puerto de Asua una barcada de vena. Hubo una crecida mientras esperaban la llegada del mineral y la denunciante se vio obligada a quemar, sin disponer de la vena, la “harragoa” que el testigo, en calidad de maestro en esa labor imprescindible para las ferrerías, debía manejar. El resultado eran unas pérdidas que el maestro harraguero calculaba en unos 50 reales<sup>117</sup>.

De testimonios como esos quedaba fundamentado, al menos para el representante de Catalina de Zamacona, que por culpa de aquel retraso se había usado combustible de más en la ferrería, al no haber llegado a tiempo la vena que el acusado había prometido<sup>118</sup>.

El denunciado, por su parte, no admitirá su falta y continuará adelante con el proceso, permitiendo así que se haya conservado hasta hoy una interesante correspondencia comercial entre él y la querellante.

En esas cartas, fechadas entre el 12 y el 18 de octubre de 1748, predomina un tono desabrido entre el comerciante de vena y la ferrona. El acusado señala, por ejemplo, en

---

115. ADFB-BFAA: JCR 1468-13, folio 1 recto. Para una mejor contextualización de mujeres como Catalina de Zamacona y sus conexiones con ese tráfico comercial marítimo véase, por ejemplo, ALBERDI LONBIDE, Xabier; RILOVA JERICÓ, Carlos. “De vuelta a las Montañas de la Luna. Notas sobre la documentación de archivo disponible para la reconstrucción de la antropología marítima del País Vasco”. En RUBIO ARDANAZ, Juan Antonio (ed. lit.). *La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos*; pp. 423-425.

116. ADFB-BFAA: JCR 1468-13, folio 4 recto.

117. ADFB-BFAA: JCR 1468-13, folios 10 vuelto y 11 recto.

118. ADFB-BFAA: JCR 1468-13, folio 15 vuelto.

su respuesta a Catalina de Zamacona, que bien podía haberle dicho desde el principio que quería una barcada entera de vena y no media, complicando así un suministro de ese material que, según se desprende de esas cartas, no es precisamente sencillo<sup>119</sup>.

Con esas pruebas a la vista, el acusado Gregorio de Zugasti, alegaba que los daños de los que se quejaba la parte contraria eran supuestos. Todo un alegato que prolongaría un proceso que acabará en apelación –por tanto sin un claro resultado– pero que permite hacerse una idea más acabada del relieve que ha alcanzado el puerto de Asua a mediados del siglo de las Luces como centro de almacenaje y distribución de la materia prima esencial para la que se convertirá en una de las principales industrias vizcainas en el siglo siguiente<sup>120</sup>.

A ese respecto los fondos judiciales del Corregimiento proveen de una buena cantidad de material que, unida a otra, permite reconstruir, en buena medida, en qué clase de emporio comercial se ha ido convirtiendo el puerto de Asua desde que, como hemos visto, se legaliza la situación de una parte importante del tráfico de hierro que pasaba a través de él para mover a la protoindustria vizcaína de ese sector.

Unos pocos meses después de que Catalina de Zamacona y Gregorio de Zugasti iniciasen ese largo proceso para esclarecer quién había faltado a la palabra dada, causando daños al no desembarcar vena a tiempo en Asua, reaparecen en la documentación del Corregimiento personajes interesados en mantener en marcha una notable actividad comercial –relacionada con el tráfico de hierro y las ferrerías de la zona– en torno al puerto de Asua. Alguno de ellos, como don Antonio de Quiñones, involucrados, como acabamos de ver pocas páginas atrás, con cuestiones relacionadas, de un modo u otro, con la buena salud de ese flujo comercial de mineral de hierro a través de la Ría del Nervión, que utiliza Asua como una plataforma de operaciones nada desdeñable.

Así es, el documento JCR 3105-1 contiene, por ejemplo, una escritura por la cual Pedro de Beiçay Arana, vecino de Erandio, embargaba parte de la renta que producía la casa Rentería en Asua para pagar un préstamo que le hacía don José Antonio de Urdaibay, que delegaba a su vez en Quiñones el cobro de esa cantidad, esos 26 ducados de vellón que producía la mitad de esa casa Rentería de Asua<sup>121</sup>.

Otro documento muy similar, éste fechado en el año 1752, nos devuelve al proceso al que habían dado lugar en 1746 las protestas del guardavena Martín de Llona.

En efecto, en esa fecha, apenas una década después de ese proceso, podemos ver cómo el tráfico de vena, de mineral de hierro, a través del puerto de Asua es lo bastante importante como para que alguien considere que se debe gastar dinero en un proceso para que la Justicia intervenga con el fin de mantener ese tráfico comercial en Asua en el estado en el que se ha mantenido, legalmente, desde mediados del siglo anterior.

---

119. ADFB-BFAA: JCR 1468-13, folios 28 recto-29 vuelto.

120. ADFB-BFAA: JCR 1468-13, folios 30 recto y siguientes.

121. ADFB-BFAA: JCR 3105-1, folio 1 recto-1 vuelto.

Básicamente a eso se reducía la petición que presentan en septiembre de 1752 Juan de Llona –muy probablemente el hijo del anterior guardavena del puerto, Martín–, Domingo de Meso, Diego de Uriaurri Ormaeche e Ygnacio de Yturralde, vecinos de Erandio y Sondika. Según decían estos peticionarios varios carreteros volvían a pasar por alto el contrato que ellos, en su calidad de guardavenas, tenían con diferentes ferrones de Durango y Zornotza, para que cuidasen del mineral de hierro que a su nombre se depositaba en Asua<sup>122</sup>.

Según los demandantes esos carreteros “maliciosamente” acumulan el mineral bien en arboledas o ante las puertas de sus casas para especular con él, llevándolo cuando les parece, y en la cantidad que les parece, a la ferrería que mejor les parece. De lo cual se siguen pérdidas de material de un octavo por cada carretada. Algo por lo que, naturalmente, los ferrones quieren exigirles cuentas de tales pérdidas y extravíos de material<sup>123</sup>.

En esta ocasión, tal y como ocurrió en el año 1746, la Justicia apoyará, sin fisuras, a los perjudicados, mandando que los carreteros se ajustasen a las condiciones establecidas respecto al tráfico de vena, bajo pena de dos meses de cárcel y 50 ducados de multa<sup>124</sup>.

La medida, de hecho, será revalidada en 1756, cuando Juan Llona se lo reclame nuevamente al corregidor que vendrá a sustituir al que dictó sentencia a su favor en 1752<sup>125</sup>.

El tráfico de vena destinada a los ferrones de esa comarca, sin embargo, no es, afortunadamente, la única vía de acceso para los que quieran conocer la evolución del puerto de Asua en esa época.

Así es, los fondos judiciales del Corregimiento vizcaíno conservan otros procesos verdaderamente reveladores sobre en qué se va convirtiendo el puerto de Asua a lo largo del Siglo de las Luces.

Sería realmente difícil pasar por alto un documento como el que elevan hasta los estrados de ese tribunal varios comerciantes extranjeros, pidiendo que se les ampare para realizar allí, en el puerto de Asua, sus actividades comerciales. Se trataba de Juan Farrell, Mathias Veldon, Ramón de Oaran, Ricardo Petit, Guillermo Magra y otros maestros curtidores que nos revelan con esta queja que el puerto de Asua está estrechamente relacionado con esa actividad –el curtido de cueros, fundamentalmente controlado por emigrados irlandeses– así como con la comercialización de los mismos y el tráfico de las materias primas necesarias para esas curtidurías instaladas tanto en Asua como a lo largo y ancho de las riberas del Nervión en esas fechas<sup>126</sup>.

---

122. ADFB-BFAA: JCR 147-27.

123. ADFB-BFAA: JCR 147-27, folio 1 recto.

124. ADFB-BFAA: JCR 147-27, folios 1 vuelto-2 recto.

125. ADFB-BFAA: JCR 147-27, folio 4 recto y hojas sin foliar.

126. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 1 recto y 4 recto. Sobre las curtidurías en esa época a orillas del Nervión, en su mayor parte, en efecto, en manos de emigrados irlandeses, algunos de los cuales aparecen mencionados en esa queja consignada en ese documento, véase BILBAO ACEDOS, Amaia. “Los irlandeses y el sector del curtido en Bizkaia en el siglo XVIII”; pp. 295-309.

El problema, según el procurador que se encarga de representarlos ante esa corte de Justicia, es que hasta esa fecha –nos encontramos a finales de junio del año 1759– ellos habían traído libremente hasta sus tenerías de curtidores la corteza que necesitaban para preparar las pieles que venden, haciéndosela llevar en carros desde varias anteiglesias del Señorío hasta el puerto de Asua, para allí pesarla en la lonja de don Antonio de Quiñones y recibirla con cuenta y razón. Justo como se hace con otras materias primas que pasan por esa misma lonja, como es el caso, dicen los interesados, de castañas, hierro, maderas y otras cargas que, lamentablemente, no consigna el documento<sup>127</sup>.

Así había sido hasta ese momento, en el que los síndicos del Señorío habían prohibido que la corteza se llevase en carros hasta esa lonja, debiéndose transportar directamente en gabarras, con lo cual, siempre según el procurador de los curtidores, se les imposibilitaba mantener la lonja y peso de Asua y, de rechazo, recibir los envíos con la necesaria cuenta y razón. De hecho, la medida que querían imponer los síndicos del Señorío a estos curtidores sólo redundaba en desventajas. Un evidente conflicto de intereses entre unos y otros que, sin embargo, permite reconstruir a través de este proceso un aspecto más de la actividad del puerto de Asua en esos momentos<sup>128</sup>.

A ese respecto la queja de los curtidores dice que es imposible regular el tráfico de carros que llegan a esa lonja de Asua con sus preciosas cargas de corteza para curtir pieles, ya que lo hacen cada cual a su ritmo, y no de una sola vez. De ese modo queda retenida la carga de corteza hasta que llegan suficientes carros –siempre cada uno a su ritmo, insisten los curtidores, sin una hora o día concertados– hasta que se junta suficiente cantidad de corteza para llenar las gabarras o barcos que van a hacer los transportes<sup>129</sup>.

A eso había que añadir que el material tenía que quedar almacenado en la casa lonja hasta el momento en el que se pudiera estibar en las gabarras o barcos, pues de otro modo, se quejaban por medio de su procurador estos maestros curtidores, la corteza estaba expuesta a la lluvia y a las aguas, malográndose para los efectos que ellos la necesitaban<sup>130</sup>.

En definitiva, la queja de los curtidores pedía que se mantuviese el sistema de tráfico de corteza a través de la lonja y muelles de Asua en el estado en el que había estado hasta ese momento. A menos que se les quisiera causar graves daños y menoscabos en sus negocios por todas las razones expuestas. Acababan su alegato con otra interesante noticia para reconstruir la actividad que se mueve en torno al puerto de Asua a mediados del siglo XVIII: la presencia en él de una curtiduría, de cuyos dueños sospechan estos maestros curtidores que son los culpables de alentar la prohibición por parte del Señorío de poder mover la corteza que necesitan ellos –los denunciantes– con la libertad que han usado hasta ese momento<sup>131</sup>.

---

127. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 1 recto.

128. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 1 vuelto.

129. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folios 1 vuelto-2 recto.

130. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 2 recto.

131. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 2 recto.

Sin embargo, en principio según los alegatos de los síndicos del Señorío, no era esa la verdadera causa de ese estrangulamiento del tráfico de corteza hacia Asua. En efecto, a partir del folio 7 de ese proceso se hacía reproducir un acta municipal del Ayuntamiento de Bilbao, celebrada en 2 de agosto de 1756, en la que se recogía con detalle una serie de deliberaciones tenidas entre los representantes del ya entonces principal municipio vizcaíno y esos síndicos del Señorío traídos a la palestra de este proceso por aquellos maestros curtidores<sup>132</sup>.

La ritual apelación que se consignaba en esos documentos de que los gobernantes municipales de esa villa de Bilbao se reunían para tomar decisiones para el bien común del Señorío, se concretó en esa ocasión en que las actividades de los curtidores estaban causando un grave perjuicio al arbolado del Señorío. Según esos magistrados, se hacían cortes y talas intempestivas, que cortaban el árbol de raíz tan sólo para aprovechar su corteza para vendérsela a dueños de ingenios de curtir suelas<sup>133</sup>.

Todo ello contravenía disposiciones ya adoptadas en las Juntas del Señorío de 1750 y 1752 que, sin embargo, parece ser que era evidente, no se habían respetado como era debido y requerían un nuevo acuerdo para que se mantuvieran íntegros los montes vizcaínos para el mayor servicio del rey y sus fábricas de bajeles y asimismo para manutención de los ingenios, también pertenecientes a la Corona, dedicados a fabricar herramientas, clavazón, cabillaje y otros elementos que, se supone –como los mencionados–, eran imprescindibles para mantener las flotas de guerra de la monarquía imperial española y su vasta red global de comercio en la que está integrada, como un engranaje más, el puerto de Asua junto con el resto de la Ría del Nervión<sup>134</sup>.

Una altas miras políticas que, sin embargo, no eximían a los magistrados bilbaínos y vizcaínos de velar por intereses verdaderamente comunes, o, al menos, más apegados a las realidades cotidianas de su jurisdicción y no a esas empresas de altos vuelos en las que –eso es evidente– también andaban involucrados el Señorío y sus habitantes.

Así es, el documento con el que los síndicos pretendían echar por tierra la reclamación de aquellos curtidores tan necesitados de la lonja y los muelles del puerto de Asua, decía que esa tala y comercio indiscriminado de árboles para utilizar su corteza también

---

132. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 7 recto.

133. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 8 recto. Sobre las industrias madereras y asociadas a ella, como puede ser el caso de las curtidurías, que tendrán su eje en torno a la ría de Bilbao, un breve aunque completo estudio general en IZARZUZAGA LIZARRAGA, Iñaki (ed.). *La Compañía de Maderas*. Para un estado de la cuestión sobre los estudios históricos acerca de la explotación forestal en el País Vasco, véase ARAGÓN RUANO, Álvaro. *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*; pp. 21-25.

134. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 8 vuelto. A ese respecto puede resultar de interés un contrato redactado en 10 de marzo de 1752 entre los hermanos Bautista y Manuel de Ateca y otros que se comprometían a depositar en Asua 350 quintales de corteza de roble de 104 libras cada, material de “toda satisfacción (sic)”, que tenían en terrenos propios en la “Anteiglesia de Meñaca”, a “Ricardo Petit, y Diego Don de oficio curtidores vecinos de la Anteiglesia de nuestra señora de Vegoña”. Consulté ADFB-BFAA: Munguia N0003/0010, folios 19 recto-19 vuelto.

Sobre la política exterior de la nueva dinastía que, en efecto, depende en gran medida de la disponibilidad de una buena flota de guerra, véase lo indicado en la nota 100 de este mismo libro.

dañaba, aparte de a las Reales Fábricas de bajeles del rey, a las herrerías del Señorío, así como a la navegación de los vizcaínos que, de seguir esa sobreexplotación de los bosques, se verían privados tanto del trabajo que ofrecen esas herrerías, exhaustas por falta de combustible, como de medios de navegación y comercio al faltar también la materia prima para la construcción naval. Eso por no hablar de otras molestas consecuencias, como lo era la falta de vigería para molinos, casas, presas y puentes<sup>135</sup>.

Todos ellos motivos más que suficientes para que tanto los magistrados municipales de Bilbao como los del gobierno del Señorío reunidos con ellos, decidieran que se debía cumplir, sin excepción alguna, la Ley catorce, título treinta y cuatro del Fuero a aplicar a los que desollasen la corteza de los árboles vivos en montes y ejidos públicos o en cercados de particulares que no fueran del que descortezase el árbol, y, en cualquier caso, al que desollase de su corteza a cualquier árbol que no fuera viejo y ya incapaz de fructificar. O a menos que se fuera a utilizar el tronco para los usos mencionados (es decir, construcción naval para el rey y particulares, herrerías, casas, etc...)<sup>136</sup>.

Esas autoridades se hacían cargo, sin embargo, de que la industria del curtido era tan necesaria como las otras y terminaban su diatriba legal señalando que sólo trataban de mitigar el exceso de producción de corteza, declarando como el principal problema no curtidurías como las que podían operar en torno al puerto de Asua y su lonja, sino la reventa de ese material para sacar fuera del Señorío<sup>137</sup>.

Tras esto establecían varias penas. La primera vez que se cogiera a alguien en ese tráfico ilícito, se le harían pagar cincuenta ducados, la segunda cien y la tercera quedando a discreción de la Diputación General del Señorío. Un rigor que esas celosas autoridades volvían no sólo contra los que vendían la corteza, sino contra quienes comprándola alentaban esa industria de reventa<sup>138</sup>.

Las medidas quedaban culminadas encargando a los síndicos del Señorío que velasen por el modo en el que se obtenía la corteza y el destino que se le daba, fiscalizando así los cargamentos. Tanto los acarreados por caballerías como los transportados en barcos. Precisamente éste último, como hemos visto, el principal problema para los curtidores que operaban a partir de la lonja y muelles de Asua, quienes, por cierto, por su osadía en denunciar estas medidas, se convertirán en objeto de la persecución de los síndicos, que, rápidamente, contraatacarán en este proceso con otra querrela en la que exponían su punto de vista sobre lo que, en realidad, ocurría en el puerto de Asua<sup>139</sup>.

Para empezar los denunciante, en opinión de los síndicos, habían contravenido las leyes que prohibían valerse de pesos emplazados en tabernas públicas, con lo cual,

---

135. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 8 vuelto. Un problema que se da igualmente en otras zonas portuarias vascas, caso de la de Pasajes. Sobre esto, véase RILOVA JERICÓ, Carlos. "San Sebastián en el mapa de la Historia marítima de Europa. Tres episodios del siglo XVIII"; pp. 488-489.

136. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folios 8 vuelto-9 recto.

137. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 9 recto-9 vuelto.

138. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 9 vuelto.

139. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 9 vuelto-10 recto.



parece ser, estaban reduciendo a ese nivel, al de fuera de la ley, al que se utilizaba a mediados del siglo XVIII en Asua, ya que la ley, decían, sólo permitía que los pesos estuviesen en las propias curtidurías<sup>140</sup>.

Todo el caso, de hecho, se reducía a que al usar esos pesos ilegales y emplazados lejos de las curtidurías, los maestros curtidores denunciados se estaban haciendo reos de incumplir las disposiciones al respecto, tratando de eludir la vigilancia de los síndicos, que no podían acudir, por sus múltiples ocupaciones, a esos lugares, lo cual, en definitiva, convertía al puerto de Asua en un lugar de fraude masivo en el que los querellantes compraban “a diestro y siniestro Cortezas prohibidas” por los acuerdos adoptados por el Señorío y el Ayuntamiento de Bilbao<sup>141</sup>.

Unos argumentos que, por más contundentemente que estuvieran sustanciados, no arredraron en nada a los querellantes, que, en cambio, volverán a la carga sacando a la luz sus propios argumentos para sustanciar su defensa jurídica. Gracias a los cuales, por otra parte, podemos hacernos con nuevos detalles sobre el comercio que se mueve a través del puerto de Asua en esa mitad del Siglo de las Luces hacia el resto de ese gran eje comercial formado por la Ría que culmina en los muelles de Bilbao.

Los curtidores señalaban en ese sentido que las ferrerías de Abando y Begoña, o incluso la de Barakaldo, eran “mui antiguas” y se habían abastecido siempre de la corteza que se pesaba en la lonja de Asua, sin que ningún síndico del Señorío dijera cosa en contrario...<sup>142</sup>

Reivindicaban también que el peso de Asua estaba allí emplazado, en la lonja, desde un tiempo que para los redactores de ese documento es inmemorial pero que nosotros deberíamos remontar a tan sólo cien años atrás, a mediados del siglo XVII en el que, como hemos visto, los muchos pesos que se utilizan en Asua se afielan y legalizan, además de centralizarse en único punto que era, en efecto, una casa lonja del puerto de Asua<sup>143</sup>.

Aseguran también los curtidores que han puesto este pleito, que el valerse del peso de Asua no tiene más objeto que el de poder pagar justamente a los que llevan en carros la corteza hasta la lonja. Asua, en ese sentido, es definido por el procurador de los curtidores como un punto leal, de fiar, para hacer todas esas operaciones. Con esa densa descripción de lo que es Asua en medio de ese Siglo de las Luces, se cerraba el alegato del procurador de aquellos fabricantes de cuero que, a su vez, cerraba este proceso sin que se llegase a ninguna resolución judicial sobre qué eran, realmente, la lonja y los muelles de Asua según la versión oficial de las autoridades vizcaínas de mediados del siglo XVIII. Es decir, las que controlan el Señorío en su conjunto y a la principal villa de ese territorio: Bilbao, la gran rival desde la Edad Media, como ya hemos comprobado en capítulos anteriores, de Asua y sus intentos de consolidarse como puerto comercial<sup>144</sup>.

---

140. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folio 18 vuelto.

141. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folios 19 recto-19 vuelto.

142. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folios 24 vuelto-25 recto.

143. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folios 24 vuelto-26 recto.

144. ADFB-BFAA: JCR 976-10, folios 24 recto-27 vuelto.

El problema del peso instalado en el puerto de Asua, sin embargo, dista de haberse zanjado del todo. Resurgirá, aunque sea de manera puntual, casi dos décadas después, en el año 1784, el día 29 de julio, cuando el escribano Juan Vicente de Beica eleve una queja a las autoridades provinciales señalando que él, como dueño de la casería “Rentería” y, como él dice, “sus Puertos, en el puerto de Asua de la Noble Anteyglesia de Erandio”, se ve perjudicado porque sus pesos, a pesar de haber sido afinados en tiempos del corregidor Galiano de acuerdo a lo que mandaba el Fuero, aún así, son eludidos por “algunos ferrones” que se han servido de otros pesos no autorizados para pesar partidas de hierro que pasaban por Asua<sup>145</sup>.

Una queja que, por supuesto, el Señorío oye puntualmente y trata de satisfacer, enviando al afinador al servicio de esa institución, Alejo de Aguirre, para que compruebe el afilamiento de los pesos de “Rentería” y no permita que se lleve el hierro a pesar en ningún otro de los pesos que había en los muelles de Asua.

Parece claro, en cualquier caso y gracias a testimonios como esos, que la prosperidad comercial se mueve en torno a Asua y sus muelles hacia mediados del siglo XVIII. Otro documento conservado entre los fondos del Corregimiento vizcaíno vendría a corroborarlo con bastante claridad.

Se trata de la información levantada sobre la subasta de unas obras que, como diríamos hoy, saca a concurso la Casa de Contratación de Bilbao. En sus páginas podemos leer, desde el primer folio de ese documento, que esa institución, prácticamente sin discusión una de las principales de la vida económica del Señorío en época preindustrial, quiere construir nuevos muelles que deben llegar hasta lo que el documento llama el canal de Asua...<sup>146</sup>

Se ve por ese mismo documento que esos muelles eran, también como diríamos hoy, una inversión a largo plazo que trata de crear infraestructuras comerciales estratégicas para la Casa de Contratación de Bilbao.

Se trataba, en efecto, de construir muelles “de cal y Piedra” desde el final del monte que llaman “Cabras” hasta el canal de Asua<sup>147</sup>.

Un proyecto que para el año 1761, que es la fecha en la que se cierra este documento, se había materializado en un gran terraplén que llegaba, en efecto, desde ese monte que llaman “Cabras” hasta el canal de Asua<sup>148</sup>.

Otro documento que vendría a confirmar esa impresión de actividad y expansión de los muelles de Asua a mediados del siglo XVIII es uno archivado, como el anterior, en el Corregimiento vizcaíno, justo un año antes.

---

145. ADFB-BFAA: AJO 1519-003, hojas sin foliar.

146. ADFB-BFAA: JCR 2158-9, folio 1 recto. Sobre esas obras véase GUIARD. *Op. cit.*, vol. II; pp. 120-122.

147. ADFB-BFAA: JCR 2158-9, folio 1 recto.

148. ADFB-BFAA: JCR 2158-9, hojas sin foliar.

Se trata en este caso de un proceso por el control que se ejerce sobre las obras que la Diputación del Señorío había ordenado iniciar en el año 1756. Éstas incluían, entre otras muchas, las del arreglo del camino que conducía al que ese documento llama “Puerto de Asua”<sup>149</sup>.

En la parte del documento que hace referencia a las obras en Asua, se recogen datos de interés acerca del estado en el que está el camino por el que transitaba una parte del flujo comercial que desembarcaba o embarcaba en ese puerto para unirse al flujo general de la Ría y el mercado internacional con el que ésta estaba conectada.

Uno de los fieles regidores de Erandio decía que, desde el molino que el documento llama de Leura hasta el Puerto de Asua, se debía cubrir el camino con losas de bastante cuerpo y echar cascajo y piedra en abundancia. Desde el puerto hasta la casa “Rentería” se debía empedrar el suelo para facilitar también el transporte en carros<sup>150</sup>.

Según un testimonio posterior, fechado en febrero de 1760, adjuntado a ese documento, no se apreciaba falta notable en el término de los caminos que llevaban al puerto o tenían que ver, de algún modo, con el tráfico que se movía a través de él<sup>151</sup>.

Es la misma imagen que ayuda a devolvemos otro interesante documento legal conservado entre los fondos del Corregimiento vizcaíno. Data de unos pocos años después de esa recomposición de calzadas. Concretamente del de 1766.

En ese año tan poco oportuno para gestiones de ese tipo a causa de la llamada “Machinada”, el tabernero de Asua no tendrá mejor idea que denunciar al corregidor una larga lista de clientes morosos, muchos de los cuales, seguramente iban a engrosar las filas de los “machinos”<sup>152</sup>.

Sin entrar en detalles sobre la Machinada de ese año, que no es el tema que nos ocupa, gracias a esa lista, al menos en parte, sí podemos reconstruir qué clase de gente sigue pasando por los muelles de Asua y para qué.

En efecto, en esa lista se menciona, por ejemplo, a Juan de Alday, vecino de Mungía que debía desde el año de 1764 al tabernero, Domingo de Arana, 217 reales de vellón, a los que había que sumar otras partidas como las que su hijastro había gastado en dar pan, vino y diferentes comidas que se habían hecho mientras realizaban unas obras y en el transporte de lanquetas de fresno desde Bilbao. Así, en total, sumaba una deuda de 489 reales de vellón, utilizados, en parte, como vemos, en alimentar a la fuerza de trabajo que

---

149. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folios 1 recto-7 recto.

150. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folio 30 recto.

151. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folios 38 recto-39 recto.

152. Para una visión general de las Machinadas, véase DE OTAZU Y LLANA, Alfonso. *El “igualitarismo” vasco: mito y realidad*; pp. 225-288.

Sobre esos ambientes conflictivos en poblaciones ribereñas de la ría, especialmente centrado en el siglo XVIII, véase BERNAL, Luis M. “Conflictividad y violencia en la ría del Nervión (1550-1808)”. En: FERNÁNDEZ DE PINEDO (y otros). *Op. cit.*; pp. 195-214.

trajina en torno a los muelles de Asua y trae hasta él materiales de construcción en esa sexta década del Siglo de las Luces<sup>153</sup>.

No era esa la única vez que Juan de Alday había dejado a deber dinero en la concurrida taberna de los muelles de Asua. En efecto, a esa primera cuenta el tabernero Domingo de Arana sumaba el gasto que a lo largo del año 1765 había hecho el hijastro de Alday, llamado, como él, Juan, en el acarreo de madera en diversas ocasiones hasta el 11 de septiembre de 1765, consumiendo varias azumbres de vino por valor de 67 reales menos dos maravedís<sup>154</sup>.

Asimismo, por orden de Alday habían gastado dos carreteros, Santiago de Landa y Juan de Echeuarria, una azumbre, y otra vez su hijastro había consumido con otros carreteros hasta veintisiete azumbres hasta el 11 de septiembre de 1765, por valor de 61 reales<sup>155</sup>.

Igualmente había dejado a deber Alday seis reales en la taberna el día en el que había llevado hasta Asua los balaustres para la casa de Quiñones. Entre otros pequeños gastos el tabernero de Asua también detallaba que Alday había dado en la taberna un celemín de maíz, que costaba dos reales, a su caballo. Eso daba una cuenta de un total de dos reales y medio, sumando el cuartillo que el propio Alday se había bebido mientras su caballo se alimentaba<sup>156</sup>.

En otra de las partidas de deuda que reclama Domingo de Arana se señalan más detalles sobre el acarreo de corteza que, como ya vimos, había dado lugar a tantos problemas entre las autoridades del Señorío y varios maestros curtidores. La cuenta indica que los hombres que se dedican a ese acarreo de mercancía hasta Asua eran –al menos en ocasiones– molineros de la zona. Como Juan de Eguzquiza, molinero de Leusarra y el Billelacoerrota, que debían a Domingo de Arana 230 reales y 20 maravedís por las veces que habían pasado por su taberna mientras acarreaban corteza en el año 1764. Un dato que demostraría que, finalmente, de algún modo, curtidores y funcionarios del Señorío se habían arreglado sobre esa cuestión<sup>157</sup>.

Ese es, pues, el estado de los negocios –siquiera visto de manera aproximada a causa de la escasez de documentación disponible– que se mueven en torno a la que ese documento llama taberna nueva de los muelles del puerto de Asua poco tiempo antes de que estalle la primera gran rebelión contra el orden industrial que está ya a punto de llegar a Bilbao y sus alrededores<sup>158</sup>.

Las cantidades de determinados materiales que se mueven en ese año de 1766 en el puerto de Asua no dejan de ser considerables. Ni siquiera el impacto de la Machinada, ya concluida para cuando se inicia el pleito entre Juan de Goiri y Juan de Ugarte Larras-

---

153. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folios 2 recto-2 vuelto.

154. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folios 2 vuelto-3 recto.

155. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folio 3 recto.

156. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folio 3 recto.

157. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folio 4 recto.

158. ADFB-BFAA: JCR 3562-7, folio 6 recto.

quitu, ambos vecinos de Derio, parece haber impedido que el tráfico comercial a través de él comprenda partidas crecidas de materiales tan imprescindibles en la época como 2.750 quintales de cal viva, que el primero de esos dos hombres se había comprometido con el segundo en depositar, precisamente, en el puerto de Asua<sup>159</sup>.

Y no es sólo ese material, es también la vena, el mineral de hierro que en pocas décadas dotará a Bizkaia de una pujante economía industrial, el que sigue pasando, y en cantidades importantes, por los muelles del puerto de Asua.

Al menos lo bastante como para que las autoridades municipales de Erandio reclamen al Señorío por el uso libre que se hace de esas instalaciones para ese tráfico y otros como el de madera para la construcción de casas y navíos de los que ya hemos visto testimonios en fechas anteriores a esta queja elevada al Señorío en septiembre de 1768<sup>160</sup>.

Una gracias a la que esa alta autoridad vizcaína puede enterarse de la forma de funcionamiento del puerto de Asua en esas fechas y, de paso, dejar un documento que nos aclare a nosotros hoy día esa cuestión, al menos de manera aproximada ya que la documentación no permite hacer un estudio más sistemático.

Según señalan los representantes de Erandio, la posesión de muelles y descargaderos para hierro y madera, fundamentalmente para transportarlos a diferentes lugares –de hecho, a los que más convengan a los dueños de esas materias primas– es algo que se ha tenido en esa anteiglesia desde tiempo inmemorial. Lo cual no es mucho decir, pues ese es un argumento recurrente, habitual, en este tipo de documentación previa a la revolución francesa, propio de una sociedad que valora, en ciertos aspectos, más lo estático que lo dinámico. Sobre todo cuando se trata de defender privilegios de uso como éste<sup>161</sup>.

Ese carácter rutinario, ritual, del argumento con el que se defiende Erandio, no significa, sin embargo, que todo lo que se añade a él no sea de utilidad a la hora de reconstruir el funcionamiento del puerto de Asua durante, como mínimo, el siglo que va de 1650 a 1750.

En efecto, los representantes de la anteiglesia señalan detalles tan reveladores sobre esa cuestión como que nunca persona alguna ha impedido ese uso libre de los descargaderos y muelles de Asua. Un uso que, por otra parte, era común a todos los vecinos y, lo que es más importante, a los que sólo eran moradores en la zona, carentes de ciertos privilegios concedidos a los que sí tienen la categoría de vecinos de las villas, ciudades o, como en el caso de Erandio, anteiglesias, y también extendido a los de Uribe, Zornotza y Durango<sup>162</sup>.

---

159. ADFB-BFAA: JCR 4274-4, folio 1 recto.

160. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

161. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

162. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

Hecho ese recuento de quiénes podían usar esas instalaciones, los representantes de Erandio señalan otro argumento muy propio también de las autoridades antiguorregimentales. En este caso se trata de la conocida advertencia de que si determinado privilegio dejaba de estar en uso, o era vulnerado de alguna manera, eso acabaría por arruinar a la persona, comunidad, territorio o institución quejante.

En esa línea señalan los que hablan por Erandio y sus habitantes en este documento, que de permitirse esa obstrucción al libre tránsito de mercancías como madera y hierro, Asua languidecería, al no poder vivir de ese tráfico. Sobre todo del de hierro, que, como señalan los quejantes, es el único comercio importante de Bizkaia<sup>163</sup>.

Una afirmación que hay que tomar con prudencia por su carácter también ritual, pero que, unido a lo que dice el resto del documento, se convierte en un hecho más concreto.

En efecto, los representantes de Erandio señalan argumentos mucho más concretos. Como lo era que uno de sus vecinos –ya aparecido en las páginas de este trabajo–, Joseph Ordóñez de Barraiqua, “sin razon ni fundamento” alguno había mandado que varios operarios pasasen a Asua a raspar y recoger despojos que por allí pudiesen encontrar. Esa actividad, en principio más bien poco brillante, podía, sin embargo, otorgar a Ordóñez de Barraiqua –tal y como señalan los representantes de Erandio– derechos de “Dueño àbsoluto” de esos lugares hasta ese momento de uso público y general<sup>164</sup>.

Nada había bastado para corregir esta conducta, doblemente perjudicial en alguien que, tal y como señalan los quejantes, nunca ha echado ni una sola barcada en los muelles de Asua, ni se había dedicado al negocio del transporte de las materas primas que habitualmente pasaban por ese puerto.

Ni siquiera había servido de algo que un notable como don Pedro Francisco de Uresandi, vecino de la anteiglesia de Sondika, le instase a que cesase en esa actitud. De hecho, el acusado, por el contrario, formó un pleito contra Erandio en el Corregimiento del Señorío que, por supuesto, las autoridades de esa localidad califican de “mui injusto” y que basaba su demanda en señalar que si el acusado estaba actuando como estaba actuando, era para impedir que otros vecinos se erijan en dueños absolutos del puerto de Asua...<sup>165</sup>

Todo esto acabó generando un cierto caos, ya que Ordóñez de Barraiqua había extendido su mal ejemplo a otros vecinos de Erandio que, viendo sus intenciones, estaban tratando de hacer lo mismo, para asegurarse también un dominio exclusivo de ese puerto que hasta ese momento, al menos según lo que sostiene el Ayuntamiento de Erandio en este documento, era de carácter público y libre<sup>166</sup>.

En principio los dos émulos de Ordoñez de Barraiqua –Juan Vicente de Beica y Francisco de Bidea– no suponen un gran problema, ya que se “han aquietado” en sus pretensiones

---

163. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

164. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

165. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

166. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

toda vez que Erandio puso un recurso ante el Corregimiento para dejar sin ningún valor ni efecto sus ideas sobre alzarse en exclusiva con el uso de Asua<sup>167</sup>.

Eso mismo, sin embargo, no había sucedido con Joseph Ordóñez de Barraiua, al que los quejantes definen como “persona mui poderosa” que puede permitirse continuar dando molestias y obligando a hacer gastos a Erandio para poder rebatir judicialmente esa pretensión a ser dueño en exclusiva del puerto de Asua<sup>168</sup>.

Los representantes de Erandio recordarán también que esos muelles, de uso y utilidad pública, eran visitados de dos en dos años por los síndicos del Señorío, rematando así sus argumentos en favor de un uso público de esas instalaciones, al recordar a tan alta institución vizcaína que ya estaba dando, desde hacía años, ese carácter público a esos muelles al considerarlos sujetos a su inspección<sup>169</sup>.

La decisión del Señorío, sin embargo, fue más bien salomónica. El síndico procurador reconocía que por leyes del Reino, y por el Derecho de gentes, los argumentos de Erandio eran consistentes y no se podía negar el uso público y abierto de Asua. Sin embargo, no le constaba la usurpación de Ordóñez de Barraiua y, por lo tanto, recomendaba que el Señorío no hiciera nada en tanto no se probase el delito.

El Señorío no se lo tuvo que pensar mucho. El 28 de octubre de 1768 el síndico comunicaba esa decisión a los que habían presentado la queja. El 31, ellos, a su vez, se la comunican a Erandio para que surtiese todos los efectos y así quedaba zanjada esa cuestión que, como acabamos de ver, a pesar de su carácter de relato incompleto, dice bastantes cosas sobre cómo funcionaba el puerto de Erandio en la segunda mitad del Siglo de las Luces<sup>170</sup>.

Sin embargo, no podemos pasar por alto que existen otros testimonios que no dan una imagen tan entusiasta como los que hemos visto hasta ahora del crecimiento del puerto de Asua como área comercial de cierta importancia en esa segunda mitad del XVIII.

Es el caso de las quejas que llevan a los tribunales a algunos campesinos. Como Antonio de Gumucio Amorevieta y Zavala, que el 6 de agosto de 1771, presentará ante las autoridades de Amorebieta una queja acerca de los carros que, viniendo desde los puertos de Asua y Bilbao, pasan por su monte de Ubitarte. Un terreno que es de su propiedad y, según dice él, jamás ha servido como camino para los carros que trajinan mercancía hasta laserrerías de Durango y el barrio que él llama de Dudea en Amorebieta<sup>171</sup>.

Esa ruptura de usos y costumbres y de sus derechos de propiedad, causa daños, según indica el quejante, en las zonas de arboleda, que sufren así “gravisimos perjuicios”...<sup>172</sup>

---

167. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

168. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

169. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

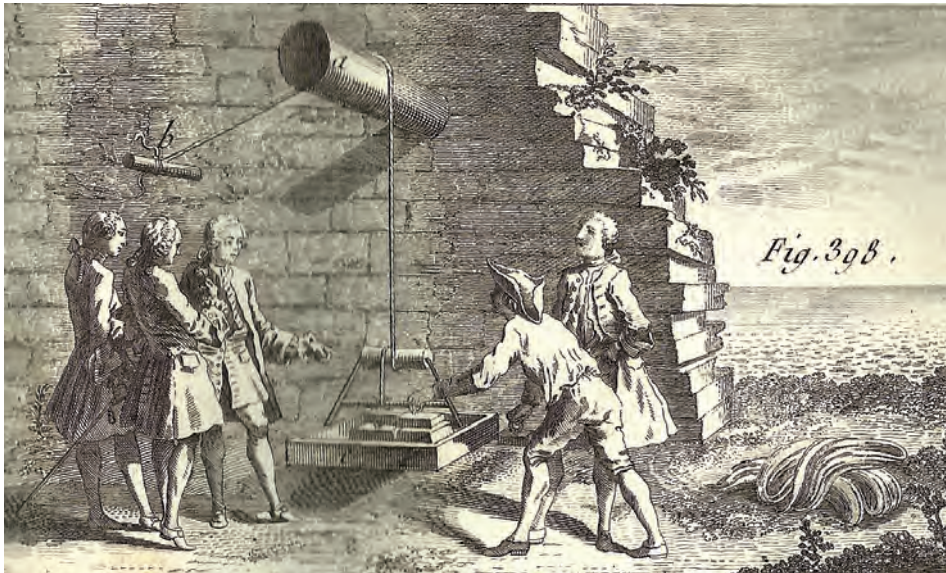
170. ADFB-BFAA: AJO 1596-29, hojas sin foliar.

171. ADFB-BFAA: JCR 4567-55, folio 1 recto.

172. ADFB-BFAA: JCR 4567-55, folio 1 recto.

El proceso por esta causa será verdaderamente fulminante. Para empezar, la autoridad competente en el caso permitirá al quejante que haga información de testigos que avalen su caso ante los estrados de ese tribunal<sup>173</sup>.

Así, el 8 de agosto de 1771 se recibe la información del primer testigo ante la iglesia de Santa María de Amorebieta, calificado en el documento como vecino y propietario en esa misma anteiglesia. Se trata, desde luego, de un hombre de cierta calidad, ya que el escribano del proceso antecede el “don” honorífico a su nombre y apellido: Manuel de Oiarzu<sup>174</sup>.



Calibración de efectos navales a mediados del siglo XVIII. Grabado para la Enciclopedia de Diderot y D'Alembert (1751-1772). Fuente: La colección Reding.

Su testimonio corrobora que, en efecto, pasan carretas cargadas por el robledal que toca en las tierras del quejante, y que eso se había prohibido ya anteriormente, pese a que el testigo no puede detallar exactamente cuánto daño se causa al camino por el que pasan<sup>175</sup>.

El proceso no durará mucho más, Tras obtener varios testimonios el quejante, el juez decide que se debe advertir a Agustín de Zamalloa y otros que no usen más esos caminos para el paso de carros con materia prima para las ferrerías, tal y como lo demandaba Antonio de Gumucio, Amorevieta y Zavala<sup>176</sup>.

173. ADFB-BFAA: JCR 4567-55, folio 1 vuelto.

174. ADFB-BFAA: JCR 4567-55, folio 2 vuelto.

175. ADFB-BFAA: JCR 4567-55, folios 3 recto-3 vuelto.

176. ADFB-BFAA: JCR 4567-55, folios 9 vuelto-10 recto.



Sin embargo, a pesar de testimonios como éstos, que matizan la impresión de ese desarrollo como área portuaria de Asua en el siglo XVIII que nos hemos podido formar a través de otros documentos, lo cierto es que para las últimas décadas de esa centuria, Asua y sus muelles están empezando a ser considerados como un punto de algo más que relativa importancia para la principal economía que domina la ría. Es decir, la villa de Bilbao.

Es lo que debemos deducir de otro de los documentos relativos al puerto de Asua conservados entre los, como vemos, considerables fondos del Corregimiento vizcaíno.

En este caso se trata de una cuestión que generará cientos de folios por una, en apariencia, mala gestión de determinadas obras públicas. Un documento que, aún así, nos permite hacernos una idea, algo más que aproximada, de cuáles son los proyectos del Consulado bilbaíno acerca de las instalaciones portuarias de Asua.

De ese documento se deduce que el principal administrador del creciente flujo mercantil en la ría de Bilbao, el Consulado, desea dotarse de buenas comunicaciones con los muelles del puerto de Asua.

Es para eso para lo que se sacará a concurso, en Bilbao el 9 de marzo de 1770, una obra que tenga como objetivo construir un puente de piedra a la entrada del río de Asua, en territorio de Erandio, que se debía extender hasta el muelle subsiguiente en la ría que perteneciese a Bilbao y desde allí hasta juntarse con el que llamaban de Axpe<sup>177</sup>.

La voluntad de crear esas infraestructuras que estrechen los lazos entre el puerto de Asua y el de Bilbao es buena, pero, como suele ocurrir en casos así, pasarán los años y la obra no estará terminada o no lo estará de acuerdo a unos criterios mínimos de calidad. Tal y como se desprende de los más de cien folios de este documento que, por lo que se lee en su portadilla, es sólo el primero de muchos otros similares. Así llega el año 1772 sin que los especialistas aprueben la calidad con la que se ha hecho ese puente que debía unir Asua con Bilbao<sup>178</sup>.

Algo que, en cualquier caso, como vamos a comprobar enseguida, no impide que, finalmente, esa obra se convierta en realidad y conforme así el hecho, la impresión, de que Asua, su puerto, realmente son algo a tener en cuenta para el Consulado de Bilbao.

De hecho, las miras del Consulado parecen ir mucho más allá. Otros documentos del Corregimiento para el año de 1770 hablan de una ampliación de infraestructuras a añadir a las ya iniciadas en el año 1761.

Es el caso, según todos los indicios, de la subasta de obras que esa institución hace para la construcción de un muelle y un puente de piedra desde las inmediaciones de la que el documento llama Casa o Almacén de la Pólvora al pie del monte que llaman de

---

177. ADFB-BFAA: JCR 2090-10, folios 1 recto-1 vuelto.

178. ADFB-BFAA: JCR 2090-10, folios 125 recto-126 vuelto.

Cabras y entrada del río de Asua “hasta juntar los Muelles de la canal frente de Portuga-lete” por la parte de los que esas páginas llaman “Arenales de la parte de Guecho”<sup>179</sup>.

El puente debía estar cimentado hasta que se diese la bajamar con aguas que el documento llama “vivas”. Por lo demás, y en conjunto, el documento también exigía que la madera y, sobre todo, la piedra, que se utilizase para esas infraestructuras fuera de buena calidad, de canteras como las de Jauregui, la Punta, las de Arriaga o Axpe y no de piedra negra, como la que se había utilizado hasta ese momento en otras infraestructuras de muelles construidos en la misma ría, procedentes de canteras como las de Sestao<sup>180</sup>.

Este documento acaba de forma incompleta, sin señalar nada más allá del segundo remate. Sin embargo, hay otros que nos pueden ayudar a hacernos una idea más completa del desarrollo de esas infraestructuras que integran cada vez más el comercio del puerto de Asua con el comercio que gira en torno a Bilbao.

Es obvio que las obras del puente de piedra cerca de Asua quedaron finalmente rematadas, pese a retrasos como esos. Para el año 1772 han generado nueva documentación que demostraría, claramente, que se están llevando a cabo de manera más o menos satisfactoria<sup>181</sup>.

Que se estén realizando esas obras no significará, necesariamente, que el proceso se esté desarrollando sin dificultades. De hecho, ese documento se prolonga hasta el año 1774, y la mayor parte de él está dedicado a comprobaciones por parte del Consulado de Bilbao de la calidad con la que se ha llevado a cabo la construcción de esa nueva infraestructura que, como ya se ha señalado, debe intensificar el papel del puerto de Asua como una parte del gran engranaje comercial que se mueve en torno a Bilbao y la Ría del Nervión.

En 16 de junio de ese año, 1774, reconocían los cónsules y priores de esa institución que, don Joseph Antonio de Maruri, el contratista bilbaíno en el que había recaído la construcción del puente de piedra entre Asua y Axpe y los muelles anexos, había realizado correctamente esas obras...<sup>182</sup>

Sin embargo, el fin de las obras no significará el fin de los problemas a que pueden dar lugar esas infraestructuras.

Así es, entre los fondos del Corregimiento encontramos un nuevo proceso que tiene como telón de fondo la construcción de todas esas infraestructuras.

El documento databa del año 1775. Los denunciantes eran Domingo de Solaun, Joseph de Maruri, Antonio de Uriarte y Juan Bautista de Arteche, vecinos de Bilbao y de Begoña, contra Domingo de Ybarra, que lo era de Bilbao<sup>183</sup>.

---

179. ADFB-BFAA: JCR 1573-13, folio 1 recto.

180. ADFB-BFAA: JCR 1573-13, folio 1 vuelto.

181. ADFB-BFAA: JCR 926-24, folio 1 recto.

182. ADFB-BFAA: JCR 926-24, folios 157 recto-158 vuelto.

183. ADFB-BFAA: JCR 1877-4.

Solaun y sus asociados se quejaban de que Ybarra no les había dado cuenta del dinero que habían puesto para la construcción de la que ese documento llama “casa nueva” en el lugar –“paraje”, dice el documento– que llamaban “de la Ronda”, en Bilbao y asimismo –y eso es lo que realmente importa a este trabajo– en la construcción de un puente y muelles que eran propiedad de la Universidad y Casa de Contratación de Bilbao. Puente y muelles que iban, como dice, una vez más, este documento, “desde la ría de Asua hasta el monte que llaman de Axpe”<sup>184</sup>.

De los detalles que daba en su primer alegato ante el corregidor vizcaíno el procurador que representa a Solaun y sus asociados frente a Ybarra, se deduce que todas esas obras iniciadas en el año 1771 se habían satisfecho al gusto del Consulado<sup>185</sup>.

Lo que ya no había quedado tan claro era el destino de los 52.920 pesos, de a 15 reales de vellón cada, que el Consulado les iba a pagar en cinco plazos. El primero fue percibido por Solaun. Sin embargo, los cuatro restantes habían quedado en manos de Ybarra, que se había presentado voluntario para encargarse de ese trámite que, evidentemente daba por concluidas las obras de modernización –por así decir, utilizando una expresión de nuestra propia época– del puerto de Asua, que quedaba así ya claramente ensamblado en la gran estructura comercial y portuaria de Bilbao<sup>186</sup>.

A eso Domingo de Ybarra –que se autotitula vecino y comerciante de Bilbao– responde, casi de inmediato, cuando el escribano del Corregimiento le notifica la acusación en su contra en esa villa, el 8 de julio de 1775, que él les dio las cuentas de lo de la casa del lugar de la Ronda y aún no se las han devuelto. Las que les dio del puente y los muelles, se las devolvieron, sin mayor objeción, hará cosa de unos tres meses atrás<sup>187</sup>.

La sentencia en el caso será casi enteramente a favor de la postura de Ybarra, haciendo abstracción, por otra parte, del hecho de que el Consulado, tal y como dice el documento, se negase a pagar a los demandantes el segundo de los cinco plazos, cortapisa que los interesados se negaron siquiera a considerar, prefiriendo continuar las obras por decoro, para no crear una mala impresión<sup>188</sup>.

No acaba ahí, por supuesto, la Historia de esta infraestructura que, como veremos, sobre todo en este capítulo, generará bastante documentación. Como corresponde a un elemento que va a contribuir al desarrollo económico de la zona dando, tal y como se pretendía en estos momentos finales del siglo XVIII, un impulso decisivo al viejo puerto de Asua dentro del gran eje comercial de la ría de Bilbao.

Las primeras noticias a ese respecto llegan poco después de una de las primeras conmociones que anuncian el fin de la Europa de ese Siglo de las Luces. La de la revolución

---

184. ADFB-BFAA: JCR 1877-4, folio 1 recto.

185. ADFB-BFAA: JCR 1877-4, folio 3 recto.

186. ADFB-BFAA: JCR 1877-4, folio 3 vuelto.

187. ADFB-BFAA: JCR 1877-4, folios 4 recto-4 vuelto.

188. ADFB-BFAA: JCR 1877-4, folios 32 recto-33 vuelto.

francesa de 1789 y las guerras que provocará. Algunas de las cuales, como la llamada de la “Convención”, afectarán de lleno a territorios como el de Bilbao y su *hinterland* económico del que, desde el momento de la construcción del nuevo puente en Asua – incluso antes, como hemos podido ver a lo largo de este capítulo–, forman parte de Erandio y sus instalaciones portuarias<sup>189</sup>.

A ese respecto la documentación es escasa. De hecho, un único documento nos muestra cuál es la situación del puente a apenas dos años de que las tropas revolucionarias francesas hayan sido rechazadas más allá de Bilbao y contenidas por la Paz de Basilea del año 1795.

El redactor de ese relativamente breve documento es Pedro de Alzaga, vecino de la anteiglesia de Erandio que se dirige a las autoridades del Señorío para señalarles que, de acuerdo a las órdenes de esa institución –y del rey, y de las Juntas Generales–, Erandio lleva ejecutadas puntualmente todas las obras de caminos necesarias para que infraestructuras como las de Asua estén a pleno rendimiento. Entre ellas la del que iba desde el que este documento llama puente de Asua hasta los barrios de Fanos y “Zarragas” y servía de tránsito para pasar a Deusto, Bilbao “y otras partes”...<sup>190</sup>

Esta comunicación de Pedro de Alzaga, fechada en 7 de abril de 1796, revelaba, en principio, que esas infraestructuras funcionaban perfectamente y que la presencia de las tropas de la Convención, especialmente devastadora en otras localidades vizcaínas como Ondarroa, por ejemplo, no las había dañado de manera considerable.

En efecto, el único problema del que se queja Alzaga es que entre la que llama “casa de Cabucoerreca” y la que denomina ese mismo documento “torre de Jauregui”, el camino está mal cuidado, expuesto a pequeñas inundaciones y a desprendimientos de tierra – aquí denominados “precipicios”– porque las autoridades de la anteiglesia de Sondika, responsables de ese tramo, no han sido tan diligentes como las de Erandio desde el invierno pasado<sup>191</sup>.

Una queja que, como se ve en ese mismo documento, surtirá un rápido efecto, llevando a las autoridades del Señorío a conminar a Sondika a que acometa esas obras para mantener en perfectas condiciones ese camino que, como vemos por este documento, mantiene imbricadas las instalaciones de Asua con Bilbao<sup>192</sup>.

Ese indicio se confirma por la información que ofrecen otros documentos anteriores a éste de 1796, fechados en las últimas décadas del siglo XVIII. En ellos podemos ver cómo en Asua se están dando todos los pasos necesarios para convertirlo en un puerto de cierta relevancia en el entramado de la Ría de Bilbao, que, a su vez, se convertirá en uno de los ejes mundiales de la revolución industrial en ciernes.

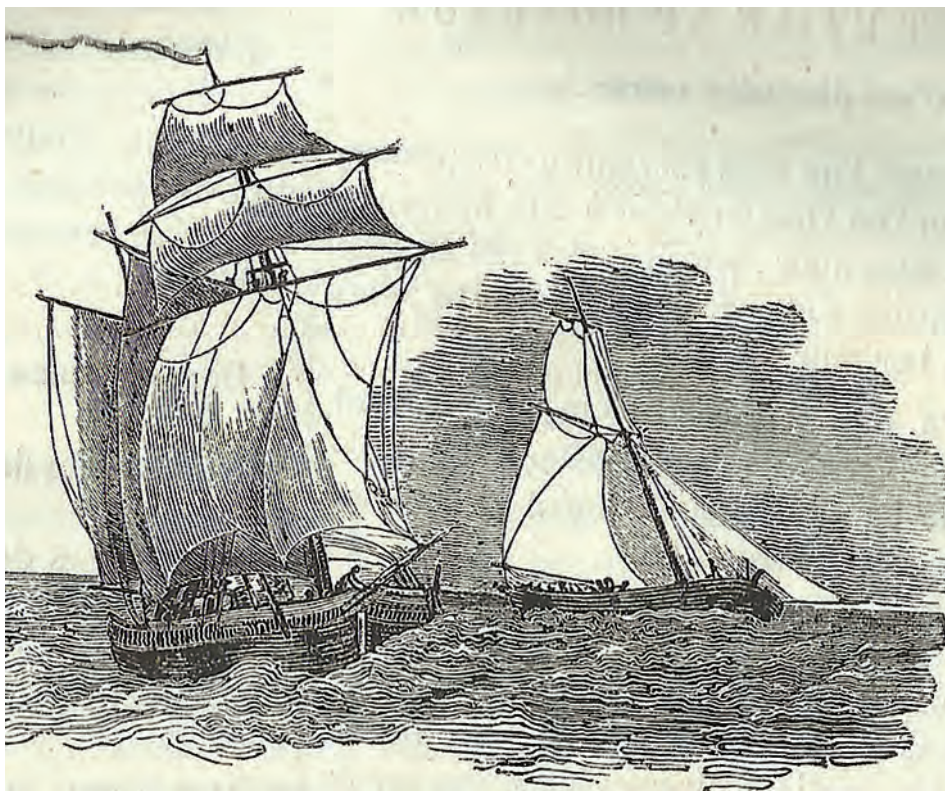
---

189. Sobre la Guerra de la Convención en Bizkaia, véase el exhaustivo estudio de FEIJÓO CABALLERO, Pilar. *Bizkaia y Bilbao en tiempos de la revolución francesa*.

190. ADFB-BFAA: ATO 00021/104, folio 320 recto.

191. ADFB-BFAA: ATO 00021/104, folios 320 recto-320 vuelto.

192. ADFB-BFAA: ATO 00021/104, folios 320 vuelto-hojas sin foliar.



Dogre y cutter en maniobra. Grabado para «Le magasin pittoresque» (1835). Fuente: La colección Reding.

Es el caso, por ejemplo, del pleito iniciado por Domingo de Bilbao, cuyas disensiones en torno a una considerable carga de árboles –noventa y siete para ser exactos– con destino al puerto de Asua, dará lugar a un sustancioso proceso que nos facilitará detalles también sustanciosos acerca del estado del tráfico comercial en esas instalaciones a finales del siglo XVIII, justo un año después de que la sublevación de las colonias inglesas en Norteamérica haya iniciado un nuevo ciclo político... y, de rechazo, económico, en 1777<sup>193</sup>.

---

193. ADFB-BFAA: JCR 3496-1, folio 2 recto. Para una visión general de esa guerra y sus implicaciones con la política exterior que afecta directamente a Asua, véase RUIGÓMEZ GARCÍA, María del Pilar. "La política exterior de Carlos III". En: VV.AA. *La época de la Ilustración. Las Indias y la política exterior*; pp. 365-447. Es, precisamente, un comerciante de la ría del Nervión, más concretamente bilbaíno, quien se hará cargo de los suministros al ejército de las provincias rebeldes contra Gran Bretaña y de las relaciones diplomáticas con ese gobierno del Congreso de los Estados Unidos. Acerca de esto, véase CAVA MESA, María Jesús; CAVA MESA, Begoña: *Diego María de Gardoqui. Un bilbaíno en la diplomacia del siglo XVIII*.

La relación con la Bizkaia de esa época será estrecha, incluso de admiración por parte de algunos de los prohombres de esa revolución americana, como se deduce de los escritos de John Adams, segundo presidente de esa república, tras su visita a Bilbao. Sobre esto véase AGIRREZKUENAGA,...

Para empezar la denuncia que planteaba Domingo de Bilbao señalaba que se le había pedido por ese transporte cinco reales y medio por cada árbol y cuarenta reales y dos azumbres de vino en compensación por los arreglos que se debían hacer en ese camino, el que llevaba desde la arboleda al puerto, que es descrito como “mui Azpero (sic, por “áspero”) y malo”. Unos hechos que no desmentirá sustancialmente el acusado, Andrés de Azcorra, que sí negará haber llegado a ningún acuerdo para hacer tan mal viaje desde un paraje, al parecer no sin razón, llamado “ynfernu sagasti” hasta el puerto de Asua<sup>194</sup>.

Unas diferencias y objeciones al mal estado, relativo al menos, de algunas infraestructuras que convergen en el puerto de Asua, que sin embargo no interrumpen el interés que pueda haber en él como puesto comercial destacado de esa zona.

Así es, una década después de que Domingo de Bilbao sostenga ese litigio, en el año de 1787, nos encontramos con un caso hasta cierto punto atípico en la documentación referida al comercio que se hace en Asua y desde Asua.

Se trata de un breve proceso elevado al tribunal del Corregidor vizcaíno en el que la compañía “Álvarez y hijo”, comerciantes vecinos de Bilbao, reclamaba a Francisco de Mugica, calificado en este documento como vecino de Asua, el pago de la jarcia que le habían facilitado en 1786 para aprestar el navío *Alejo y las ánimas*, capitaneado por Andrés de Cortina. Un mercante que en esos momentos descargaba en Bilbao sin que su armador, aquel vecino de Asua, hubiera hecho siquiera señal de pagar ese cordaje, necesario para ese comercio de cierto vuelo, o los intereses que había devengado ese retraso en el pago de la deuda durante todo un año<sup>195</sup>.

Ese negocio de altura, hasta cierto punto enturbiado por esos retrasos en el pago de materiales, no es único caso que nos permite hacernos una idea de la situación de los negocios que se mueven en torno a Asua a finales del siglo XVIII. Una breve denuncia, fechada también en esa década de los 80 de esa centuria, demuestra un interés verdaderamente intenso y visible en mantener tráfico comercial a través del puerto de Asua. Tanto como para desafiar las prohibiciones de la Iglesia de trabajar en fiestas de guardar y enfrentarse con la autoridad civil —en este caso el alcalde, de apellido Goieneche, de la villa de Larrabestu—, al que, en efecto, se enfrentaron varios carreteros que llevaban a Asua una de las mercancías que ya sabemos son habituales en ese puerto desde, al menos, el siglo XVII. A saber, mineral de hierro en vena<sup>196</sup>.

Otros procesos continúan esa historia de interés por Asua como estación comercial de cierta importancia dentro del eje de la ría de Bilbao hasta, prácticamente, los comienzos de la llamada Guerra de la Convención que va a poner principio al fin del Antiguo Régimen en lo político y, subsiguientemente, también en el plano económico.

---

... Joseba. “John Adams, USAko bigarren presidentearen ikuspegiak 1780ko Bilboko egonaldien ondoren eta Bilbo ezagutzeko, XVIII mende bukaerako gida”; pp. 85-91.

194. ADFB-BFAA: JCR 3496-1, folios 2 recto, 6 recto y 20 recto.

195. ADFB-BFAA: JCR 2065-11, folio 2 recto.

196. ADFB-BFAA: JCR 1383-5, hojas sin foliar.

Se trata del caso visto por el teniente de corregidor en Busturia a partir de marzo de 1791. En él el presbítero Juan Bautista de Ygartua, residente en la anteiglesia de Mungía señalaba que hacía dos años –es decir, en 1789– había hecho que se llevasen desde allí al puerto de Asua doce robles, “para material”, con un valor de doce pesos, más o menos cada uno de ellos<sup>197</sup>.

Por consejo de Francisco Antonio de Jauregui, que el documento califica de “habitante” en ese puerto de Asua, se descargaron esos árboles en el punto de esos muelles en los que estaban almacenadas otras piezas de árboles de Jauregui, que se ofreció a cuidar de los del sacerdote en tanto que era patrón de la capellanía de la casa de Aguirre, de la que habían salido esos árboles para beneficio del clérigo<sup>198</sup>.

Una vigilancia que no se demostró muy eficaz y terminó en una clara acusación contra Jauregui, que prolongó este pleito que, en cualquier caso, nos muestra un vivo comercio de madera en bruto en torno al puerto de Asua en los años finales del siglo XVIII, antes de que el proceso de industrialización eclosionase en torno a la Ría de Bilbao con la que, como vamos viendo, aparece cada vez más imbricado el puerto de Asua<sup>199</sup>.

Ese litigio llevará a matices verdaderamente exquisitos sobre quién es el dueño de esas maderas y para qué servía esa mercancía que se acumulaba en proporciones considerables, según todos los indicios, en ese puerto de Asua que, como vemos, está en plena forma para constituirse en una pieza más de la red comercial con centro en el puerto de Bilbao a lo largo del prospero, industrial, siglo XIX.

En efecto, en el folio 82 de ese proceso de 102 hojas, el presbítero Ygartua, después de haber vencido numerosas dificultades –entre ellas un flemón que, en sus propias palabras, lo insulta el 22 de octubre de 1792– presenta una serie de testigos para demostrar que las maderas de las que tan mal había cuidado Jauregui no eran “corbas” ni apropiadas para la construcción naval, sino para estacadura y demás materiales propios para la construcción de casas. Lo cual, en la práctica y aunque no lo explicitase el clérigo, significaba que no se podían embargar legalmente para servicio de la flota de guerra del rey. Una buena excusa que, sin duda, había valido al acusado una vía de escape a los cargos que levanta contra él el sacerdote y que terminan en una sentencia de la que, tanto una como la otra parte, apelan, a pesar de que exoneraba a Jauregui de toda responsabilidad<sup>200</sup>.

En realidad todo aquello había sido una verdadera bagatela, una pulgarada de honor herido, si se compara con el proceso, que se prolonga de 1791 a 1793, entre Juan Blas Doran, un vecino de Begoña dueño de una curtiduría, y Francisco de Zaluidea por la calidad de la corteza extraída de 1486 árboles almacenados –en parte– en el que el documento llama barrio de Asua y en el de la Sendreja. Ese largo proceso nos permite, por supuesto, hacernos una idea de en qué manera ha prosperado el tráfico de esa mercancía presente en los muelles de Asua desde comienzos del siglo XVIII como mínimo...<sup>201</sup>

---

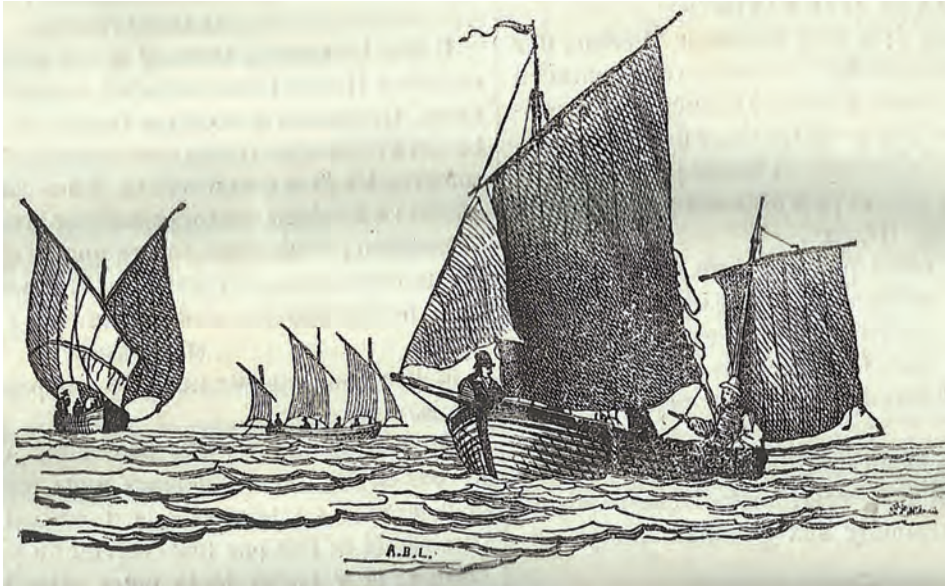
197. ADFB-BFAA: JTB 239-23, folio 2 recto.

198. ADFB-BFAA: JTB 239-23, folio 2 vuelto.

199. ADFB-BFAA: JTB 239-23, folio 15 recto.

200. ADFB-BFAA: JTB 239-23, folios 30 recto, 82 recto, 97 recto y 102 recto.

201. ADFB-BFAA: JCR 285-15, folios 1 recto y hojas sin foliar.



Canoa y chalupa en maniobra. Grabado para «Le magasin pittoresque» (1835). Fuente: La colección Reding.

Es también lo que puede deducirse del contexto de otro proceso, llevado, más o menos en esos mismos años, ante el teniente de corregidor en la merindad de Durango.

En él están involucrados Juan Bautista de Elorriaga y Josef de Zuloaga por dinero que éste último debía al primero por acarrear una partida de madera al puerto de Asua. Una cantidad que equivalía a 735 reales de vellón y siete maravedíes de esa misma especie, que se litigarán hasta que ambas partes acepten la intervención de un juez compromisario<sup>202</sup>.

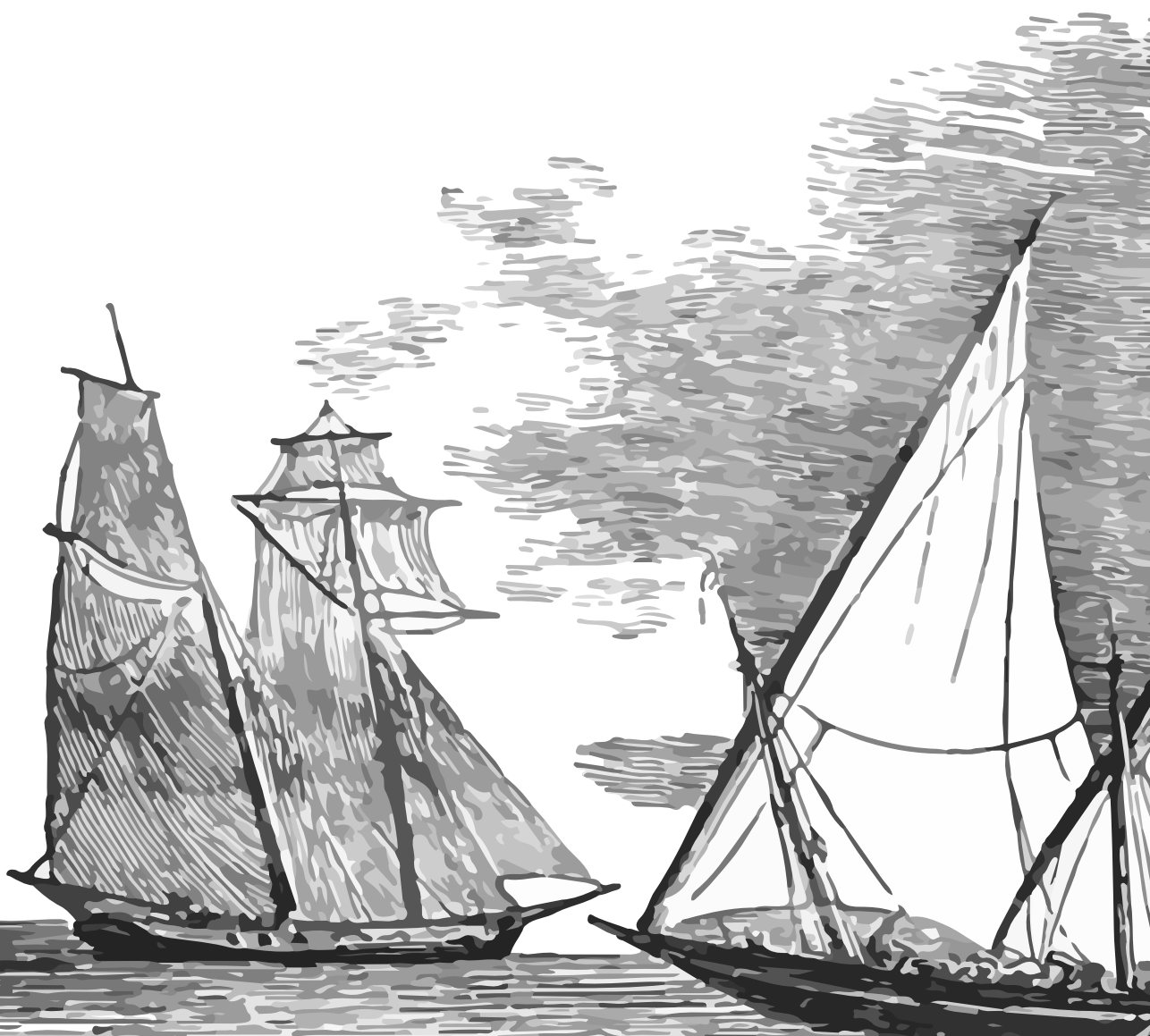
Todos ellos, en conjunto, como vemos, nos hablan de un puerto de Asua que, en el momento en el que se hunde el Antiguo Régimen, rebosa de actividad comercial en el tráfico de materias primas, una observación que, por otra parte, es el mejor resumen que se puede hacer sobre la Historia de ese lugar en el siglo XVIII, antes de pasar a un nuevo capítulo de este trabajo en el que estudiaremos qué es lo que pasó con el viejo puerto de Asua a partir de entonces, de ese momento de cambio, de convulsión revolucionaria en tantos aspectos.

---

202. ADFB-BFAA: JTB 743-7, folios 1 recto y 55 recto-55 vuelto.



3. Un mundo que ya no volverá a ser el mismo.  
El Puerto de Asua de las guerras napoleónicas a la Industrialización



Desde el punto de vista de lo que nos puede decir la documentación disponible, el final del siglo XVIII resulta relativamente discreto para Asua.

A pesar de que el Señorío es acosado por las tropas convencionales, que anuncian, tanto para ese territorio como para los restantes de lo que entonces es conocido como “Provincias Vascongadas”, el fin del Antiguo Régimen y la entrada en la llamada “Era de las revoluciones” –en lo social, en lo político, en lo económico...–, no es fácil dar con documentos que nos puedan facilitar detalles directos sobre cómo se vive en el puerto de Asua esa convulsión que lo va a transformar todo.

Hay, en efecto, un salto casi vertiginoso entre la documentación judicial –quizás la más rica para ese tipo de cuestiones– fechada en la época de la Guerra de la Convención y el comienzo de esa fase peninsular de las guerras napoleónicas, llamada Guerra de Independencia, que pone las bases de una serie de transformaciones revolucionarias, que van a afectar de lleno a Asua. Sobre todo merced a la proclamación en 1812 de la constitución liberal en el Cádiz asediado por los ejércitos napoleónicos.

Así es, las primeras referencias documentales de ese tipo con las que contamos datan de 1807, un año, por tanto, antes de que estalle la guerra, pero ya situadas en medio de los acontecimientos de las guerras napoleónicas, pues para la fecha ya están entrando en territorio peninsular, por la frontera de Irun, tropas imperiales supuestamente destinadas a la conquista de Portugal<sup>203</sup>.

Algo de esos grandes movimientos militares queda reflejado en esa documentación que alude a la situación del puerto de Asua en esos momentos. Concretamente en un pleito entre Domingo de Aguirre, vecino de Bilbao, y Ramón de Menchacatorre, vecino, a su vez, de “Lanquiniz” (hoy Laukiz)<sup>204</sup>.

Según alguno de los alegatos presentados por Aguirre en este largo proceso de más de 300 folios y que se extiende varios años entre 1805 y 1808, Menchacatorre no había hecho honor a la escritura de convenio que habían suscrito ambos para que este último facilitase a Aguirre toda la madera que recolectase, dejándosela lista para cargar en el puerto de Asua<sup>205</sup>.

---

203. Acerca de la situación que se vive en el Señorío, concretamente en su principal núcleo urbano, Bilbao, en los momentos previos a que la llegada de tropas napoleónicas se convierta en una invasión abierta y declarada, véase MARTÍNEZ RUEDA, Fernando. “El Concejo de Bilbao en vísperas de la invasión napoleónica: una institución en crisis”, especialmente pp. 23-26 y SALAZAR ARECHALDE, José Ignacio. “El Ayuntamiento de Bilbao frente a la ocupación militar 1804-1808”; pp. 71-78.

204. Consúltese ADFB-BFAA: JCR 1356-1

205. ADFB-BFAA: JCR 1356-1, folio 8 recto.

Parte de esa madera, tal y como señala Aguirre, estaba destinada a las tropas estacionadas en ese momento en el Señorío. Un compromiso con el que no pudo cumplir – siempre según él– por culpa de la negligencia de Menchacatorre en depositarle en Asua las cantidades de leña que habían convenido de antemano, dejándola, por el contrario, tal y como dice el alegato de Aguirre, “tirada” en el barrio de Erandiondo<sup>206</sup>.

Es poco más el relato histórico que se puede hacer a partir de ese combate judicial entre Aguirre y Menchacatorre, que se acabará llevando ante los tribunales de última instancia en Valladolid. La presencia de esas tropas a las que había que abastecer a partir de lo que se dejase en el puerto de Asua –evidentemente relacionadas con el estado de guerra abierta con Gran Bretaña, que tiene su punto culminante en la batalla naval de Trafalgar en 1805–, apenas sí aparece en los cientos de folios que forman esta causa<sup>207</sup>.

Así, por ejemplo, se trasluce en la declaración de Juan de Gordeazabal, vecino de Begoña, que declara en favor de Aguirre y señala que hubo dificultades tres años antes –es decir, en 1805– para abastecer a las tropas que se encontraban en esos momentos acantonadas en Bilbao<sup>208</sup>.

Sabemos, gracias a uno de los floridos discursos del defensor de Menchacatorre, que el principal móvil de la contrata entre su cliente y Aguirre fue el abasto de esas tropas, pero poco más se puede sacar de esos folios. Tan sólo constatar que el puerto de Asua continúa siendo el escenario de transacciones de mercancía destinadas principalmente a Bilbao, como en los siglos pasados. Tan sólo varía el objeto, el motivo, que mueve esos negocios. En este caso se trata de tropas de una monarquía del Antiguo Régimen movilizadas para enfrentarse a otra monarquía muy similar en favor de un imperio napoleónico nacido de la revolución de 1789.

Esa es, pues, la primera señal de que Asua y su puerto, están entrando en la nueva era que surge de esa profunda convulsión histórica de la que nace la Edad Contemporánea.

En cualquier caso un comienzo tan bueno, o tan malo, como cualquier otro de unos acontecimientos, como la revolución que estalla y se desarrolla en España mientras este proceso se va deshilvanando en los juzgados, que lo cambiará todo. Incluido, por supuesto, lo que ocurre en el puerto de Asua y en torno a él. Como se encargan de demostrarlo otros documentos.

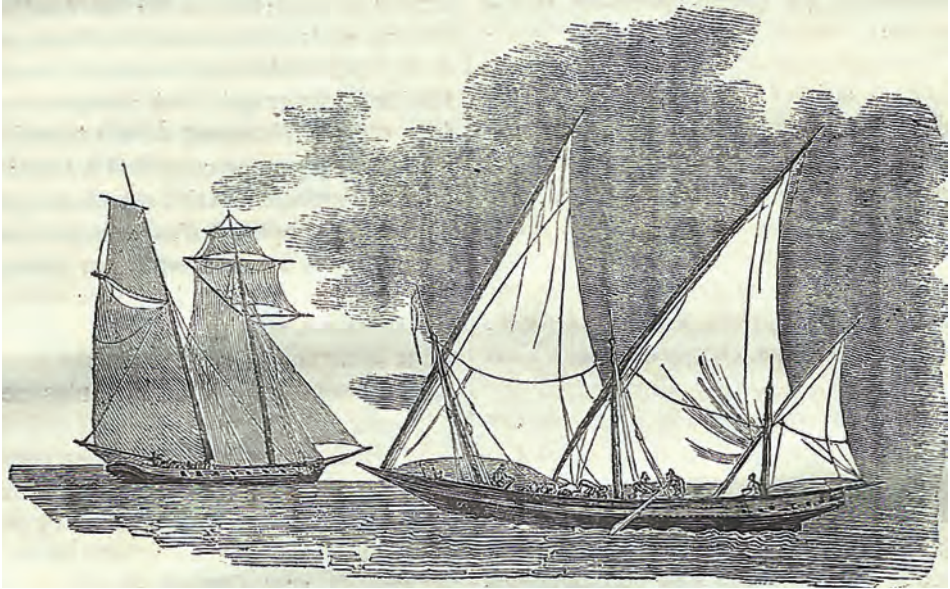
Es bien sabido que a partir de 1808 comienza una guerra que va ganando en intensidad desde ese año hasta que, entre el de 1812 y el de 1813, el Señorío es liberado de la presencia de tropas imperiales por la formidable coalición de los reinos de España, Portugal y Gran Bretaña, bajo el mando del general que acabará con Napoleón, definitivamente, en Waterloo el 18 de junio de 1815.

---

206. ADFB-BFAA: JCR 1356-1, folio 8 vuelto.

207. Sobre la situación creada por Trafalgar, véase, por ejemplo, GUIMERÁ, Agustín; RAMOS, Alberto; BUTRÓN, Gonzalo (coords.): *Trafalgar y el mundo atlántico*.

208. ADFB-BFAA: JCR 1356-1, folios 156 vuelto-157 recto.



Goleta y jabeque en maniobra. Grabado para «Le magasin pittoresque» (1835). Fuente: La colección Reding.

Sin embargo, la documentación de la que disponemos sobre Asua no da muchos indicios de que los negocios que tienen como escenario ese puerto se vean trastornados excesivamente por ese primer ciclo de guerra y revolución.

Es, al menos, lo que reflejan documentos como el que se genera a causa de disensiones comerciales entre Pedro Santos de Madina, vecino de Bilbao, y Juan Bautista de Orbeta Echebarria por una partida de cueros que habían convenido en traer hasta allí desde Gijón<sup>209</sup>.

Esos cueros, en contra de lo convenido, habían sido depositados en el puerto de Plentzia y vendidos allí, en lugar de haber seguido viaje hasta Bilbao, hasta llegar a manos de don Alejo de Amezaray, que este documento califica como vecino del puerto de Asua...<sup>210</sup>

Todo un inconveniente para Madina, pero apenas nada si se compara con el estado de guerra generalizada que se está desarrollando en esos momentos. Tanto en Gijón, que es asaltado por expediciones del ejército aliado con mayor o menor fortuna, como en localidades no muy lejanas del puerto de Asua, frecuentadas por partidas de guerrilleros primero y por unidades militares aliadas mucho más profesionales en esos momentos – el año 1811– en los que se ha procedido ya a la reorganización de esas tropas irregulares.

---

209. ADFB-BFAA: JCR 1947-2, folio 1 recto.

210. ADFB-BFAA: JCR 1947-2, folio 1 recto.

Sin embargo, sería completamente equivocado creer que esa guerra trascendental pasa de largo por Asua. Es posible que la documentación, por uno de esos azares tan habituales en la Historia, no refleje correctamente qué pasa concretamente en el puerto de Asua durante esa guerra o dé una falsa impresión de oasis bélico, pero, si se busca de manera sistemática, no tardan en aparecer documentos relacionados con Erandio en los que se demuestra, y con bastante claridad, que los ejércitos que combaten en la zona se hacen notar. Y de manera muy contundente.

Es lo que deja meridianamente claro un pleito entre las autoridades municipales de Erandio y el encargado de la taberna de Asua en esos momentos.

En esos ajustes de cuentas aparecen como pruebas decenas de recibos firmados por distintos regimientos del Séptimo Ejército –voluntarios de Vizcaya, de Guipúzcoa, de Álava, tiradores de Castilla, cazadores de Cantabria– en los que, por las buenas o por las malas, se han llevado distintos suministros que en ese momento, otoño de 1812, con el enemigo imperial en franco retroceso, debe pagar alguien...<sup>211</sup>

Es así, con esas noticias más bien nebulosas, como avanzamos hacia los que serán los momentos más críticos de la nueva era para el puerto de Asua.

La información sobre cómo está afectando a ese pequeño emporio la serie de cambios radicales que están operando ya en territorio vizcaíno desde el final de la guerra contra Napoleón, nos es negada –se diría que casi de forma sistemática– por los fondos de los diferentes archivos en los que se debería encontrar.

Así, entre los acontecimientos de 1812 y los de la segunda era constitucional que vive el Señorío –la de 1820 a 1823– no hay apenas un documento que nos diga algo al respecto<sup>212</sup>.

Contamos con un nuevo pleito fechado en septiembre de 1819, es decir, unos pocos meses antes de que el pronunciamiento de Riego en las Cabezas de San Juan haga entrar de nuevo en vigor la constitución de 1812.

Sin embargo, es poco lo que ese documento puede decirnos respecto a grandes cambios políticos, sociales o económicos que hayan alterado radicalmente el funcionamiento del tráfico y los negocios que tienen como base el puerto de Asua.

---

211. ADFB-BFAA: JCR 3228-20. Sobre ese ejército y su avance en Bizkaia, véase GARCÍA FUERTES, Arsenio: *Los granaderos de Castilla y el Séptimo Ejército Español 1811-1813. Génesis y Victoria de una Nación en Armas*.

212. Para una visión general del Trienio, véase ARTOLA, Miguel: *La España de Fernando VII*. Naturalmente no existe un estudio específico sobre la situación del puerto de Asua durante el Trienio. Sin embargo, puede resultar de interés comparar lo que aquí se recogerá con la monografía que José Víctor Arroyo dedica a Sestao en ese mismo período. Véase ARROYO, José Víctor: *Sestao. Entre la Francesada y el Trienio Liberal (1808-1825)*. Si existe un estudio específico para el caso guipuzcoano con el que también puede resultar interesante comparar el caso de Asua. Véase LLANOS ARAMBURU, Félix: *El Trienio Liberal en Guipúzcoa (1820-1823): antecedentes de las guerras carlistas en el País Vasco*.

Independientemente de la fecha, lo que se lee en esos pocos folios podría, perfectamente, haber ocurrido en 1619 o en 1719.

En efecto, el conflicto que enfrenta a José Ramón de Zarraga con Manuel de Aritio (sic), no es nada que no se haya visto antes en el puerto de Asua. En este caso se trataba de un convenio entre los dos para depositar en un terreno de ese lugar una cantidad de piedra sillar y mampostería –es decir, destinada, evidentemente, a la construcción– que se debía llevar en una gabarra hasta el puerto de Bilbao<sup>213</sup>.

De todo eso, que ascendía según el documento a ochenta cargas de ese material, Zarraga había recibido daños y perjuicios en el terreno que ahora reclamaba por medio de este pleito que, poco más o menos, nos viene a decir que Asua sigue siendo en esos comienzos del siglo de la Revolución Industrial un puerto intermedio que abastece a Bilbao o recibe desde allí mercancía para ser reexpedida a otros puertos<sup>214</sup>.

Mucho más claro a ese respecto resulta un documento fechado el 25 de mayo de 1822, es decir, en pleno Trienio Liberal. Como muchos de los de esa época está escrito por partidarios del que los carlistas llamarán partido “revolucionario”. Se trata de un escrito muy prolijo, lleno de detalles y cargado de frase llenas de énfasis que, sin embargo, resultan verdaderamente afortunadas para los que quieren enterarse de algún aspecto de ese pasado. Como, por ejemplo, la situación en la que se encuentra el puerto de Asua en esos momentos.

En efecto, resulta difícil superar la argumentación que los representantes de los pueblos de la llamada Hermandad de Uribe –entre los cuales se encuentra el alcalde de Erandio– exponen a la Diputación Provincial vizcaína, la misma que las autoridades liberales han puesto para sustituir a la foral<sup>215</sup>.

Titulándose los autores de ese documento a sí mismos como “Pueblos vascongados” expondrán durante más de un folio las dificultades que ocasiona a sus habitantes el tener que acudir a reclamar justicia al pueblo de Sopuerta, que ha sido elegido por las nuevas autoridades liberales como cabeza de partido –y, por tanto, sede de Justicia– y es descrito en términos realmente duros como un lugar en el que es imposible encontrar comida y alojamiento, situado en medio de un paraje semisalvaje, con una ubicación que sólo conocen sus escasos vecinos y donde el idioma priva a la mayor parte de los que acuden allí a buscar Justicia del derecho que han ido a reclamar<sup>216</sup>.

Las cosas llegan a tal punto que los reclamantes señalan que, si bien los vizcaínos habían renunciado de manera espontánea a sus Fueros para así poder disfrutar de la Constitución de 1812 y sus ventajas, ahora se veían privados tanto de los Fueros como de la Constitución<sup>217</sup>.

---

213. ADFB-BFAA: JCR 1444-38, folio 3 recto.

214. ADFB-BFAA: JCR 1444-38, folio 3 recto.

215. ADFB-BFAA: AJO 00215-071, folios 818 recto-819 vuelto.

216. ADFB-BFAA: AJO 00215-071, folios 818 recto-818 vuelto.

217. ADFB-BFAA: AJO 00215-071, folio 818 vuelto.

Esa acalorada línea argumental llevaba a los representantes de la Hermandad de Uribe a indicar que otra de las dificultades que debían soportar era la de cruzar lo que ellos llaman “un brazo de mar frecuentemente (sic) fiero” y que obligaba a los labradores de las poblaciones de esa Hermandad a soportar el mal servicio que ofrecía el barco que cruza esa lengua de agua, debiendo esperar durante horas, hasta que el patrón del mismo decidía que había bastante gente en el lado de la Hermandad de Uribe como para que le mereciera la pena volver a cruzar<sup>218</sup>.

La propuesta de solución de ese otro problema es, precisamente, la que permite hacerse una idea de cómo estaban las cosas en Asua y su viejo puerto en esos breves años de gobierno liberal, revolucionario...

En efecto, los representantes de la Hermandad de Uribe señalaban que el único modo de evitar esa clase de injusticias a las que les sometía esa nueva distribución de partidos –que, en realidad, se había hecho por las Cortes de la Nación precisamente para evitar las injusticias del anterior sistema– sólo se resolvería si se fijaba como centro judicial de la zona nada más, y nada menos, que Asua<sup>219</sup>.

Las razones eran varias y es así como nos enteramos de cosas tan interesantes como que “aquel Puerto” es uno de los más concurridos no sólo del Señorío, sino de todos los que el documento llama “vascongados”, y que, de hecho, estaba tan sólo por debajo del de Bilbao gracias “al continuo Comercio de generos de carga y descarga” que se lleva a cabo prácticamente sin interrupción en él. Una actividad que según los redactores de este documento le lleva a rivalizar con Bilbao, población con la que litiga por esas causas. Pero lo más destacable de ese argumento son las cifras de negocio que dan los autores de este documento: dicen que el tráfico que pasa por Asua en esos momentos ascendía hasta “mas de veinte mil carros cargados” con mercancías que proceden en su mayor parte de los pueblos vecinos. Todo eso, en definitiva, hacía de él un punto central que lo señalaba, efectivamente, como el lugar idóneo para que esté en él el juez de primera instancia de esa Hermandad...<sup>220</sup>

Una idea que, desde luego, no rechazará la Diputación Provincial, pero que en 16 de junio de 1822, según consta en las espaldas de ese documento, decide posponer para tratar sobre ella en ulteriores deliberaciones. Como si su tiempo como sistema político no estuviera tasado y a punto de acabar en pocos meses con la invasión de un ejército destinado a reponer, casi en su totalidad, el Antiguo Régimen<sup>221</sup>.

Después de eso nos quedamos, otra vez, sin documentación que nos pueda esclarecer qué pasa en el puerto de Asua hasta que el gobierno constitucional del Trienio es aniquilado por las fuerzas reaccionarias europeas que acceden a la petición de Fernando VII para sofocar ese conato de nuevo gobierno revolucionario, que recuerda tanto a lo que pasa en la Francia de 1789, 1790, 1794...

---

218. ADFB-BFAA: AJO 00215-071, folio 818 vuelto.

219. ADFB-BFAA: AJO 00215-071, folio 819 recto.

220. ADFB-BFAA: AJO 00215-071, folio 819 recto.

221. ADFB-BFAA: AJO 00215-071, folio 819 vuelto.

Nada hay en los archivos a ese respecto hasta el año 1829, y lo que aparece entonces es sólo una carta que el Ayuntamiento de Portugalete dirigirá el 3 de enero de ese año a la Diputación del Señorío para impedir que se descarguen gabarras en el puerto de Asua sin que se manifieste a los fieles de Erandio –presentes allí para controlar el tráfico a través de esos muelles– una certificación del Ayuntamiento de Portugalete o del rentero de Galindo<sup>222</sup>.

No se trata de gran cosa como vemos. Todo lo más lo que podemos deducir de ahí es que algunos grandes Ayuntamientos de la ría tratan de mantener un cierto control sobre la clase de negocios que se hacen –o se dejan de hacer– en puertos como el de Asua. Algo que recuerda tiempos pasados, ya examinados en capítulos anteriores de este trabajo, y muy en sintonía con la vuelta al Antiguo Régimen selectiva que fomentará Fernando VII tras ser restaurado como rey neto por Angulema y sus Cien Mil Hijos de San Luis<sup>223</sup>.

Después de eso, al año siguiente, en el de 1830, se puede encontrar alguna nueva noticia, justo en el momento más alto del nuevo gobierno absolutista de Fernando VII, cuando aún faltan tres para su fin y el halo protector de la monarquía reaccionaria francesa aún lo sigue amparando bajo la sombra de sus tropas de ocupación, hasta que la revolución de julio de ese mismo año en París cambia drásticamente el panorama, obligando al rey felón a suavizar, aún más, su perfil de rey absoluto.

Pero tampoco es mucho lo que nos puede contar ese documento del año 1830. Se trata de dos breves procesos que nos indican que la taberna próxima al puerto de Asua, en Olpe, sigue funcionando. Pero más allá de las deducciones sobre el funcionamiento de Asua que se pueden establecer a base de ese leve dato, nada más se sabe de si ha variado sustancialmente la actividad de ese puerto que empezó a rivalizar con el de Bilbao desde finales de la Edad Media.

De hecho, lo que nos cuenta uno de esos dos documentos relacionados con la taberna de Asua, y fechado en el año 1830, es una historia realmente desoladora. La de un vecino de Basauri de 44 años, Manuel de Arteagagoitia –con claros síntomas de un leve retraso mental–, hijo menor de uno de los caseríos de la zona, que declaraba, tras el accidente que sufre en la taberna, cayéndose de la ventana del primer piso durante la noche del 20 al 21 de febrero de 1830, haber salido a buscar trabajo, haciendo su primera parada en esa taberna de Asua que estaba regentada por Celedonio de Aguirregoitia, a quien Manuel consideraba un amigo de confianza<sup>224</sup>.

Afortunadamente hay tres expedientes de la familia Ybarra que nos permiten reconstruir, aunque sólo sea en parte, el modo en el que está funcionando ese puerto de Asua en esos momentos, después de que el gobierno liberal –al menos en teoría impulsor de un

---

222. ADFB-BFAA: AJO 00224-021, folios 186 recto-186 vuelto.

223. El profesor Fernando Martínez Rueda señala que, en cualquier caso, la implantación del Liberalismo en las poblaciones vizcaínas será muy débil, pero, aún así, la vuelta al Antiguo Régimen es ya imposible. Véase MARTÍNEZ RUEDA, Fernando. *Los poderes locales en Vizcaya. Del Antiguo Régimen a la Revolución Liberal (1700-1853)*; pp. 253-282.

224. Consúltese, respectivamente, ADFB-BFAA: JCR 245-9 y ADFB-BFAA: JCR 7-29, folios 1 recto-2 vuelto y 9 recto-10 vuelto.



desarrollo económico que debía conducir a la Industrialización– haya caído ante las fuerzas reaccionarias coaligadas en su contra por el Congreso de Viena que desde 1815 vigila el statu quo de la Europa posterior a las guerras napoleónicas<sup>225</sup>.

El primero de esos documentos, que son, simple y llanamente, lo que podríamos considerar los primeros libros de contabilidad de Ybarra, de la empresa familiar que en la segunda mitad del XIX se convierte en un verdadero ejemplo de esa economía de la Industrialización, data del año 1830 y contiene, entre otras cuentas que atañen a la familia, una detallada desde el mes de enero de ese año referente a la cantidad de barcadas de mineral que salen para Asua y otros puertos<sup>226</sup>.

En esas escasas páginas, el puerto de Asua aparece como un lugar de exportación de material con un escaso volumen de tráfico, lejos, al parecer, de las 20.000 cargas que llegaban a pasar por allí en el año 1822, como acabamos de ver recogido en otro documento. A ese respecto el puerto de Urbinaga, que también está consignado –junto con Bilbao– en este libro de cuentas de los Ybarra, parece mover mucha más carga de mineral. Casi tanta como Bilbao...<sup>227</sup>

Esa primera impresión de que el puerto de Asua está perdiendo relevancia en el gran eje comercial de la ría de Bilbao durante la llamada “década ominosa” de gobierno absolutista de Fernando VII, se refuerza en el segundo libro de cuentas de la familia Ybarra del que podemos disponer, el del año 1831.

El número de “varcadas” de vena que recibe Asua en esa fecha es muy inferior al que recibe Bilbao y al que se mueve en Urbinaga, que parece haber decrecido algo con respecto a 1830. No sabemos, sin embargo, qué cantidad de cargas salían de Asua para Bilbao, con lo cual sería arriesgado avanzar ninguna hipótesis respecto a cuál es el verdadero estado de los negocios que pasan por el puerto de Asua. Si mejor o peor que el que disfrutaba durante el Trienio. La única cosa que queda clara es que el puerto no recibe demasiada materia prima para la fabricación de hierro que va a ser, como en muchos otros sitios, la base de la futura Industrialización vizcaína articulada en torno a Bilbao y el eje del Nervión...<sup>228</sup>

Es una duda de la que tampoco nos puede sacar el tercer documento contable de la familia Ybarra hoy en poder del Archivo de la Diputación Foral vizcaína.

En efecto, las cuentas de la familia para el año 1832 siguen dando la primacía en los embarques de vena a Urbinaga y Bilbao, por ese orden, quedando para Asua tan sólo un pequeño margen...<sup>229</sup>

---

225. Sobre la evolución de los negocios de los Ybarra en esos momentos véase DE YBARRA E YBARRA. *Op. cit.*; pp. 94-120.

226. ADFB-BFAA: Ybarra 2098-006.

227. ADFB-BFAA: Ybarra 2098-006.

228. ADFB-BFAA: Ybarra 2169-025.

229. ADFB-BFAA: Ybarra 2170-002.

Otro documento fechado en el año 1832, una carta del Ayuntamiento de Loiu –que todavía se denomina “Lujua”–, elevada a la Diputación Foral vizcaína restaurada por Fernando VII, recoge algunas quejas con respecto al camino que conduce al puerto de Asua que permiten establecer alguna conjetura respecto a lo que está pasando con él en esos momentos en los que la “década ominosa” se acerca a su fin y se acerca la Primera Guerra Carlista y, con ella, el fin, cada vez más acelerado, del mundo preindustrial<sup>230</sup>.

En efecto, los capitulares de Loiu se quejan a la Diputación de que “las diferentes y grandes obras que se ejecutan en la villa de Bilbao” están desmenuzando tanto las canteras que el documento llama “de Aspilueta” como el camino público para carros y puentes que une esa localidad con el puerto de Asua...<sup>231</sup>

Los capitulares de Loiu pedían que los responsables de los daños fueran los encargados de repararlo, ya que ellos, como Ayuntamiento, carecían de fondos para esos fines. El síndico de la Diputación que ve el caso, aconsejaba, sin embargo, que ese cabildo llevase el pleito a los tribunales por su propia cuenta, ya que consideraba que se trataba de un caso contencioso en el que no debía intervenir esa institución. A esta institución le faltó tiempo para apoyar esa resolución y dejar, en definitiva, que el camino que conecta a Asua con uno de sus centros de negocio quedase inutilizado, que es, al fin y al cabo, el único dato que a ese respecto nos permite deducir este breve documento<sup>232</sup>.

Después de eso vuelve a producirse otro salto en la documentación que nos lleva hasta el final de la Primera Guerra Carlista, edición inicial del conflicto entre revolucionarios y reaccionarios que marcará todo el siglo XIX europeo y, en especial, en territorios como el vizcaíno<sup>233</sup>.

La información que ofrecen esas pocas páginas tiene el mismo problema que las fechadas en el año 1830. Es decir, hay que deducir a partir de la escasa información que nos aportan, cuál puede ser la situación del puerto de Asua durante la fase final de esa guerra que dará una larga victoria a los partidarios de las ideas revolucionaras tanto en lo político como en lo social y lo económico.

El primero de los documentos es un recibo extendido a Juan José de Berrondo, carpintero vecino de Sondika, por el tiempo de dieciséis días que ocupó en hacer obras en el punto de Artxanda y en lo que el documento llama “castillo de Asua”<sup>234</sup>.

---

230. Sobre la construcción de caminos en Bizkaia en esas fechas, véase AGIRREZKUENAGA, Joseba. *Bizkaiko errepidegintza*.

231. ADFB-BFAA: ATO 00170-27.

232. ADFB-BFAA: ATO 00170-27.

233. Para una visión general de las guerras carlistas en el País Vasco, véase DE EXTRAMIANA, José. *Historia de las guerras carlistas*. Volumen I. Sobre el asedio de Bilbao y otras operaciones en territorio vizcaíno durante esa primera guerra carlista, se puede consultar una fuente de primera mano en BACON, John Francis. *Seis años en Bizkaia*. Un interesante documento que cuenta, además con un estudio previo y notas de José Ramón Urquijo Goitia.

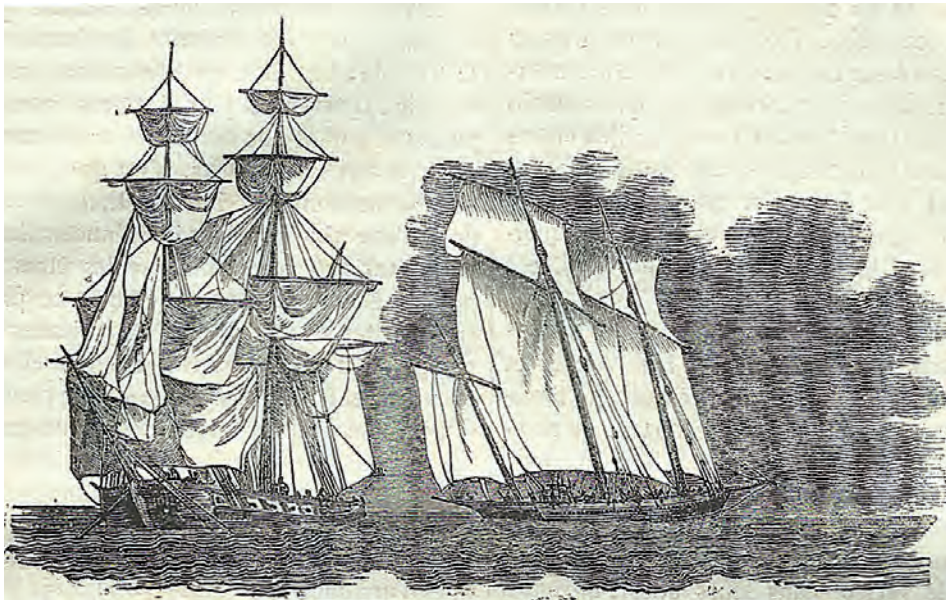
234. ADFB-BFAA: JCR 78-91.

Otro de los documentos, fechado en 15 de junio de 1839, es un ajuste de cuentas entre Pedro de Ydoyaga, el gobernador del que el documento llama fuerte de Asua, y el cabildo municipal de Maruri por el precio de varias piezas de cantería para las obras de esa fortificación<sup>235</sup>.

Ambos datos, evidentemente, indican que la zona de Asua y, lógicamente, su puerto resultan un punto lo bastante estratégico en ese momento para los dos bandos contendientes como para que se hagan obras defensivas que lo protejan. Más allá de ese punto sólo cabe hacer conjeturas que, naturalmente, exceden el campo de lo que llamamos habitualmente "Historia".

Aparte de eso es muy poco lo que se puede saber sobre el estado del puerto de Asua durante esa guerra.

Un registro de los bienes municipales de Erandio en esas fechas y posteriores da sólo algunas escasas referencias.



Bergantín y lugre en maniobra. Grabado para «Le magasin pittoresque» (1835). Fuente: La colección Reding.

---

235. ADFB-BFAA: JCR 4519-14.

Consta en ese documento con fecha de 16 de abril un escrito de compraventa de la casa llamada de “Goycoeche”, que lindaba en parte con el que el documento describe como “el muelle del consulado de Bilbao”<sup>236</sup>.

También alude ese escrito al impacto de la guerra sobre los bienes de la anteiglesia. Así, por ejemplo, una de las copias de documentos incluidas en este legajo señala, con fecha de 4 de enero de 1840, que Erandio se encuentra sumamente endeudada a causa de los gastos que tuvo que hacer para hacer frente “a la guerra que acaba de sufrir”<sup>237</sup>.

De hecho, sigue diciendo ese mismo documento, que la anteiglesia y sus habitantes están en esos momentos, apenas un año después de que la guerra haya acabado en el Señorío, amenazados con varios pleitos ejecutivos para poder hacer frente a esas deudas que esperaban pagar sin tener que enajenar todos los bienes del municipio<sup>238</sup>.

La situación en la que se encuentra Erandio tras esa primera guerra carlista, de hecho, es descrita en términos mucho más dramáticos por algunos de los testigos convocados a dar testimonio de los apuros económicos por los que pasa la anteiglesia.

Es el caso, por ejemplo, de Ygnacio de Artiach, que declara que Erandio, en efecto, había incurrido en numerosas deudas, todas ellas destinadas a hacer frente a los gastos ocasionados por “la última guerra desoladora que acabamos de sufrir”<sup>239</sup>.

Otros testimonios recogidos en ese documento, como ocurre con el de Juan Felipe de Zavala, dicen que todo es producto de la guerra “atroz” por la que se acaba de pasar. A eso añadía él, como los otros testigos, que uno de los principales acreedores era un comerciante de Bilbao al que adeudaban hasta 80.000 reales más los intereses<sup>240</sup>.

Pero no es mucho más lo que este documento puede decir, una vez más, sobre la situación del puerto de Asua sin que tengamos que echar, otra vez, mano del capítulo de las conjeturas.

En efecto, esos testimonios de 1840 señalan que la anteiglesia se ha endeudado con uno de los comerciantes de Bilbao. Algo significativo, pues ya nos está indicando en manos de quién podían acabar cayendo los bienes municipales de Erandio. Bienes, por ejemplo, como la que el documento llama casa-venta de Asua y sus tierras pertenecientes, que se valoran, por los peritos enviados para ese efecto, en 48.500 reales<sup>241</sup>.

Sin embargo, y a pesar de esos datos y otros más detallados como, por ejemplo, los raldes de carne y otros gastos que han tenido que hacer Erandio y otras anteiglesias cer-

---

236. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

237. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

238. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

239. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

240. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

241. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

canas para abastecer a las tropas liberales, no es mucho lo que se puede sacar en conclusión de ese estado de cuentas de Erandio sobre el funcionamiento del puerto de Asua justo en los momentos inmediatamente posteriores a esa primera guerra carlista<sup>242</sup>.

Así es, aparte de algunas referencias a terrenos de vega como los de Gaztañeta, ligados a la ría que el documento llama “madre”, que bajaba desde Asua para Lutzana –en ese momento convertidos en playa porque se había roto la barrera que los separaba de los arrastres de las mareas–, por lo demás no hay mayores referencias de bienes que pertenezcan al Ayuntamiento de Erandio relacionados con la actividad del puerto de Asua<sup>243</sup>.

La única excepción a esa regla es el derecho del pasaje que se cobra en la casa venta llamada de “la Punta” y que rentaba al Ayuntamiento 1.000 reales de los 60.000 en los que es valorada esa casa. Por lo demás lo único que se puede deducir del desarrollo de actividades en el puerto de Asua en esos años críticos de la primera guerra –y postguerra– carlista es que el cabildo de Erandio no tiene una intervención decisiva en esas instalaciones y que, en principio, han quedado fuera de los principales daños que sufre esa comunidad a causa de esa primera conflagración entre reaccionarios y revolucionarios en territorio vizcaíno<sup>244</sup>.

Eso, naturalmente, hace preciso continuar interrogando a los archivos y documentos disponibles en busca de nuevos datos que algo puedan decir sobre esa cuestión.

Los municipales siguen sin ser muy generosos a ese respecto. Hay que recurrir, nuevamente, a los generales del Señorío para obtener alguna información al respecto, aunque estos también, como los municipales, no parecen poder ofrecer muchos datos sobre el modo en el que van evolucionando las cosas en el puerto de Asua una vez que se ha superado esa primera guerra carlista de 1836 a 1839.

La mayoría de la documentación de esos fondos de los años que van de 1839 a 1840 y el comienzo de la Segunda Guerra Carlista en el País Vasco, ofrecen, en efecto, información vaga, asistemática y de la que, casi siempre, sólo se pueden extraer meras conjeturas y comparaciones con la situación del puerto en siglos anteriores.

Sin embargo, en conjunto, y añadida a otros documentos más precisos presentes en esos fondos es posible hacerse una idea bastante exacta de la situación del puerto de Asua en el momento previo a la Industrialización que va a cambiarlo todo a partir de 1876, del fin de la, para el País Vasco, Segunda Guerra Carlista.

Lo primero que podemos averiguar a ese respecto es lo que se deduce de un pleito, muy breve, que inicia en el año 1846 Juan Antonio de Altonaga, vecino de Erandio, contra otro vecino de esa misma localidad, Juan Antonio de Larraveiti, por una deuda de 622 reales de vellón.

---

242. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

243. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

244. AME-EUA: 42, 19, hojas sin foliar.

Según el poder que el querellante extiende, la cantidad procedía de lo que este papel llamaba “rentas vencidas” hasta el 24 de diciembre de 1845<sup>245</sup>.

El folio segundo de ese pequeño proceso dejaba claro que esas “rentas vencidas” eran lo que Larraveiti debía por el alquiler y explotación de la casi sempiterna casa taberna presente en el puerto de Asua desde hacía, por lo menos, tres siglos. Una que en esos momentos, según dice esta acta de conciliación, seguía teniendo un marcado carácter rural, al ir incluidas en ese alquiler no sólo la casa en sí sino las tierras que la rodean, destinadas, evidentemente, a la explotación agrícola aunque fuera a pequeña escala<sup>246</sup>.

Así las cosas, parece que poco, muy poco, ha cambiado con respecto a la situación que existía en Asua y su puerto después de la Primera Guerra Carlista, que todo parece seguir por allí igual pese a las gigantescas convulsiones sufridas en el entorno de la anteiglesia lo mismo que en centros de poder mucho más alejados, pero no por eso menos influyentes.

De hecho, la penuria de documentación nos impide saber mucho sobre lo que ocurre en Asua en momentos críticos como el año 1848, fecha en la que estalla en toda Europa una nueva oleada revolucionara que trata de llevar aún más lejos los cambios también revolucionarios iniciados el 14 de julio de 1789 y mutilados, o reducidos, tras la restauración posterior a la derrota napoleónica de 1815<sup>247</sup>.

Las únicas referencias a Asua en esos momentos aluden a un nuevo problema económico entre dos vecinos de la zona, Juan Manuel de Goiri y Juan Antonio de Fano, en el que se alude, aunque sólo muy por encima, a la taberna de Asua, puesto que el conflicto entre ambos es por la sisa, el impuesto municipal, sobre el vino que se trafica en la zona. Un comercio por el que el querellante, en su propio nombre y en el de otros vecinos, como él y el propio acusado, de Sondika, había pagado a ese Ayuntamiento una cantidad en subasta pública para verse después defraudado por un subrepticio contrabando de ese líquido por parte de Fano que, naturalmente, no estaba abonando los derechos debidos<sup>248</sup>.

A eso poco más puede añadirse. Otro documento relativo al momento revolucionario de 1848, apenas un año después del nuevo estallido de París, muestra cierta inquietud entre las autoridades que controlan Erandio, y de rechazo Asua, en nombre de la monarquía isabelina.

Es lo que se deduce de la causa formada a partir de una denuncia del alcalde de Erandio contra los implicados en una reyerta en Asua a finales del verano de 1849.

De esas pesquisas se saca en conclusión que, tanto las autoridades locales como las de primera instancia de Bilbao, estaban muy preocupadas por saber si aquel pequeño

---

245. ADFB-BFAA: JCR 3824-8, folio 1 recto.

246. ADFB-BFAA: JCR 3824-8, folio 2 recto.

247. Para una visión general de la situación europea en esos momentos entre 1815 y el estallido de la revolución de 1848, véase DROZ, Jacques: *Europa: Restauración y revolución 1815-1848*.

248. ADFB-BFAA: JCR 2867-15.

tumulto tenía carácter político o no. Algo que esclarecen en un plazo bastante breve, concluyendo que la disputa no ha tenido graves consecuencias –con lo cual no es preciso pasar a mayores represalias judiciales– y que las protestas de los que habían acudido a los volantines instalados en Asua habían disputado con los encargados de los mismos por la calidad del servicio que prestaban y no por motivos más políticos<sup>249</sup>.

De documentos como estos, que, como vemos, no nos dicen gran cosa sobre cambios radicales en la zona de Asua, los fondos disponibles nos obligan a realizar un nuevo salto temporal que nos lleve más allá de esa fecha clave del año 1848, concretamente al de 1850.

En ese año, precisamente el Día de los Enamorados de 1850, Juan José de Marcaida presentará una detallada carta a la Diputación vizcaína para exponer, en nombre de varias anteiglesias, entre las que, por supuesto, está Erandio, el proyecto de una carretera que una el puerto de Asua con la carretera de Bilbao y Durango<sup>250</sup>.

Lo más interesante de esta propuesta de Marcaida es que asegura que la había proyectado desde el año 1814 y no había dejado de tratar de ponerla en práctica durante esos cerca de cuarenta años, erigiéndose en promotor, y representante, de esos doce pueblos –incluido Erandio– que, siempre según Marcaida, saldrían beneficiados con ese proyecto<sup>251</sup>.

El objetivo del mismo era buscar el desarrollo económico de la zona que, en opinión del promotor Marcaida, en algunos casos, dada su ausencia, había llevado a la zona a situaciones de extrema miseria, a dejar poblaciones enteras –como Plentzia– sumidas en lo que él, en el lenguaje de la época, llama un estado de languidez, desaprovechándose así industrias como la de la pesca o la de la construcción naval<sup>252</sup>.

Con respecto al puerto de Asua, que es lo que, al fin y al cabo, interesa a este estudio, decía concretamente Marcaida que se debía arreglar “convenientemente”, incluyendo en esas obras de mejora los que el autor de esta petición llama sitios destinados, al aire libre, para almacén de maderas y otros géneros. Esa parte del proyecto se podía realizar sin coste alguno para los propietarios de aquellos terrenos portuarios, bastando, en opinión de Marcaida, con establecer un arancel por carga y descarga en esos muelles de Asua<sup>253</sup>.

El objetivo explícito de esas mejoras era, como no oculta el escrito de Marcaida, evitar que el tráfico comercial que tenía que pasar por allí se desviase a otras zonas de la Ría

---

249. ADFB-BFAA: JCR 3937-12, folios 1 recto-9 recto.

250. ADFB-BFAA: ATO 00454-01, folios 1 recto-3 recto.

251. ADFB-BFAA: ATO 00454-01, folio 1 recto.

252. ADFB-BFAA: ATO 00454-01, folio 1 vuelto. A ese respecto puede ser de interés comparar la situación de Asua durante esta primera guerra carlista con la de los puertos de Bermeo, Mundaka y Plentzia, que será escenario de una poco conocida guerra de corso a pequeña escala entre carlistas y liberales que, naturalmente, afecta a su carácter de puertos pesqueros y de comercio a pequeña escala. Véase ALBERDI-RILOVA: “De vuelta a las Montañas de la Luna”, en RUBIO ARDANAZ (ed. lit.): *Op. cit.*, pp. 433-435.

253. ADFB-BFAA: ATO 00454-01, folio 2 recto.

del Nervión con mejores instalaciones. Unas palabras que constituyen un interesante resumen de cómo se encuentra el puerto de Asua al filo del año 1850, en el momento en el que el País Vasco ya registra sus primeros conatos de Industrialización<sup>254</sup>.

Los, hasta cierto punto, idealistas –casi utópicos– planes de Juan José de Marcaida, darán lugar a un detallado expediente en el que las autoridades de la Diputación buscan planificar hasta el último detalle de esas obras que Marcaida les ha presentado como un factor clave en el desarrollo económico de la zona con la que está imbricado el viejo puerto de Asua.

Eso llevará años y años. De hecho, los últimos documentos de ese expediente están fechados en octubre de 1870.

En esos momentos, tal y como dice, por ejemplo, una copia de un impreso de la Diputación de esas fechas, aún había que sacar a subasta el contrato de las obras del camino que debía unir Erletxes con Asua...<sup>255</sup>

Sin embargo, el proyecto se llevará a cabo. De hecho, a comienzos del siglo XX, entre 1911 y 1917, tal y como nos dice otro cargado expediente de la Diputación, se realizará sobre él una carretera para facilitar el paso de los automovilistas que vienen de los barrios ricos del *hinterland* bilbaíno –Getxo, Neguri...– a atender sus negocios diariamente en la capital vizcaína<sup>256</sup>.

Pero, por lo demás, hasta la noche del 3 de agosto de 1851, no hay documentos que permitan saber qué está ocurriendo en ese puerto de Asua que, como vamos viendo, mueve aún un tráfico considerable a comienzos del siglo XIX y se trata de mantener en marcha por medio de mejoras como las propuestas por Juan José de Marcaida.

El documento de esa fecha del que disponemos tampoco es que permita, por otra parte, vislumbrar grandes cambios en la actividad de ese emporio con respecto a los tres siglos anteriores. Al fin y al cabo, es un proceso por intento de hurto de alguna de las mercancías depositadas en los muelles de Asua, pero, una vez más, es el único del que disponemos y hay que extraer de él toda la información que nos ofrezca. Por pequeña que sea.

Los acusados eran Juan José de Ugarte y José Cubian y se les imputaba por parte de la Justicia haber intentado sustraer –ese es el verbo que utiliza el relator de la causa– una pieza de madera de roble de quince pies de longitud y nueve pulgadas de grosor esa noche del 3 de agosto, pasada la hora de las diez<sup>257</sup>.

---

254. ADFB-BFAA: ATO 00454-01, folio 2 recto. Sobre esos comienzos de la Industrialización a nivel general del País Vasco, véase GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel: *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco contemporáneo (1876-1913)*. Sobre el caso específico de la ría del Nervión FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano: “la economía de las márgenes del Nervión en perspectiva secular”, en FERNÁNDEZ DE PINEDO (y otros): *Op. cit.*, pp. 13-26. Un artículo que recoge de manera sintética las investigaciones que el citado autor ha realizado sobre ese tema desde los años setenta del pasado siglo, en gran medida pioneros.

255. ADFB-BFAA: ATO 00454-01.

256. ADFB-BFAA: ATO 00452-04.

257. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folio 1 recto.



Ciertamente no se puede negar que el proceso ofrece alguna información que podríamos considerar relevante sobre lo que puede estar pasando en esos momentos de cambio histórico en el entorno de Asua.

No hay duda, desde luego, de que las circunstancias que rodean a ese hurto recuerdan mucho a las de la Inglaterra que se refleja, en esas mismas fechas, en la Literatura de Charles Dickens.

En efecto, según esa cabeza de proceso, la pieza que se intentaba robar con esa nocturnidad y alevosía descritas en este documento no era algo de gran valor. Apenas llegaba a los 30 reales. Se estima, de hecho, en 28 reales<sup>258</sup>.

El tono del relato judicial ayuda mucho a reforzar la impresión de que los ladrones son un par de desheredados de la fortuna en una sociedad en la que se están abriendo inmensos abismos, de cantidad y calidad, entre las vidas de los poseedores de capital y los que están siendo despojados del mismo a marchas forzadas impuestas por eso que con el tiempo se conocerá como “Revolución Industrial”<sup>259</sup>.

Así es, el documento nos dice, por ejemplo, que el robo fue frustrado por la oportuna intervención de Juan José de Gastañaga “y su criado”. Resulta difícil encontrar un texto más sesgado y predispuesto en contra de dos hombres que, por desesperación u otras circunstancias, se ven obligados a robar un madero que apenas vale 30 reales, pintando así un cuadro digno, efectivamente, de Dickens o del “Calendario de Newgate”<sup>260</sup>.

De hecho, los dos delincuentes parecen haber estado rodeados casi en todo momento por un cúmulo de virtuosos burgueses, de personas “de orden”, que vigilaban todos y cada uno de sus movimientos y estaban más que dispuestas a impedir ese pequeño robo entre los materiales depositados en esos momentos en los muelles de Asua.

En efecto, el relator de la causa dice que Gastañaga y su criado estaban acechando –ese es el verbo que utiliza– los movimientos de Ugarte y su compañero desde el momento en el que la mujer de Gastañaga empezó a abrigar sospechas sobre aquellas dos sombras furtivas que se mueven entre el maderamen depositado en Asua<sup>261</sup>.

Todo apunta a que la curiosa y vigilante mujer de Gastañaga no perdió detalle. El documento, al menos, nos dice que vio como Ugarte había atracado su barco en los muelles y trataba de subir a él la pieza robada para unirla a otra que, al parecer, ya estaba amarrada a esa embarcación<sup>262</sup>.

---

258. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folio 1 recto.

259. Jacques Droz ofrece a partir de las encuestas que se hacen en esas fechas una imagen tan vívida como sobrecogedora de la vida de los proletarios de la época, o de aquellos que han sido proletarizados por el proceso de Industrialización. Véase DROZ. *Op. cit.*; pp. 63-69.

260. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folio 1 recto.

261. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folio 1 recto.

262. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folios 1 recto-1 vuelto.

A esto el relator añadía otras circunstancias de las que concluía, por ejemplo, que los dos acusados se habían confabulado para recoger esa madera que –al parecer– necesitaba Cubian, bebiendo en la taberna en las horas precedentes. Todo ello, en definitiva, los hacía a ambos reos de lo señalado en el artículo 428 del Código Penal vigente, así como de su número tercero, la regla quinta del 66, la tabla del 83, el número 15 del artículo 10 y los artículos 15, 46 y 115. Todo lo cual dejaba al juez de la causa sin más alternativa que condenar a los acusados a seis meses de arresto mayor en el caso de Cubian y otros cuatro en el caso de Ugarte. A menos que la consulta de la Audiencia Territorial de la que dependía ese tribunal otra cosa dijera...<sup>263</sup>

Ese tribunal superior, radicado en Burgos, decidió que Ugarte pagase una multa de quince duros en tanto se resolvía la cuestión de su arresto. Una circunstancia que permite terminar de perfilar qué clase de ladrón había caído en las garras de aquella Justicia, como vemos, tan minuciosa y tan celosa como para perseguir con bastante dureza incluso hurtos menores.

En efecto, el alegato que presenta Pío de Zavala en nombre de Ugarte dice que éste sigue sufriendo la vejación de estar en prisión y pide clemencia para su defendido, que es insolvente, y no puede, por esa misma razón, abonar los quince duros de multa que la Audiencia Territorial de Burgos le había impuesto como remedio para sus penas judiciales<sup>264</sup>.

Algo muy similar se podía leer en el alegato del otro implicado, José Cubian, al que, de hecho, la Audiencia Territorial de Burgos le había impuesto veinte duros de multa que tampoco podía pagar<sup>265</sup>.

Un cuadro de pobreza extrema que, aún descontadas las posibles exageraciones por parte de los defensores de los dos acusados, permite vislumbrar un esbozo de la situación que se vive a mediados del siglo XIX en torno al puerto de Asua. Con una sociedad dividida entre desheredados y celosos burgueses propietarios que vigilan incluso la propiedad que no es suya, para que los derechos de otros propietarios no sufran el menor detrimento que pueda poner en cuestión un orden social que, aunque aquí sólo se pueda ver vagamente, ya ha roto amarras con el paternal estado de cosas antiguo-regimental, en el que miserias así quedaban mitigadas, ocultadas...<sup>266</sup>

Sin embargo, al margen de estos déficits documentales que tan poco nos permiten saber del estado de los negocios del puerto de Asua en los comienzos de la Industrialización vasca, no puede pasarse por alto que los proyectos de desarrollo para esa zona, pese a la lentitud con la que se hace la carretera que debe unirla con Erletxes, siguen avanzando.

Así, por ejemplo, José Agustín de Yzaguirre, el contratista de las obras de la carretera que debía unir Bilbao y Plentzia, ofrecía a la Diputación en otoño de 1853 hacer en

---

263. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folio 1 vuelto.

264. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folio 9 recto.

265. ADFB-BFAA: JCR 4517-2, folio 11 recto.

266. Sobre la evolución en el trato a los desheredados de esa nueva fortuna en la Bizkaia de la época, véase GRACIA CÁRCAMO, Juan. *Mendígos y vagabundos en Vizcaya (1766-1833)*.

piedra el puente que, a su vez, debía salvar la ría de Asua en lugar de hacerlo colgante por medio de un sistema de cadenas. En su opinión el puente de piedra era mejor y más barato en el largo plazo porque no exigía tanto mantenimiento -cambio de cableado, por ejemplo- como los puentes colgantes. Una idea que, finalmente, la Diputación vizcaína encontrará razonable sin demasiada suspicacia<sup>267</sup>.

El siguiente documento de esas fechas que se puede localizar en los registros, data de 1855 y muestra ya con algo más de claridad los comienzos de la Industrialización de toda la zona de Asua y sus alrededores. Se trata, al fin y al cabo, de una lista de los jornaleros que trabajan en Deusto, en La Salve o en torno a Asua. La lista es considerable y muestra un gran volumen de población destinada a empleos que no son de tipo agrícola o ganadero...<sup>268</sup>

De hecho, a partir de ese año la información sobre Asua conservada en el Archivo del Señorío se hace más rica, o, al menos, más abundante.

Con respecto al año 1855 hay incluso una sobreabundancia de procesos relacionados con ese entorno. Ya vimos en el capítulo introductorio de este trabajo un proceso de esas fechas acerca de un puerto en la zona de Olpe que nos permitió hacernos una idea de cuál podía ser la importancia de un punto como Asua para el tráfico comercial en torno a la ría.

Hay al menos otros dos documentos fechados en ese año, 1855, y relativos a Asua, o a su entorno, que completan esa visión.

Uno de ellos habla, otra vez, de la problemática que se genera con el abasto de vino en la casa taberna que está emplazada, como bien sabemos, en ese punto<sup>269</sup>.

Otro fue suscitado entre José de Yrigoyen, propietario de Bilbao, y Juan Manuel de Sagarminaga, también de Bilbao, en torno a la servidumbre de paso de un camino que iba entre una cantera de piedra en Sondika y los muelles de Asua, donde se debía embarcar para llevar, preferentemente, al mercado de Bilbao<sup>270</sup>.

Pero tanto un caso como otro no aportan nada sustancial con respecto a los posibles cambios, más o menos revolucionarios, que se pueden estar operando en la sociedad que gira en torno al puerto de Asua.

En efecto, ambos procesos no destacan ningún aspecto del que podamos deducir, como ocurre en otros documentos analizados hasta aquí, una evolución notable de la situación en torno al puerto de Asua. En otras palabras, lo que esos documentos describen en ambos casos podría haber ocurrido en 1555 o en 1855.

---

267. ADFB-BFAA: ATO 00170-23.

268. ADFB-BFAA: JCR 2183-11.

269. ADFB-BFAA: JCR 8-3.

270. ADFB-BFAA: JCR 1862-20.

No ocurre otro tanto, sin embargo, con un documento fechado en el año 1858. En él se recogen deliberaciones del Ayuntamiento de Erandio de esas fechas en las que se trata de tomar alguna medida para reformar los puertos que pertenecen en esas fechas al patrimonio municipal y son Erandio, Errotasarreta y Asua. Todos ellos parecen estar inmersos en una actividad constante, diaria. Sin embargo, el Ayuntamiento juzga que sus instalaciones no están a la altura de ese tráfico comercial que parece haberse recuperado un tanto desde la llamada “década ominosa”, en la que, por lo que nos decían los documentos disponibles, parecería haber decaído un tanto con respecto a la época del Trienio Liberal que, según los también escasos documentos de esa época relacionados con el puerto, fue de auténtico esplendor<sup>271</sup>.

Así las cosas, el Ayuntamiento pondrá un impuesto de diez reales por carga en esos puertos a fin de reparar los caminos que permiten que se mantenga ese tráfico comercial que, a juzgar por lo que nos dice este documento, parece casi un tanto frenético. Una decisión que tendrá que llevar a cabo luchando contra ciertas objeciones a ese respecto de la Diputación vizcaína, que ve ese impuesto municipal con alguna reticencia<sup>272</sup>.

Sin embargo, otros documentos que vienen a continuación de éste, fechados en el año 1859, muestran un panorama mucho más paralizado con respecto a un posible desarrollo industrial del puerto de Asua.

Sabemos por los libros de Historia general que, en esos momentos, el Mundo se agita, que los cambios se multiplican casi de forma exponencial, que estamos en el siglo en el que se desarrolla el transporte por ferrocarril y la arquitectura en hierro, en el que el concepto de “Exposición Universal” empieza a hacerse común, en el que el aspecto de un hombre o de una mujer de los años 1859, 1860, 1862, 1865... hubiera llamado fuertemente la atención a principios de ese siglo por su manera de vestir y también, en parte, por su manera de comportarse.

Unas circunstancias de cambio vertiginoso que, sin embargo, no se pueden deducir de procesos y documentos como el pleito ejecutivo promovido por José Ramón de Mota y Santiago de Aurrecochea contra José María de Echeverría por la suma de varios miles de reales, en concepto de los vinos que se vendían en la taberna de Asua, o del acta de conciliación entre el mismo Juan Ramón de Mota y Juan José de Gaztañaga por los derechos de carga de cal, piedra y ladrillo en el puerto de Asua que el primero de los dos estaba debiendo<sup>273</sup>.

Ninguno de los dos, en efecto, dice gran cosa sobre cambios radicales en las riberas del puerto de Asua. Nuevamente, es casi imposible distinguir lo que nos relata esa documentación sobre esos sucesos del año de 1859 de otros ocurridos en 1759.

Una impresión que apenas mitiga un nuevo acuerdo del Ayuntamiento de Erandio que da muestras de un cierto dinamismo, una vez más, y, a través de ellas, permite hacerse una idea del estado del puerto de Asua también algo más dinámica.

---

271. ADFB-BFAA: AR 02820-009.

272. ADFB-BFAA: AR 02820-009.

273. Consúltese ADFB-BFAA: JCR 1555-14 y ADFB-BFAA: JCR 1346-35.

Ese otro documento data del verano de 1861. En él se señalaba que los capitulares habían decidido cobrar cuatro reales por cada carga de ladrillo, teja, maderamen, leña, cal, piedra y otra cualquier materia que salga en gabarras fuera de Erandio. Asimismo ordenaban que los que no retirasen la carga de los muelles en ocho días deberían pagar el doble de esa tasa. Una medida que, al igual que hemos visto ocurrir en 1858, también contará con las suspicacias de la Diputación, que quería saber los detalles que habían llevado al Ayuntamiento de Erandio a adoptar esa decisión<sup>274</sup>.

Si juzgásemos a través del contenido de documentos como esos –con la excepción de este acuerdo municipal de julio de 1861– casi podríamos pensar que el tiempo se ha detenido en Asua, mientras se acelera vertiginosamente en torno a la ría y a la propia villa de Bilbao.

Hay, en efecto, acontecimientos en torno a la ría de Asua que corroboran esa impresión. Ese podría ser el caso de dos muertes por ahogamiento ocurridas con un año de diferencia, de julio de 1863 a agosto de 1864<sup>275</sup>.

El primero de los dos procesos nos habla incluso de la presencia de emigrantes asturianos –el difunto, Manuel de la Vega, es uno de ellos– que trabajan en una tejería próxima a Asua<sup>276</sup>.

Sin embargo, con ambos documentos ocurre lo mismo que ocurre con los de mediados del siglo XIX a los que ya se ha hecho referencia en este trabajo: no dicen nada que permita deducir cambios radicales en la estructura social y, sobre todo, en la económica, que se desarrolla en esos momentos en torno al viejo puerto de Asua.

Una vez más lo sustancial de ambos procesos describe una situación que, salvo unos pocos detalles –por ejemplo la vestimenta de Cipriano de Gondra, el segundo ahogado–, podría haber tenido lugar tanto en 1765 como en 1865<sup>277</sup>.

De hecho, hay algunos documentos relativos a Asua en esas mismas fechas que ni siquiera parecen haber sido escritos en plena era industrial. Ese sería el caso de la denuncia planteada por Miguel de Urquidi y otros propietarios de la zona de Sondika y Mungia –José María de Azpiazu y Pablo y Martín de Camiruaga– que poseían derechos –o eso decían– sobre caminos que conducían al puerto de Asua<sup>278</sup>.

El argumento que Urquidi y sus compañeros de fatigas judiciales utilizan es completamente propio de una mentalidad antiguorregimental, alegando que no se podían hacer altera-

---

274. ADFB-BFAA: AR 02820-009.

275. Consúltese ADFB-BFAA: JCR 1371-15 y ADFB-BFAA: JCR 4498-18.

276. ADFB-BFAA: JCR 1371-35, folio 4 recto.

277. Sobre la cuestión de la vestimenta véase ADFB-BFAA: JCR 4498-18, folio 1 vuelto. La ropa estaba junto al cadáver desnudo y es descrita como una camisa de hilo de lienzo de la tierra –es decir al estilo vizcaíno– ya usada, un pantalón de terlis o tela remendada con pana, un ceñidor morado como la camisa ya viejo, una basca de lana entre roja y morada, una boina encarnada vieja como la camisa y el ceñidor y alpargatas catalanas también bastante usadas.

278. ADFB-BFAA: JCR 1690-4.

ciones de ese derecho de paso porque desde tiempo inmemorial así se había dispuesto. Buscaremos en vano por su parte argumentos que señalen que lo que piden es necesario para el desarrollo de la comarca, o que el incremento del tráfico mercantil en los muelles de Asua así lo exige. Nada, en definitiva, que pueda identificarse con el discurso propio del año 1867 en el que este proceso fue iniciado y que, dada su línea argumental, bien podría haber sido hecho cien años antes o incluso más atrás en el tiempo...<sup>279</sup>

Su oponente, el presbítero Miguel Antonio de Bidaurrazaga no es tampoco ningún defensor de nuevas ideas y usos propios de esa Industrialización que comienza a agitar al resto del territorio vizcaíno articulado en torno a la Ría del Nervión, para esos caminos que conducen al puerto de Asua.

En efecto, el conflicto con esos propietarios que aspiran a que todo siga igual, sin que siquiera parezca que algo ha cambiado –a diferencia de lo que le ocurre en las mismas fechas al imaginario príncipe de Salina de “El gatopardo”– no tiene nada que ver con proyectos de desarrollo económico. De hecho, el problema que ha dado lugar al proceso es que el clérigo se ha dedicado a cultivar las márgenes de los caminos, dificultando así el paso a través de ellos<sup>280</sup>.

Sin embargo, hay excepciones a ese panorama documental que, naturalmente, ofrecen otra visión sobre el puerto de Asua en esos inicios de la Industrialización. Una de ellas es el expediente en el cual la Diputación Foral vizcaína pedía, en 1869, informes acerca del estado de kilómetros (sic) navegables que había en torno al que el documento llama el puerto de Urvalz<sup>281</sup>.



Figurines de moda para la burguesía de la primera mitad del XIX. Grabado para el «Magasin des demoiselles» (1849). Fuente: La colección Reding.

La parte más interesante –al menos para un estudio como éste, dedicado al puerto de Asua– era el informe que remitía, a petición del Ayuntamiento de Sondika, el maestro de obras, aprobado por la Real Academia de San Fernando, José Ascensio Ugarte, vecino de Erandio<sup>282</sup>.

Aseguraba ahí que ese puerto de Urvalz estaba a 474 metros de las que el maestro Ugarte llamaba “prolongaciones” del río de Asua, tomando como punto de partida el

279. ADFB-BFAA: JCR 1690-4, folio 4 recto.

280. ADFB-BFAA: JCR 1690-4, folios 4 recto-4 vuelto.

281. ADFB-BFAA: AJO 1319-021.

282. ADFB-BFAA: AJO 1319-021, folio 3 recto.

puerto de ese mismo nombre. A partir de ahí era navegable el río desde Urvalz hacia el Sudeste durante 630 metros...<sup>283</sup>

Una información escueta, pero que permite hacerse una idea del estado en el que podía estar el puerto de Asua a mediados del siglo XIX, concretamente en mayo de 1869, sirviendo como punto de referencia a otras instalaciones portuarias cuyas posibilidades de rendimiento económico quieren conocer las autoridades de uno de los principales territorios industriales europeos, como es el caso del vizcaíno.

Acerca de lo que ocurre en Asua y su puerto durante la segunda –para el País Vasco– guerra carlista, entre 1873 y 1876, las noticias no son tampoco muy abundantes<sup>284</sup>.

Los indicios sobre operaciones de guerra en la zona son pocos. Apenas alguna correspondencia entre los mandos militares del Ejército del Norte y las autoridades del Señorío y las municipales que revela muy poca cosa.

En efecto, la primera carta que abre ese expediente está fechada en Bilbao el 8 de mayo de 1874 por un oficial del Estado Mayor de ese Ejército del Norte, división de Vizcaya, que informa a la Diputación Foral de ese territorio de que en Asua las tropas liberales se habían incautado de un bote y una chalupa “por haber pertenecido al pretendiente Don Carlos”. En los momentos en los que ese oficial escribía, ese botín de guerra –más prosaico que heroico– estaba depositado en el Arenal bilbaíno y remitía a quien desease reclamarlo a Serapio Fortabat, que era el responsable de los sedicentes objetos náuticos capturados por su obvia relación con el bando carlista...<sup>285</sup>

El destino que se opta por dar a ambos no puede ser más simbólico de lo que va a ocurrir tras el fin de esa segunda guerra carlista en territorio vasco con la derrota del bando contrarrevolucionario. Las autoridades civiles deciden entregarlas al ingeniero-director del ferrocarril de Triano<sup>286</sup>.

Finalmente el legítimo dueño de, al menos, uno de ellos, Sanjines Sobrino, lo recibirá de vuelta, al presentar un escrito a la Diputación hecho en Bilbao en 23 de junio de 1874, en el cual explicaba que el bote le pertenecía. Decía en ese documento que había sido suyo hasta que los carlistas lo habían incautado para que el pretendiente carlista se pasase en él...<sup>287</sup>

Otra excepción a ese vacío documental sobre la situación del puerto durante la Tercera Guerra Carlista, sería el documento en el que la familia Ybarra daba cuenta de las pérdidas que habían sufrido durante esa segunda –para el País Vasco– guerra carlista de las que ya nos ocupamos en la introducción de este trabajo.

---

283. ADFB-BFAA: AJO 1319-021, folio 3 recto.

284. Para una visión general de los acontecimientos de esa segunda -para el País Vasco- guerra carlista, véase EXTRAMIANA: *Op.cit.* Volumen II.

285. ADFB-BFAA: AJO 01320-013.

286. ADFB-BFAA: AJO 01320-013.

287. ADFB-BFAA: AJO 01320-013.

En ella, como recordaremos, los Ybarra, que serán una de las puntas de lanza de la Industrialización de Bilbao y su ría, aludían a pérdidas en la zona de Asua que dibujaban un panorama todavía bastante preindustrial.

Entre ese momento y el año 1886 en el que conseguimos un primer indicio claro de la Industrialización del puerto de Asua las noticias son, sin embargo, difusas.

La documentación disponible, una vez más, se mueve de manera un tanto espasmódica en torno a los cambios que se están produciendo en el entorno de ese viejo puerto de Asua en esos momentos en los que el desarrollo de la Tercera Guerra Carlista decanta la balanza de la Historia en favor de los partidarios de todas las revoluciones –social, política, económica...– que estallaron en París a partir del 14 de julio de 1789.

En efecto, la mayor parte de la información disponible sobre cambios en la circunscripción de Asua hace, hasta el año 1886, referencia a pocas cuestiones que puedan identificarse, claramente, con los cambios que habitualmente se han asociado a la Industrialización.

Así, por ejemplo, un par de años antes de que se experimenten en territorio vizcaíno los primeros conatos de la facción carlista que en 1873 se constituirá en un ejército regular y sostendrá una guerra civil que se prolonga hasta 1876, nos encontramos con más procesos en los que, como hemos visto hasta ahora, se habla en ese último tercio del siglo XIX de asuntos que apenas permiten adivinar cambio alguno en Asua desde, por ejemplo, el año 1770.

Es el caso de la querrela que desde Burdeos, y a través de un poder certificado por el cónsul español en esa ciudad, pone en marcha en 17 de octubre de 1870 José de Jado, vecino de Erandio y, a su vez, cónsul de esa oficina consular. Cargo que, sin embargo –como declara ante su vicedcónsul, que le sirve de testigo–, no le había librado de sufrir una serie de daños y perjuicios que lo habían llevado, precisamente, a extender ese poder para que se siguiese una causa judicial contra el autor de esos daños<sup>288</sup>.

Entrando en los detalles del caso resultaba que Clemente de Zalvide, procurador del Juzgado de Bilbao, recibía del cónsul las autorizaciones legales pertinentes para poder llevar adelante todas las medidas judiciales que tuviera a mano contra Pedro de Uzunaga. Arrendatario de la huerta vecina de la que el cónsul Jado tenía, a su vez, arrendada a Manuel de Acha. La causa de ese furor judicial del cónsul procedía de que Uzunaga y su inquilino –Asensio de Ugarte– habían bloqueado la salida de aguas de esa huerta<sup>289</sup>.

Todo ello, como vemos, indicio de una sociedad en la que la Industrialización parece estar pasando de largo, o no haber hecho todavía mella alguna.

Los documentos que siguen a éste, fechados entre 1873 y 1880, aluden a lo que hoy llamaríamos un proyecto de desarrollo para el área de Asua.

---

288. ADFB-BFAA: JCR 2569-5, folio 1 recto.

289. ADFB-BFAA: JCR 2569-5, folio 1 recto.



Se trataba, concretamente, de un camino que debía comunicar Erletxes con Asua y que, como ya sabemos, estaba proyectado desde antes de que estallase la última guerra carlista.

Sin embargo, esa documentación relativa al desarrollo de ese camino resulta un tanto frustrante con respecto a ir algo más allá del campo de las conjeturas con respecto a los cambios, más o menos drásticos, que se podían estar operando en el puerto de Asua que, naturalmente, no debería ser la excepción en una Bizkaia cada vez más inmersa en el proceso de industrialización.

En efecto, procesos como el archivado como 1983-12 o 2892-4, el primero de ellos del año 1873 y el segundo del año 1877, es decir, justo al comienzo y al final de la guerra carlista, no dan detalles significativos con respecto a qué cambios podía traer aparejado ese nuevo camino. Sólo podemos suponer que esa vía de comunicación –que se hace de acuerdo a un sistema de construcción y contratación con mucho de antigüorregimental y preindustrial– tenía como objetivo lograr una mejor y mayor explotación de las posibilidades comerciales del puerto de Asua. Pero es sólo eso lo que permiten esos documentos, hacer una suposición, una deducción razonable sobre que ese proceso de modernización está teniendo lugar también para Asua<sup>290</sup>.

Es la misma situación en la que nos pone otro documento relacionado con la controvertida construcción de esa carretera entre Erletxes y Asua.

Se trata de un largo proceso, iniciado en el año 1880, por el cual se denuncia a Francisco de Mendiguren, uno de los socios que se junta en 1870 para poner en práctica ese proyecto de la Diputación vizcaína y que, según los cáusticos comentarios del abogado que defiende a Evaristo Gaztelu –uno de sus acusadores– se aprovechó de las circunstancias y se negó a aforar la parte que correspondía a este asociado<sup>291</sup>.

En efecto, los centenares de páginas en los que unos y otro se defienden y acusan no aportan información, apenas, sobre qué supuso para el desarrollo del puerto de Asua la construcción de ese nuevo camino a Erletxes.

Merced a ellos no podemos deducir muchos cambios en el papel que juega –o va a jugar– en la nueva economía industrializada del Señorío el viejo puerto de Asua.

Sólo podemos conjeturar, una vez más, que el objetivo de la Diputación con esas obras de infraestructura tan polémicas y que tanto se arrastran de juzgado en juzgado, es conseguir una mejora sustancial, una imbricación más sólida de la economía de la zona, que canaliza su producción a través del puerto de Asua, con los grandes negocios que empiezan a perfilarse en una ría de Bilbao que va a transformarse radicalmente desde el año 1876 en adelante.

A eso mismo, a simples conjeturas, nos condenan otros dos procesos relacionados con el camino entre Asua y Erletxes.

---

290. Consúltese, respectivamente, ADFB-BFAA: JCR 1983-12 y ADFB-BFAA: JCR 2892-4.

291. ADFB-BFAA: JCR 2559-2, folios 12 recto-12 vuelto.

Uno de ellos data de 1880 y vuelve a implicar a Francisco de Mendiguren. Una vez más nos enteramos de que había formado una sociedad con otros para poner en hechos esa concesión de la Diputación vizcaína, pero nada más se trasluce de los folios de esa demanda sobre los fines y las expectativas de abrir un nuevo camino entre el puerto y esa localidad financiado por la más alta instancia de gobierno vizcaína<sup>292</sup>.

Tampoco se puede sacar mucho a ese respecto en el proceso fechado en 1880 que incoa Lucas Garabieta y Ayarza contra el Ayuntamiento de Zamudio en torno a una cochera que debía edificarse en la intersección de caminos entre Erletxes y Asua y el que iba de Bilbao a Bermeo. Esa construcción, destinada a refugiar los coches que transitan esa ruta, podría haber sido hecha en esa fecha o cien años antes y el uso que se le da tampoco permite deducir que fuera más intensivo en 1880 que en 1780...<sup>293</sup>

De hecho, hay documentos del propio Archivo Municipal de Erandio que vendrían a demostrar que la Industrialización tiene serios problemas para desarrollarse en ese término en el que está emplazado el viejo puerto de Asua al poco tiempo de terminar la última guerra contra los carlistas.

En efecto, el 21 de mayo de 1879 el alcalde de la villa en esas fechas se dirigía al “señor dueño ó encargado” de las tejerías que estaban en la orilla derecha del río que separaba a Lutzana de Asua porque había llegado a su noticia que en ellas se trabajaba corporalmente durante muchos domingos y días festivos, infringiendo así sus trabajadores las leyes eclesiásticas y civiles aparte de la responsabilidad moral y criminal que se derivaba de esos actos. Una norma que, como vemos, ponía la consideración moral sobre el beneficio económico que sólo anteponía en caso de “suma necesidad”, amenazando al “señor dueño o encargado” de ese negocio de las tejerías con medidas judiciales caso de que no sometiese a la consideración del Ayuntamiento y la autoridad eclesiástica esa decisión de no detener la producción en los días festivos<sup>294</sup>.

A pesar de que esa clase de remilgos era bastante habitual incluso entre las burguesías que se consideran históricamente más despiadadas y más avanzadas en materia de desarrollo económico –como podría ser el caso de la norteamericana del siglo XIX–, en cualquier caso, circunstancias como esas no alientan mucho a pensar que disponemos de datos que confirmasen la modernización industrial de la actividad del puerto de Asua<sup>295</sup>.

---

292. ADFB-BFAA: JCR 2342-4.

293. ADFB-BFAA: JCR 2293-1.

294. AME-EUA: 2, 50, hojas sin foliar.

295. Sobre ese rechazo a trabajar los días festivos, podemos encontrar un caso muy destacado entre los magnates del estado de Nueva York que en la década de los 30 del siglo XIX pondrán en marcha el primer ferrocarril a vapor de ese estado. Consúltese Albany Institute of History and Art, McKinney Library (NIC) NY AB01 G-080, Mohawk and Hudson Railroad Records E M 672/2. Los accionistas discuten seriamente sobre si se debía permitir a los trenes funcionar en domingo, al que definen con la palabra utilizada por los puritanos desde, al menos, el siglo XVII: “sabbath”. Entre esos accionistas no sólo hay buenos protestantes. No falta algún que otro católico de origen vasco como Juan Bautista Lalsala, tío del futuro duque de Mandas, embajador del reino de España ante la corte de la reina Victoria a comienzos del siglo XX. Sobre esto véase RILOVA JERICÓ, Carlos: “Bandas de los barrios altos de Nueva York, magnates del ferrocarril y buscadores de oro de California. Las manos vascas que construyeron América” (I) y RILOVA JERICÓ, Carlos: *Vida del duque de Mandas (1832-1917)*, pp. 85-89.

Algo que, sin embargo y de todos modos, no impedirá un radical cambio del estado de cosas en ese puerto en muy pocos años desde esa fecha. Incluso a pesar de que hay documentos muy similares al que se acaba de citar fechados en 1911, donde se demuestra que, también en esas fechas en las que la Industrialización vizcaína está ya más que bien asentada –como lo demuestran los propios peticionarios, dedicados a la reparación de grandes barcos de mercancías y al negocio de los astilleros industriales–, es preciso pedir permiso para trabajar en domingo o festivo. Si bien la petición, significativamente, ya se ha encauzado a eso que ahora llamamos “Asuntos Sociales”, más que al terreno de la cuestión moral y religiosa<sup>296</sup>.

En efecto, siete años después de ese incidente de 21 de mayo de 1879 con el alcalde de Erandio por trabajar en domingos y días festivos, se puede ver el primer indicio claro de la Industrialización de las riberas de Asua. O, al menos, el inicio del proceso que va a convertir a ese viejo puerto en una pieza más del impresionante desarrollo económico, comercial y social que va a tener como eje la ría de Bilbao de la Era Industrial.

En efecto, la documentación del Corregimiento vizcaíno fechada en 1886 nos ofrece una pieza –una, al menos– que no deja ya lugar a muchas dudas sobre ese cambio radical en las condiciones de funcionamiento del puerto de Asua.

Se trata de un pleito de Carlos Beraza contra Juan Esturo, Anacleto Martínez y Ramón Vasquez (sic) por las escrituras de constitución de una fábrica de ladrillos en las riberas de Asua<sup>297</sup>.

La documentación que el denunciante aporta para que se sustancie el proceso no deja lugar a dudas acerca de la forma que están tomando viejos negocios que llevan siglos asentados en las riberas de Asua, en sus muelles...

En primer lugar nos encontramos en este documento con un completo relato sobre cómo se establecieron en 1885 las escrituras por las que se constituyó una sociedad entre Beraza y sus otros mal avenidos socios en las que todo resulta perfectamente reconocible desde el punto de vista de una sociedad industrializada, de la que sólo nos separan hoy algunas cuestiones de detalle.

Esas escrituras tan pulcras dicen, en efecto, cosas tan habituales en nuestra época como que Beraza y sus socios habían comprado en proindiviso unos terrenos en Asua para la instalación de una fábrica de productos cerámicos<sup>298</sup>.

Algo que quedaba aún más claro en la copia de las escrituras que se añadió a otro documento relacionado con esta fábrica de productos cerámicos. En ellas, que databan de abril de 1886, se especificaba que el objeto de la constitución de aquella sociedad era poner en funcionamiento una compañía que respondía al nombre de “Esturo, Martínez y

---

296. AME-EUA: 250-35.

297. ADFB-BFAA: JCR 1485-16.

298. ADFB-BFAA: JCR 1485-16, folio 3 vuelto.

Cia” con el fin de fabricar “tejas, ladrillos mecanicos y demas productos cerámicos”, para lo cual se había instalado en el barrio de Asua de Erandio una fábrica que se llamaría “La Esperanza”<sup>299</sup>.

En el intercambio de acusaciones que se da desde el momento en el que se plantea la cuestión en el juzgado, salen a relucir otros detalles como que esa sociedad que se había establecido entre Beraza y los otros interesados era de carácter civil y regida por los artículos 116 y 119 del Código de Comercio en vigor en esas fechas. De todo ello se seguía que no era una sociedad de tipo mercantil y, según Beraza, en tanto la compañía no tuviese dicho carácter mercantil no se podía proceder a poner en marcha la fábrica, ni menos aún producir los materiales que estaba previsto produjera<sup>300</sup>.

El alegato que presentaban los otros socios contra Beraza aclaraba aún más el carácter que tenía aquella fábrica de productos cerámicos levantada en Asua.

Decía, con bastante distinción y claridad, el abogado que los defendía que la pretensión de Beraza con respecto al carácter que debía tener la sociedad no tenía ningún cimiento legal. Menos aún teniendo en cuenta que la factoría ya había sido puesta en marcha y que el propio Beraza se había encargado de comercializar parte de esa producción que ahora quería detener, en tanto en cuanto no quedase aclarado si la sociedad que formaba con los acusados era mercantil o no<sup>301</sup>.

Guillermo Gorostiza, el abogado defensor de los socios de Beraza decía que era imposible para el juzgado que entendía en esta causa decretar que no empezasen unas actividades de producción que ya habían comenzado. Menos aún teniendo en cuenta que, entre los cuatro socios, el demandante, Carlos Beraza, era el que “mas decidido empeño tuvo, no solo en que se comenzaran los trabajos de fabricacion, sino tambien en que no se paralizaran ni un solo momento”<sup>302</sup>.

Es más, continuaba diciendo Gorostiza, fue Beraza el que, después de que la fábrica pusiese en marcha su producción, trajo “a un contratista de obras para que don Juan Esturo le vendiese una partida de ladrillos con destino a la fabrica de dinamita de Galdacano”<sup>303</sup>.

Es más, aparte de esas funciones comerciales, Beraza también giraba visitas a la fábrica de productos cerámicos para que sus visitantes “vieran como marchaba la fabrica y lo bien que salian los ladrillos de la maquina”...<sup>304</sup>

Sin duda ambos párrafos dejan bastante claro qué clase de fábrica había venido, a mediados de la década de los ochenta del siglo XIX, a sustituir a las viejas tejerías, casi ar-

---

299. ADFB-BFAA: JCR 1485-9, folio 3 vuelto.

300. ADFB-BFAA: JCR 1485-16, folios 7 recto-8 recto.

301. ADFB-BFAA: JCR 1485-16, folio 28 recto.

302. ADFB-BFAA: JCR 1485-16, folio 28 vuelto.

303. ADFB-BFAA: JCR 1485-16, folio 28 vuelto.

304. ADFB-BFAA: JCR 1485-16, folio 28 vuelto.

tesanales, que hemos visto funcionar en ese mismo emplazamiento hasta prácticamente mediados de esa centuria con un sistema de producción, en cualquier caso, de un carácter preindustrial muy por debajo de lo que reflejan esas líneas, donde vemos un proyecto moderno, casi contemporáneo, de fábrica en muy pocas cosas diferente a las actuales.

A partir de ese punto hay documentos menos voluminosos, fechados entre el final de esa década de los ochenta del siglo XIX y el comienzo de la de los noventa, que en pocas líneas ofrecen un reflejo bastante exacto de esos cambios en el entorno del viejo puerto de Asua que se pueden calificar de vertiginosos.

Sería el caso, por ejemplo, de la carta que el 10 de septiembre de 1889 dirigía al alcalde de Erandio “Coiseau, Cuivreux Fils & Félix Allard”, la empresa encargada de las obras que unían Axpe con el puerto exterior<sup>305</sup>.

En ella se le decía que en las instalaciones de la empresa en Axpe se habían experimentado algunos robos. Concretamente el de cinco cajas de 25 kilos de dinamita, sustraídas del que la carta llama “polvorín” de la empresa. Esa circunstancia, que ya da una idea de la clase de obras que se están acometiendo para unir Erandio con instalaciones portuarias de mayor calado, les llevaba a solicitar que el alcalde diera el visto bueno al nombramiento de un guarda jurado que evitase esas sustracciones del alto explosivo necesario para llevar adelante aquellas obras<sup>306</sup>.

La implicación del Ayuntamiento de Erandio con esos grandes proyectos de industrialización no acabará ahí.

De hecho, hay otros documentos, fechados en 1899, en los que podemos encontrar retazos de una iniciativa verdaderamente entusiasta por parte de esa Alcaldía ante proyectos industriales de la envergadura de los Astilleros del Nervión en Barakaldo<sup>307</sup>.

Así, diversa correspondencia de los alcaldes de Deusto, Getxo, Portugaleta y Sestao se adhería a la iniciativa del alcalde de Erandio de conseguir que esas instalaciones se abrieran cuanto antes, haciendo las gestiones oportunas cerca de otras autoridades más altas para que ese proyecto fuera una realidad cuanto antes...<sup>308</sup>

Y esa implicación, de hecho, llega hasta un punto en el que incluso el gobierno de Madrid se cree en la obligación de felicitar a esos Ayuntamientos en 1900, cuando se

---

305. AME-EUA: 13, 56.

306. AME-EUA: 13, 56.

307. Sobre ese proceso industrializador de la ría del Nervión en el que también está involucrado Asua, un interesante trabajo de síntesis en SERRANO ABAD, Susana. “La industrialización en la Ría de Bilbao (1860-1930)”. En: FERNÁNDEZ DE PINEDO (y otros). *Op. cit.*; pp. 233-274.

Sobre la, a veces, tormentosa evolución de esa industria en la Ría del Nervión entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, véase MACÍAS, Olga. “Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)”; pp. 487-502.

308. AME-EUA: 120 bis-40.

abren esas instalaciones de astilleros según consta de la circular que el Gobierno Civil vizcaíno envía el 11 de abril de ese año en el que se ven coronados esos proyectos industriales que afectan, entre otras zonas de esa ribera, a Asua<sup>309</sup>.

No son esos los únicos documentos que nos pueden ilustrar sobre esa especie de “salto hacia delante” industrial del viejo puerto de Asua y los negocios que florecen en torno a él.

En efecto, volviendo de los fondos municipales de Erandio a los del Corregimiento vizcaíno se puede percibir ese proceso en otro documento posterior a esos que nos hablan de la constitución de empresas de marcado carácter industrial y de infraestructuras portuarias que tratan de estar a la altura de las necesidades de esas nuevas empresas.

Se trata de otro testimonio bastante elocuente de cómo el progreso industrial va barriendo, en este caso casi literalmente, los vestigios del mundo preindustrial que aún se apegaban a las riberas de Asua.

En esta ocasión, a diferencia de lo que ocurre con el caso anterior, el de la constitución de la fábrica de ladrillo de “La Esperanza”, es la Justicia la que interviene de oficio sin que se lo solicite una de las partes implicadas.

El objetivo de ese proceso sería esclarecer el atropello del que había sido víctima Cornelia Bernarda Arregui en la mañana del día 16 de diciembre de 1896<sup>310</sup>.

A pesar de que el atropello había sido bastante grave es, afortunadamente, la propia interesada la que nos puede contar su pequeña historia que, sumada a otras, como la relativa a la constitución de la fábrica de cerámica de “La Esperanza”, ayuda a dibujar los trazos de los primeros pasos de la Industrialización del viejo puerto de Asua.

En efecto, la declaración de la herida al juez municipal Guillermo de Aguirre, realizada el mismo día del accidente, el 16 de diciembre, es muy precisa, verdaderamente gráfica.

Cornelia Bernarda estaba en cama en la casa llamada “Rentería” de Erandio que, como ya sabemos por capítulos anteriores de este trabajo, está asentada en esa jurisdicción desde hace unos cuantos siglos y ha jugado un papel muy importante en el tráfico comercial en torno al puerto de Asua, sirviendo como almacén y peso del hierro que pasa por esa zona desde el siglo XVI en adelante<sup>311</sup>.

Como es habitual en estos casos, la herida responde a una serie de preguntas de rigor. Dice así ser hija de Francisco y Bernarda, natural de Zeanuri, de sesenta años de edad y de profesión “dedicada á las labores propias de su sexo”. Después de lo cual, y tras prestar juramento, declara que cerca de las siete y cuarto de esa mañana del 16 de di-

---

309. AME-EUA: 126-1.

310. ADFB-BFAA: JCR 4176-6, folios 1 recto-3 recto.

311. ADFB-BFAA: JCR 4176-6, folio 3 recto.

ciembre de 1896 la había arrollado el tren en el paso a nivel del puente de Uresandi, que estaba abierto en el momento en el que ella se decidió a cruzar<sup>312</sup>.

Ese convoy, que era el que venía de Lutxana con dirección a Mungia, la arrastró llevándola sobre “la quitarris o parrilla” hasta el apeadero de Asua, causándole así las heridas y contusiones que la tenían en cama<sup>313</sup>.

La parte final de su declaración no puede ser más gráfica para mostrar el modo en el que los viejos tiempos del puerto de Asua son apartados por esas nuevas máquinas que surcan sobre sus orillas. Cornelia Bernarda decía que el tren la atropelló porque no se había fijado en que venía y porque el paso a nivel no estaba bajado como debiera... Realmente toda una declaración de cómo los restos de ese viejo mundo que ha vivido siglos en caserías como “Rentería” y el recién llegado –pero mucho más potente y avasallador– representado por esa locomotora, se ignoran y se perjudican mutuamente, ya que Cornelia no dudará en reclamar una indemnización a instancias del juez que la interroga, cuando le pregunta si quiere constituirse como acusadora contra la compañía ferroviaria que ha estado a punto de matarla<sup>314</sup>.

Un deseo de justa venganza que, sin embargo, a esas alturas del siglo XIX ya no puede parar ese cambio radical sufrido por las riberas de Asua. Un nuevo rostro que ha quedado reflejado gráficamente en otros fondos de los archivos como los planos de finales de la década de los ochenta del siglo XIX, en los que se ve un abra, una ría de Bilbao transformada, llena de instalaciones industriales como altos hornos para fundir acero o bien grandes obras de ingeniería como el puente que se proyecta en 1902 para cruzar sobre el Asua. Un tejido de cicatrices sobre papel que demuestran que las cosas, tal y como lo muestran documentos como los que se acaban de comentar, ya han cambiado definitivamente para lo que fue el viejo puerto de Asua y ahora se convierte en un engranaje más de la nueva maquinaria que mueve la economía industrial vizcaína...<sup>315</sup>

De hecho, más de una década antes de que el tren arrollase, con su quitarris o parrilla, a una despistada Cornelia Bernarda, en 1883, se había presentado el proyecto que lo iba a convertir en una realidad, verdaderamente apabullante, literalmente arrolladora.

Su autor fue Ezequiel de Aguirre, que en esas fechas se presentaba al Ayuntamiento de Bilbao como concesionario del ferrocarril entre esa villa y Las Arenas<sup>316</sup>.

Su escrito dirigido al alcalde era verdaderamente elocuente sobre lo que se quería que ocurriese en Bilbao y en las poblaciones que lo rodeaban y que, como hemos visto en apartados anteriores de este trabajo, estaban estrechamente conectadas a sus actividades portuarias y comerciales.

---

312. ADFB-BFAA: JCR 4176-6, folios 3 recto-3 vuelto.

313. ADFB-BFAA: JCR 4176-6, folio 3 vuelto.

314. ADFB-BFAA: JCR 4176-6, folios 3 vuelto-4 recto. Lo mismo declarará el maquinista a folio 5 recto de ese mismo documento, asegurando en su declaración que no vio o se fijó en qué momento arrolló a la mujer y la arrastró en la parrilla de su locomotora.

315. Consúltese respectivamente AMB-BUA: Planos y bandos 0857 y AMB: Planos y bandos 1183.

316. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

Utilizando un lenguaje netamente positivista, decimonónico, ingenuamente victoriano en su fe en el progreso y el desarrollo indefinido, decía cosas tales como que estaba fuera de toda duda la “grandísima utilidad pública” de un ferrocarril como el que estaba autORIZADO a desarrollar<sup>317</sup>.

Un argumento que sustentaba señalando que el puerto de Bilbao era uno de los pocos de la Península, o más bien el único, que no tenía transportes a precios competitivos para conectar los fondeaderos de los buques que aportaban en la ría y “los almacenes de la villa”. Eso sin contar con que los pasajeros que querían hacer ese trayecto, o el que iba entre Bilbao y los que el autor de este documento llamaba “pueblos de la Costa”, se veían en la misma situación. Es decir, en la imposibilidad de transitar rápidamente entre los fondeaderos y el propio Bilbao y otras poblaciones<sup>318</sup>.

Todo eso se había tratado de remediar por medios que el concesionario del ferrocarril consideraba, no sin razón, como insuficientes para cumplir con las expectativas de “una población tan amante del progreso como Bilbao”. En esa lista de soluciones fallidas incluía los “travías movidos por fuerza animal” que no respondían, en absoluto, a las “legítimas exigencias de los viajeros (sic)” y menos aún podían hacer el transporte de mercancías en las “condiciones canónicas que el Comercio requiere” siendo, en definitiva, medios de transporte sólo aptos para cortos recorridos, dentro de las poblaciones, y no entre ellas. Algo que Ezequiel de Aguirre demuestra con ejemplos como el de Barcelona y el ferrocarril y el tranvía a Sarría<sup>319</sup>.

Así las cosas, sólo se podían derivar ventajas de la instalación de esas vías férreas que unirían el trayecto entre Bilbao y Las Arenas en 20 o 25 minutos y los fondeaderos donde se descargaban las mercancías en 10 o 12, atrayendo tanto un importante turismo veraniego, que dejaría importantes beneficios en impuestos municipales, como “dejando al mismo tiempo muchas utilidades al Comercio é industria de la Capital y puntos de la Costa”<sup>320</sup>.

El alegato de Ezequiel de Aguirre era también, en cierto modo, un toque de difuntos –por así decir– para una de las principales industrias que se habían movido en torno al viejo puerto de Asua y que, de hecho, como hemos podido ver, lo habían mantenido en movimiento convirtiéndolo en una realidad rentable. Es decir, el transporte en gabarras de mercancías cargadas o descargadas en él.

Un procedimiento que, según parece, está en pleno vigor en ese año de 1883 en el que ese concesionario del ferrocarril escribe su diatriba a favor del progreso indefinido dirigida al Ayuntamiento de Bilbao, pero que, en su opinión, ocasionaba considerables pérdidas al ser un sistema que encarecía mucho el transporte de mercancía entre los fondeaderos

---

317. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar. Sobre esa visión de la tecnología puede resultar de interés PACEY, Arnold J.: *La cultura de la tecnología*, pp. 30-63 y PACEY, Arnold J.: *El laberinto del ingenio. Ideas e idealismo en el desarrollo de la tecnología*, pp. 225-250, 263-265 y 281-304.

318. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

319. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

320. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.



y los almacenes, desviando así gran parte del tráfico comercial que, en otro caso, hubiera elegido Bilbao como destino en lugar de Pasajes y Santander<sup>321</sup>.

Una indeseable circunstancia que, según Ezequiel de Aguirre, se podría evitar, una vez más, por medio de una línea férrea que conduciría mercancía desde, por sólo poner un ejemplo, la dársena de Axpe hasta el apeadero de San Agustín “por el módico precio de cuatro reales (por) tonelada” frente a los diez o doce que se pagaban por transportar esa carga en gabarra desde, también por poner un ejemplo, Lutxana y el Desierto<sup>322</sup>.

Unas circunstancias a las que evidentemente era difícil resistirse sin necesidad de sumar consideraciones ulteriores como aquellas con las que Ezequiel de Aguirre cerraba su bien argumentada carta al Ayuntamiento de Bilbao, señalando que el ferrocarril también traería mejoras desde “el punto de vista higienico” porque gracias a él serían muchos los que irían a tomar baños de mar desde Bilbao y saldrían los fines de semana de la que él llama “villa Ynvicta” –recordando los días del último asedio carlista en 1873– “á respirar aires mas puros”. Toda una serie de ventajas que, en su opinión, iban a convertir a Bilbao en una ciudad balneario o poco menos<sup>323</sup>.

Esperaba el concesionario que con tal batería de argumentos el Excelentísimo Ayuntamiento de Bilbao le concedería una subvención para poner en marcha un proyecto tan rentable, tal y como ya antes había hecho con las líneas que unían la villa con Durango o con Portugalete<sup>324</sup>.

Todo un complejo proyecto que se llevó a la comisión de Hacienda de aquel aludido Ayuntamiento de Bilbao y que, tal y como se ve en algunos de los planos adjuntos a él, se tuvo presente, sobre todo a la hora de salvar el río que daba nombre al puerto<sup>325</sup>.

De hecho, una parte importante de esos planos para desarrollar el ferrocarril hasta Las Arenas se dedicaban a dotar la zona que llaman camino de Asua de unas infraestructuras verdaderamente vistosas destinadas a salvar los accidentes del terreno –principalmente el río de ese nombre que desemboca en el Nervión– y hacer también allí una realidad ese ferrocarril que a punto estuvo de costar la vida a Cornelia Bernarda Arregui y que, definitivamente, es uno de los elementos que transforma el aspecto y las circunstancias del viejo puerto de Asua desde el momento en el que la comisión de Hacienda del Ayuntamiento de Bilbao ve, rápidamente, todas las grandes ventajas que ofrece esa nueva línea férrea propuesta por Ezequiel de Aguirre<sup>326</sup>.

---

321. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

322. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

323. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar. Sobre esas instalaciones, en el caso de Portugalete, que concreta lo que venía a decir este documento, véase GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (ed.): *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*, volumen II, pp. 507-511. Para una visión general sobre los balnearios vizcaínos, véase SARRIONANDIA GURTUBAY, Magdalena: *Historia de los balnearios de Bizkaia*.

324. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

325. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

326. AMB-BUA: sección cuarta 0076-009, hojas sin foliar.

Las ventajas de esa conexión se vieron también enseguida por parte de algunos que, según todos los indicios, tenían una mejor relación con las fuerzas de ese progreso imparable, arrollador, que la que la tuvo Cornelia Bernarda, inquilina de la vieja “Rentería” de Asua.



Carlos VII, pretendiente al trono de Madrid durante la llamada Tercera Guerra Carlista (1873-1876) (ca. 1911). Fuente: La colección Reding.

Es lo que se puede sacar en conclusión de la petición que en 21 de junio de 1901 hace la compañía Luis Murga y hermanos al Ayuntamiento de Bilbao, para poder anunciar orgullosamente –por medio de una placa de cuarenta centímetros por treinta– en su establecimiento de la calle de la Rivera que la manufactura de lo que se vende allí se realizaba en la fábrica que tenían en Asua. Petición que se les concedía a condición de que respetasen las condiciones sexta, séptima y octava del reglamento que tenía el Ayuntamiento bilbaíno de esas fechas para este tipo de anuncios comerciales. A saber: que el extremo inferior de la placa estuviese a, como mínimo, dos metros sobre la acera, que no sobresaliese del edificio más de 0,08 metros y que se abonasen los derechos correspondientes en caso de que esa placa ocupase la vía pública<sup>327</sup>.

Sin duda un perfecto prólogo para examinar el modo en el que las cosas evolucionaran en el territorio de aquel viejo puerto de Asua

desde ese momento en el que, como vemos, las nuevas fuerzas del progreso industrial se han impuesto en el gran eje de la Ría del Nervión del que forma parte con todo su peso y todas sus consecuencias, peores, malas y buenas...

327. AMB-BUA: sección quinta 028-049, hojas sin foliar. La placa decía “Sociedad Uresandi Fábrica en Asua”.

4. Aguardando al cirujano de hierro. El Puerto de Asua entre de la Industrialización y la dictadura de Primo de Rivera (1900-1930)



Una vez consolidada la Industrialización en las riberas de Asua ésta seguirá su curso de manera imparable.

Ese proceso, naturalmente, resultó conflictivo. Penoso, de hecho, para la fuerza de trabajo que se moviliza en torno a las nuevas instalaciones industriales que van desplazando a los restos de la economía preindustrial presentes en la zona<sup>328</sup>.

A ese respecto, naturalmente, Erandio y el propio puerto de Asua, no podían constituir ninguna excepción.

De hecho, basta con consultar algunos documentos del propio archivo municipal de esta localidad en los que se detallaban los accidentes de trabajo que tienen lugar en la zona a comienzos de ese siglo XX ya netamente industrial.

Hay algunos expedientes sobre ese tema de los años 1906, 1907-1908 y 1909 verdaderamente voluminosos. Están formados por una de las numerosas empresas que se instalan en Erandio en esas fechas, Uriarte y Compañía, que, según reza en el membrete de las numerosas cartas que dirige al alcalde de Erandio sobre esa cuestión, se dedicaba a manejar grandes depósitos de carbón, a hacer dragados y estiba de cargas, remolques y trabajos con grúas flotantes<sup>329</sup>.

Operaciones como esas daban problemas continuos y diversos. Por ejemplo a Juan Menchaca, operario en esa compañía y natural de Erandio se le había causado una contusión en el hombro derecho, de la que tendrá que curarse, en 23 de febrero de 1909<sup>330</sup>.

Algo más grave parecía la contusión en la mano derecha sufrida por el maquinista vecino de Deusto Luis Urris por un golpe que el médico que lo atiende no especifica y que tuvo lugar en 5 de marzo de 1909<sup>331</sup>.

Aunque desde luego la suerte de Vicente Piedras, natural de Erandio, parecía aún peor, porque en el parte del seguro médico de la Compañía fechado en 18 de marzo de 1909 se decía que este hombre de 30 años y casado había sufrido un accidente que lo había incapacitado para el trabajo. Una circunstancia un tanto complicada teniendo en cuenta

---

328. Un exhaustivo análisis de esas penalidades, sobre todo por lo que tiene que ver con la salud de los obreros, en GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel (ed.). *Los orígenes de una metrópoli industrial... Op. cit.*, volumen I; pp. 333-390.

329. Consúltense AME-EUA: 168-1, AME-EUA: 185-30 y AME-EUA: 190-21.

330. AME-EUA: 190-21.

331. AME-EUA: 190-21.

que ese mismo parte señalaba que no tenía asignado trabajo especializado alguno dentro de la empresa<sup>332</sup>.

Lo mismo ocurría con el jornalero Braulio Martín, natural de la provincia de Valladolid, casado, de 29 años, de acuerdo al parte médico con fecha de 22 de abril de ese mismo año.

Aunque hubo casos que, después de todo, parecían más graves y más llamativos para quien quisiera informarse sobre el coste humano que estaba teniendo el desarrollo industrial de lo que en su día había sido el entorno del puerto de Asua.

Ese parece ser el caso de Eduardo Aguirre, operario de la Compañía Uriarte, que sufre el 23 de abril de 1909 una contusión en la cabeza en la que el médico encargado de estos asuntos, Ramón de Echevarrieta, apreciaba posible fractura del hueso temporal izquierdo, aunque no percibía “fenómenos cerebrales” en aquel joven de 14 años<sup>333</sup>.

Una lesión de la que, según otro parte fechado en 12 de mayo de 1909, se había curado sin que le hubieran quedado lesiones permanentes o secuelas.

Situaciones como las que describen esos documentos, naturalmente, creaban problemas de conflictividad social que, por supuesto, es preciso estudiar para saber de qué modo se ha ido transformando el entorno del viejo puerto de Asua desde que comienza a industrializarse, como otras áreas de la Ría del Nervión, tras la segunda guerra contra los carlistas.

Apenas dos años después de inaugurado el nuevo siglo, en 1902, la Guardia Municipal de Erandio pasaba un oficio al alcalde para informarle de problemas<sup>334</sup>.

¿De qué se trataba? El expediente trae varios informes escritos, con letra de difícil lectura, por el jefe de la Guardia Municipal de Erandio en los que, desde el 7 de julio en adelante, se va ilustrando al alcalde sobre una serie de incidentes ocurridos en la zona fabril en torno al puerto exterior y otros lugares. En principio, de ellos más bien poco puede sacar en claro el alcalde o nadie sobre una posible conflictividad obrera en Erandio, ya que parecen aludir a simples reyertas callejeras<sup>335</sup>.

Sin embargo, hay un largo escrito con fecha de 11 de agosto de 1902, remitido al mismo alcalde por la dirección de la Sociedad Franco-Española de Trefilería, Cablería y Tranvías Aéreos, que da sentido a mucho de lo que se dice en esos vagos informes del jefe de la Guardia Municipal de Erandio.

---

332. AME-EUA: 190-21.

333. AME-EUA: 190-21.

334. AME-EUA: 133-27.

335. AME-EUA: 133-27. Sobre la escasa incidencia de la conflictividad social en la Ría, en especial por lo que se refiere a huelgas, hasta el año 1890, un esquema general que viene a corroborar, una vez más, la situación que podemos documentar en Erandio, véase GONZÁLEZ PORTILLA. *La formación...* *Op. cit.*, vol. II; pp. 187-229.



El palacio Chavarri, símbolo de la prosperidad de la burguesía industrial que medra gracias a los negocios vertebrados en torno al tráfico marítimo de la Ría del Nervión (1888) (ca. 1900). Fuente: La colección Reding.

En ese pulcro escrito a máquina se hacía lo que el documento llamaba “una relación detallada” de los hechos que habían ocurrido en la fábrica desde el 16 de julio, tal y como se lo había pedido el propio alcalde<sup>336</sup>.

Los hechos, en sí, eran calificados de huelga, aunque los dueños de la fábrica ya habían notado lo que llaman “agitación” desde unos días antes. Todo había empezado con la creación de una comisión en el taller de calderería que debía exigir a la patronal varias cosas. Entre otras que los salarios se pagasen un sábado sí y otro no en lugar de ser abonados los días 5 y 20 de cada mes y que se dejase la puerta de la fábrica abierta cinco minutos después de que se hubiese dado el toque de entrada<sup>337</sup>.

En principio, hubo acuerdo sobre alguno de esos puntos, pero después se inició un crescendo de enfrentamientos que culminó con agresiones a los esquiroleros que se negaban a dejar el trabajo y que llevó a enfrentamientos verbales, a pedradas, a insultos y ame-

---

336. AME-EUA: 133-27.

337. AME-EUA: 133-27.

nazas –algunas de ellas proferidas incluso en las calles de Bilbao– y a la intervención primero de los miñones y después de la mucho más contundente Guardia Civil<sup>338</sup>.

La cosa había acabado, al menos de momento, con algunos despidos. Entre ellos los de los seis obreros que la dirección consideraba “malos” en tanto que los identificaba como los incitadores de tumultos entre los demás<sup>339</sup>.

En el trasfondo de todo el enfrentamiento de esa fábrica asentada sobre lo que en su día había sido un puerto comercial dedicado a traficar materiales propios de una economía preindustrial estaba la cuestión de quién debía pagar los gastos médicos de los obreros.

Estos habían solicitado a comienzos de julio, como una más de sus condiciones, que la patronal dejase de retenerles un 2% del salario para pagar esos gastos. En principio se les había aceptado esa propuesta, pero a cambio de que la dirección de la fábrica dejase de ser responsable de atender y pagar los accidentes que pudieran sufrir sus obreros. Cosa que, como podemos ver por documentos como los que se han reseñado antes que éste, no eran raros e incluso en algunas ocasiones resultaban graves...<sup>340</sup>

De hecho, la Sociedad Franco-Española de Trefilería, Cablería y Tranvías Aéreos presentaba en el año 1902 un abultado expediente lleno de accidentes de trabajo, verdaderamente llamativo si se compara con otros de ese mismo estilo compuestos por otras compañías de esa misma época y lugar<sup>341</sup>.

Al parecer ese era el precio que se debía pagar por el desarrollo de esa zona portuaria que queda reflejado, incluso gráficamente, en documentos como el plano que la sociedad minera Agruminsa levanta más o menos en esas fechas en la desembocadura del río Asua para disponer en ese espacio de un cargadero para el mineral que extrae en la zona. O bien por infraestructuras como la grúa que instalará en la desembocadura del Asua Marcelino Ybañez en 1906. O por fábricas que solicitan en esas mismas fechas abrir sus puertas en Asua. Como, por ejemplo, la de gaseosas que Manuel Bayón quería poner en la planta baja de la casa número 11 de ese barrio de Asua...<sup>342</sup>

Por supuesto en un libro de Historia, como pretende ser éste, no puede pasarse por alto que en el Erandio de esas fechas hay otra documentación que muestra unas relaciones

---

338. AME-EUA: 133-27. Sobre la línea de acción de la Guardia Civil en casos así, véase LÓPEZ GARRIDO, Diego. *La Guardia Civil y los orígenes del estado centralista*. Acerca de los miñones vizcaínos, a diferencia de lo que ocurre con los alaveses, la bibliografía apenas si se ha renovado desde prácticamente la época en la que ocurren estos sucesos. Existe un completo, pero breve, estudio de Adolfo Gabriel Urquijo que data, precisamente, de 1907. Véase DE URQUIJO IBARRA, Adolfo Gabriel. *Miñoneles, Forales y Miñones del M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya*.

339. AME-EUA: 133-27.

340. AME-EUA: 133-27.

341. Consúltense respectivamente AME-EUA: 133-26 y AME-EUA: 158-9. Este último es de la Compañía Ugarte y data de 1904. Apenas se recogen un par de casos en él, frente al casi centenar de la Sociedad Franco-Española en 1902.

342. ADFB-BFAA: AGRUMINSA 0310-01 y AME-EUA: 169-12. Sobre la fábrica de gaseosas, consúltense AME-EUA: 185-30, carta de 30 de enero de 1909.

algo menos tensas entre las autoridades públicas y la ya bien definida clase obrera que va asentándose en ese paisaje sobre el que estuvo el viejo puerto de Asua, tan alterado tras la segunda guerra carlista.

Es el caso, por ejemplo, de dos documentos dirigidos por representantes de esa misma clase obrera al alcalde de Erandio en 1906.

El primero de ellos data de mayo de ese año 1906. Está firmado por cerca de cincuenta obreros que pedían al Ayuntamiento de Erandio que hiciera algo para que se tomaran medidas de fomento del trabajo a fin de aliviar la situación por la que pasa en esos momentos la que ellos llaman, sin ninguna duda o vacilación, “clase obrera”, que está sumida en una difícil situación a causa de otra de esas habituales crisis del sistema capitalista que tan bien conocemos. La cual, decían, podría desembocar, quizá, en un “lamentable conflicto”<sup>343</sup>.

El cuadro que pintan esos peticionarios es muy gráfico de cuál era la situación en ese Erandio portuario que se ha transformado radicalmente, como podemos ver, desde la década de los ochenta del siglo XIX. Hablan de “Brazos obreros paralizados” en número cada vez mayor, que se pasean por los muelles sin nada mejor que hacer.

La respuesta del Ayuntamiento, que se copia en este legajo, también alude a esas circunstancias de paro rampante especialmente en la que llama zona del río, pero asegura no poder hacer nada al respecto a pesar de lo mucho que encomia la petición cursada por estos que llama “vecinos obreros” de la anteiglesia de Erandio. Salvo tratar de que los contratistas de obras de la zona se interesen por esta cuestión. Promesa que, en efecto, se cumple, pues consta en ese mismo expediente una carta de una compañía radicada en Axpe que responde que pese al interés de la propuesta lanzada por el Ayuntamiento, es poco, de momento, lo que podía hacer al respecto, en ese 21 de mayo de 1906<sup>344</sup>.

Esas mismas relaciones de guante blanco –por así llamarlas– entre los obreros, la patronal y el Ayuntamiento, al que, como es habitual en la fecha, se emplaza como intermediario entre ambas partes, también se reflejan en otro escrito de ese mismo año fechado poco antes de las Navidades, el 18 de diciembre de 1906.

En él, Antonio Gaztelu advertía al alcalde sobre la celebración al día siguiente de lo que llama un acto de propaganda societaria en el Centro Obrero de Erandio de la calle Fado, letra A-B. Remitía, cumpliendo con todos los requisitos de la ley, una copia de la hoja que se iba a repartir en dicha reunión...<sup>345</sup>

Y es que, como suele ser habitual, la situación de Erandio en esos momentos es, para muchos, una moneda con dos caras. Buena para algunos, positiva, y bastante o muy negativa para otros. Especialmente la gran mayoría que, como es también habitual en los procesos históricos, es la responsable, con su propio esfuerzo, de llevar a cabo esas

---

343. AME-EUA: 168-2.

344. AME-EUA: 168-2.

345. AME-EUA: 168-4.



transformaciones cuyos beneficios no siempre –más bien casi nunca– son repartidos de manera equitativa.

Algo que queda bastante bien expresado en el interesante informe que se lee ante el Ayuntamiento de Erandio reunido de pleno y en sesión pública el 1 de julio de 1907, precisamente para hacer balance de los pros y los contras que ha ocasionado a ese municipio la serie de vertiginosos cambios que se han producido en pocas décadas<sup>346</sup>.

El redactor de este revelador documento, el secretario del Ayuntamiento José de Altube y Azcoaga, es perfectamente consciente de lo que está ocurriendo y sabe transmitirlo también con bastante acierto a los que le escuchan ese día de principios de julio de 1907.

Así, cuando repasa los fundamentos de la deuda pública contraída por el Ayuntamiento, Altube señalará que es natural en el ser humano preguntarse por las raíces de los problemas del presente que se hunden en el pasado. De ahí ha deducido él que desde hace unos veinticinco o treinta años atrás “el espíritu progresivo y emprendedor de nuestro tiempo ha introducido la mas radical y completa transformación” de Erandio...<sup>347</sup>

¿En qué ha consistido ese proceso de cambio? Para esa pregunta, naturalmente, Altube también tiene una respuesta que aclara mucho a ese respecto y tiene, para nosotros, el valor de ser el testimonio de un testigo presencial de los hechos.

Señala Altube que no hace falta entrar en densas elucubraciones acerca de esa cuestión, que basta con comparar los planos de edificación del que llama antiguo y nuevo Erandio. Con eso basta para observar que en treinta años se ha pasado de tener 313 casas y 1.695 habitantes a un balance muy diferente al que recoge el último empadronamiento hecho en 31 de diciembre de 1906. De él se deducía que Erandio tenía 560 casas y 6.705 habitantes. Gracias a ello el presupuesto municipal había pasado también en esos treinta años de 9.000 pesetas a entre 150 y 160.000 pesetas<sup>348</sup>.

Tampoco tenía dudas Altube sobre cuál era el origen de ese espectacular aumento de población y riqueza: la construcción de los Astilleros del Nervión en el año 1899 –de la que algo ya hemos hablado en párrafos anteriores– era para él el fundamento de esa evolución que desplaza el centro de gravedad de la población principalmente hacia el barrio del Desierto<sup>349</sup>.

Esa era la cara, perfectamente resumida, como vemos, de la Industrialización de la zona. La cruz también estaba bastante clara para Altube: Erandio había tenido que hacer importantes desembolsos para poder acondicionar todo ese vertiginoso crecimiento urbano en sus terrenos de ribera. Esas cantidades eran, simple y llanamente, las que habían causado el crecimiento de la deuda municipal<sup>350</sup>.

---

346. AME-EUA: 184-1.

347. AME-EUA: 184-1, folio 1 recto.

348. AME-EUA: 184-1, folios 1 recto-1 vuelto.

349. AME-EUA: 184-1, folio 1 vuelto.

350. AME-EUA: 184-1.

Sin embargo, más allá de esos problemas de presupuesto municipal, o de indicios muy reveladores como que el camino entre las canteras de “Caucoerrota” y el puerto de Asua se encuentra en un estado deplorable en 1908, la documentación nos muestra que Erandio sigue evolucionando rápidamente hacia una nueva economía y una nueva sociedad en la que ya es difícil reconocer el mundo que ha existido en torno al viejo puerto de Asua hasta finales del siglo XIX<sup>351</sup>.

En efecto, los datos estadísticos que ese mismo Ayuntamiento reúne para el año 1913 muestran una población que ha crecido, y sigue creciendo, vertiginosamente, en muchos aspectos.

Erandio en esas fechas, en la víspera de la Primera Guerra Mundial que para esa población, como para el resto de la mayor parte de las que viven a orillas del Nervión, va a suponer el punto más alto de su industrialización al tener que suplir la producción de las principales economías industriales de Occidente, es un lugar en el que, junto a un número más que considerable de tabernas que bien podían haber sido las mismas que existían durante la época preindustrial, hay ya, al menos, un cine: el de “Crespo Hermanos” en la plaza del 23 de septiembre<sup>352</sup>.

Hay también toda clase de círculos y clubes políticos, que van desde el Carlista hasta los de las Juventudes socialistas pasando por dos “batzokis” nacionalistas, el llamado “Centro Vasco de Asua”, la Sociedad de cargadores del Muelle, con domicilio en la calle Jado número 2-2º derecha o el del Grupo de Coalición Democrática, junto a otras de mucha más solera, procedentes del mundo del Antiguo Régimen anterior a 1789, como los Socorros Mutuos San Vicente de Paúl<sup>353</sup>.

Muestra también ese documento un comercio bastante evolucionado, al día con una economía propia de la era de la Revolución Industrial en la que encontramos tiendas de quincalla, tejidos y calzado para abastecer a esa población sin necesidad de desplazamientos a mercados mayores, como podría ser el de Bilbao<sup>354</sup>.

El número de obreros, o de los que se considera como tales en ese momento –en el año 1913– sin embargo es, según otro documento, sólo una sexta parte de la que sería la población total que alcanza Erandio a partir del año 1907. Es decir, aproximadamente

---

351. AME-EUA: 186-45. Al menos eso es lo que sostenía la petición de Manuel de Ayo, que se ofrecía a hacer las reparaciones pagándolas de su bolsillo, iniciativa que el Ayuntamiento de Erandio no contradice, autorizándole a acometer esas obras.

352. AME-EUA: 261-3. Manuel González Portilla y su equipo hablan de una industrialización tardía en Erandio, algo que corroboran los datos que hemos ido examinando en los apartados anteriores de este trabajo. Una tendencia que sólo empieza a cambiar en los años inmediatamente anteriores a la Primera Guerra Mundial, como vamos a comprobar a partir de aquí. Véase GONZÁLEZ PORTILLA (ed.). *Op. cit.*, volumen II, pp. 484-503.

353. AME-EUA: 184-1. Para una visión general de esa nueva sociabilidad véase, por ejemplo, MONTERO, Manuel. *Vida cotidiana en los siglos XIX y XX: trabajo, amor, diversión, modas, delitos, corrupción política*. Para un estudio general de la Primera Guerra Mundial y del impacto que supone en términos globales, y que, por supuesto, también afecta a Erandio, véase FERRO, Marc. *La Gran Guerra 1914-1918*.

354. AME-EUA: 184-1.

unos mil. Más exactamente 994, según se certifica por ese Ayuntamiento en 22 de enero de 1913<sup>355</sup>.

Los centros de trabajo industrial en los que prestaba servicio esa fuerza laboral sumaba, según otro documento fechado en 1914, un total de doce establecimientos de ese tipo<sup>356</sup>.

Se trataba, concretamente, de “Uriarte y Compañía”, dedicada al comercio de carbones según este documento, “Uriarte hermanos”, dedicado a la fabricación de ladrillos, “Tubos forjados de Luchana”, “Amado e hijos”, que era un taller de carpintería, “Babio e Yribarren” reparación de barcos, “Aramburu Hermanos”, que se dedican a la fundición de hierro, la ya bien conocida en estas páginas “Sociedad Franco-Española de Cablería, Trefilería y Tranvías Aéreos”, “Uribasterra y Compañía”, que figura en esta lista como “constructor de bloques”, “Uribe y Egiraun”, dedicados a la reparación de barcos, que es a lo mismo a lo que se dedica la que este documento consigna como “Compañía algortana”, así como “Valle y Suarez”<sup>357</sup>.

A esa lista se sumaban también la Junta de obras del muelle y las Canteras de Axpe<sup>358</sup>.

Un panorama que cambiara radicalmente con la “Gran Guerra”, como se puede observar en la lista de industriales con domicilio o negocio en Erandio elaborada para ese Ayuntamiento en 6 de febrero de 1919. Ese documento da un total de 67 particulares o empresas con un negocio en la zona, que van desde simples cesteros hasta varios constructores de barcos, pasando por fundiciones<sup>359</sup>.

Sobre esa base continuará el desarrollo industrial del terreno sobre el que en su día se asentaba el viejo puerto de Asua<sup>360</sup>.

Los años de la que, con el tiempo, se conocerá como Primera Guerra Mundial, proporcionan interesantes ejemplos de esa evolución social, económica, política...

Un expediente tramitado apenas un mes después de que se inicie lo que en esos momentos se llama “Gran Guerra”, en septiembre de 1914, alude, con algo más que bastante claridad al tipo de actividad que en esos momentos se desarrolla en las riberas de Erandio.

El primer indicio que nos deja ese legajo es una carta de elegante caligrafía –en la que hay un único borrón– y escrita con una inopinada tinta roja. Está firmada por un obrero,

---

355. AME-EUA: 261-2.

356. AME-EUA: 265-2.

357. AME-EUA: 265-2.

358. AME-EUA: 265-2.

359. AME-EUA: 293-22.

360. Según otros documentos estadísticos del archivo municipal, el número de empresas no parece haber crecido demasiado a los dos años de emprendida la guerra. En efecto, en marzo de 1916, aparte de las empresas ya reseñadas, sólo hay alguna más, sumando un total de quince establecimientos. Consúltese AME-EUA: 278-19.

Raimundo de la Merced, que habla por él y sus compañeros, para denunciar al alcalde de Erandio que se han incumplido las condiciones en las que habían sido contratados para descargar el vapor *Iparraguirre*. Según indicaba este representante de la clase obrera local, ese mismo sábado la dueña del vapor, que es aludida simplemente como “Doña Trinidad”, les había dicho algo verdaderamente interesante para saber cómo funciona el tráfico portuario en Erandio en esos momentos de plena Industrialización. A saber: que ella no podía pagar lo que les había estipulado de acuerdo a la que estos obreros llaman en su escrito “la Ley del muelle”<sup>361</sup>.

Raimundo de la Merced terminaba esta carta colectiva señalando que no podían aceptar el precio que les ofrecían—menos de cinco pesetas— y señalando que la pasarela por la que debían descargar tampoco cumplía las condiciones de seguridad mínimas, al carecer de barandilla y de tablas de bastante grosor como para asegurar el paso<sup>362</sup>.

El alcalde, ante semejante situación, decidió reunir a la patronal y a los obreros quejantes. Sin embargo fue poco lo que pudo hacer como árbitro aquel representante estatal, ya que el contratista presente en la reunión, José Antonio Causo, señala que la cuestión del acuerdo con aquellos obreros no era de su incumbencia, sino de doña Trinidad Eulacia (sic), y que él nada podía hacer al respecto. Ni siquiera contratar a los quejantes, ya que el trabajo de descarga que finalmente él iba a realizar no durará más de dos días y para esas labores contaba ya con suficiente personal<sup>363</sup>.

A eso el alcalde sólo añadía, que los quejantes habían aceptado con actitud pacífica aquel veredicto que, en cualquier caso, como podemos ver, constituye un interesante testimonio sobre las condiciones de trabajo en los muelles de lo que un día fue el territorio del viejo puerto de Asua durante esa fase álgida del proceso de Industrialización que eclosionará en ese gran eje económico de la Ría del Nervión, del que, evidentemente, forma parte Asua, gracias a la Primera Guerra Mundial<sup>364</sup>.

Sobre esa cuestión, el impacto que suponen esas circunstancias en Erandio y, en especial, en su zona portuaria, la documentación de la que disponemos es diversa, pero también algo dispersa.

Tenemos, por ejemplo, indicios de que la zona de Asua sigue siendo un codiciado espacio para la carga y descarga de mercancías, ya a nivel industrial, para las empresas que operan sobre el gran eje económico que tiene como centro Bilbao.

Es lo que se podría deducir de la solicitud que, justo en los momentos en los que comienza la guerra, en 20 de agosto de 1914, hace la Compañía de los Ferrocarriles de Santander a Bilbao para crear un nuevo muelle de madera con ese fin en la margen izquierda del Asua, que se añadiría a otras instalaciones similares<sup>365</sup>.

---

361. AME-EUA: 265-4.

362. AME-EUA: 265-4.

363. AME-EUA: 265-4.

364. AME-EUA: 265-4.

365. AME-EUA: 264-57.

Esa empresa no será la única que tenga esa idea. Otro de los expedientes del archivo municipal nos dice que, en efecto, un año después, con la “Gran Guerra” ya en plena marcha, “Bayo, Saralegui y compañía”, que se definen en ese documento como “industriales y propietarios” de una fundición de radiadores instalada precisamente en Asua, querían construir un muelle allí para carga y descarga de mercancías<sup>366</sup>.

Algo que sin duda les iba a hacer falta, dados sus agresivos planes de expansión, que en ese año de 1915 les costará un enfrentamiento con la corporación municipal de Erandio al querer ampliar la vieja fábrica de herrajes de Asua, para convertirla en fundición con unas nuevas instalaciones que quedaban elocuentemente recogidas en el plano que se adjunta a ese expediente<sup>367</sup>.

También resultaba verdaderamente elocuente otro plano que podemos localizar entre los fondos del Archivo Municipal de Erandio –el del muelle proyectado por esa misma compañía– para explicar el modo en el que la “Gran Guerra” está favoreciendo la actividad en esa zona de Asua.

Se trata de una estructura elevada sobre sillares de piedra –no una simple estructura de madera– para la que se ha pensado también una grúa de cierta entidad<sup>368</sup>.

De hecho, a juzgar por lo que dicen algunos expedientes del Archivo Municipal de Erandio, la zona de muelles en torno al río Asua parece estar sobresaturada en esos momentos en los que la “Gran Guerra” multiplica las oportunidades de negocio a todo lo largo y ancho de la Ría del Nervión. Hasta el punto de que una sola obra más puede causar graves daños en las estructuras consolidadas.

Es lo que denuncian al gobernador civil varios propietarios de Erandio en 23 de julio de 1916, asegurando que esa es la situación desde la construcción de un nuevo puente sobre el Asua en la zona de Lutxana a cuenta de la Compañía del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas. A eso añaden bastantes detalles. Como, por ejemplo, que las estructuras de ese puente han abierto ciertas socavaciones en el cauce que pueden acabar produciendo daños e incluso derrumbes en los muelles ya construidos. Especialmente en el de la orilla derecha, el más castigado por ese desvío de la corriente<sup>369</sup>.

Y eso a pesar de que los comienzos del conflicto, tal y como nos lo revelan con claridad otros documentos del Archivo Municipal de Erandio, no parecen resultar especialmente beneficiosos para esa franja de terreno acostada sobre ese Nervión por el que van a salir grandes cantidades de material para los contendientes en la Gran Guerra a cambio de notables beneficios económicos. Los obreros de la zona parecen ser los más afectados por el inicio de esa guerra, pues ya desde comienzos de año se están quejando al Ayuntamiento de una situación de crisis que, en sus propias palabras, no pueden soportar por mucho tiempo más y que, finalmente, les llevará a recurrir a suscripciones populares,

---

366. AME-EUA: 271-62.

367. AME-EUA: 271-42.

368. AME-EUA: 271-62.

369. AME-EUA: 271-12.

organizadas por ese Ayuntamiento, para poder subsistir a la crisis de producción que ha dado con muchos de ellos en el desempleo<sup>370</sup>.

Una situación para la que otros muchos buscan un remedio ligado a esas medidas que hoy conocemos como “keynesianas” o “contracíclicas”. Es decir, por medio del fomento de obras públicas. Que es lo que proponen los obreros de Erandio reunidos allí en número de 800 en el cine “Jovellanos”, en una carta de escasa ortografía dedicada a ese mismo Ayuntamiento, en la que le dicen estar pensando, más concretamente, en las obras que había que hacer en la carretera que debía unir Lutzana y Asua<sup>371</sup>.

Problema de paro por el estallido de la “Gran Guerra” que, en cualquier caso, parece superado, o casi, apenas un año después, en 1916, cuando el número de obreros sin trabajo se va reduciendo paulatinamente, sin duda al calor de la subida de las exportaciones para unas potencias beligerantes con sus economías desbordadas por la guerra. Tal y como lo muestran las propias estadísticas sobre ese particular elaboradas por el Ayuntamiento de Erandio, en las que el número de obreros sin trabajo no pasa de 41 peones, 7 carpinteros, 4 albañiles y 22 braceros agrícolas<sup>372</sup>.

Otra documentación respecto a la situación de Asua en esos momentos de guerra mundial nos ofrece muy poca información, pero permite llegar a conjeturas bastante esclarecedoras.

Ese puede ser el caso de la breve petición que eleva al Ayuntamiento de Erandio una de las principales navieras del momento –Aznar y Compañía– al Presidente de la Junta Local de Reformas Sociales para que uno de sus vapores, el *Begoña n.º 5*, pueda ser cargado en lastre el domingo día 11 de febrero de 1917. El objetivo era enviarlo a hacer el peligroso viaje del Atlántico Norte, surcado de torpederos alemanes que no miran demasiado la bandera de los buques que hunden. Especialmente si van a puertos que ellos consideran hostiles a pesar de su neutralidad, como los de unos Estados Unidos que en pocos meses se iba a convertir en beligerante abierto merced, entre otras cosas, al hundimiento de algún que otro barco con pasaje estadounidense por unidades alemanas<sup>373</sup>.

---

370. Consúltense respectivamente AME-EUA: 272-18 y AME-EUA: 271-81. Los acogidos a esas medidas suman un total de 37 personas que, en ocasiones, tienen detrás de ella mujer e hijos. Durante todo el año hay diversas iniciativas de ese estilo que quedan recogidas en este expediente.

Un dato que, por otra parte, vendría a confirmar las conclusiones de Juan Carlos Rojo sobre el modo en el que la “Gran Guerra” afecta en términos generales a la empresa vasca, no sólo a la concentrada en torno a Erandio. A saber, un primer año 1914-1915 prácticamente perdido, y un desigual aprovechamiento de las oportunidades que ofrece ese conflicto mundial para las empresas de países neutrales. Véase ROJO CAGIGAL, Juan Carlos: “Las consecuencias económicas de la guerra: la empresa vasca durante la Primera Guerra Mundial”, pp. 391-414.

371. AME-EUA: 271-81, carta de 4 de abril de 1915.

372. AME-EUA: 278-22.

373. AME-EUA: 382-79. Sobre el papel de la Marina mercante española en la Primera Guerra Mundial, véase GARCÍA, Enric. *¿España neutral? La Marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial*. Para el caso concreto de esa actividad en el eje de la Ría del Nervión del que forman parte Erandio y sus puertos, véase VALDALISO, Jesús María. “Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales del siglo XX”; pp. 503-516.

Aparte de eso, hay más documentos en los fondos municipales que demuestran, aunque sea testimonialmente, el gran impulso que ha tomado en las riberas de Asua la industrialización durante esa primera guerra mundial.

Es el caso de los proyectos de “Sala y Compañía”, que, en 20 de julio de 1917, Jesús Dermit presentará al Ayuntamiento. En ellos se habla de la instalación de una industria verdaderamente especializada en Asua, destinada a fabricar porcelana para la conducción de electricidad y gres especial para los trabajos de la industria química. Dermit, en nombre de “Sala y Compañía”, aseguraba que la fábrica pretendía contar con todos los “adelantos modernos”. Algo que quedaba bastante claro también en el plano que adjuntaba que, al parecer, convencerá totalmente al arquitecto municipal, que da su visto bueno a ese proyecto para agosto de ese año<sup>374</sup>.

Después de la Primera Guerra Mundial la documentación, como es habitual en el caso de Asua y hemos podido ir viendo a lo largo de este trabajo, no nos ofrece muchos indicios acerca de lo que puede estar pasando en ese convulso mundo industrial que ha llenado el espacio del territorio en el que surgió y prosperó el viejo puerto de Asua.

Los expedientes disponibles de finales de la primera década del siglo XX y de comienzos de la segunda, antes de que se declare la dictadura supuestamente modernizadora del general Primo de Rivera que, como en muchos otros estados de Europa –como Italia, por ejemplo– surge para atajar los conatos revolucionarios que tratan de imitar la revolución rusa de 1917 –un problema que, en apariencia no tiene mucha repercusión en Asua, si nos guiamos por cierta carpeta con recortes de prensa de la época reunidos por el Centro Industrial y Mercantil de Vizcaya–, no traslucen mucho de esa aceleración de los cambios económicos y sociales que pueden tener lugar en Erandio a partir de 1918<sup>375</sup>.

Una impresión que no se desmiente si recurrimos a otro de los expedientes del Archivo Municipal de Erandio, en el que se recogen los momentos más tensos de la “huelga general revolucionaria” de 1917, como pudieron serlo aquellos en los que se hacen efectivas las demandas del gobernador civil para que la corporación informase de la más mínima alteración del orden público, o la publicación del bando por el cual se declaraba en territorio vizcaíno el estado de guerra. Aparte de la renuncia de los panaderos a fabricar pan, y del abandono de las instalaciones por los trabajadores de la “Sociedad franco-española de Alambres, Cables y Transportes Aéreos”, la recogida de armas que

---

374. AME-EUA: 281-54.

375. Consúltense ADFB-BFAA: CIM 003-01. En efecto, los recortes referentes a revueltas y huelgas en ese año en el que se quiere convocar una “huelga general revolucionaria” que, en principio, remate el trabajo de los bolcheviques en Rusia, sólo hacen dos veces referencia a Asua frente a una multitud generada por el conflicto en La Naval de Sestao. Concretamente todo se reduce a una protesta y boicot de los obreros del Sindicato Metalúrgico de Vizcaya por el abusivo proceder de un maestro que trabaja en “Bayo y Saralegui” contra Lucio San José, un sindicalista al que han despedido por su culpa y al que, además, propinará una paliza en compañía de su hermano, cuando el despedido reclame que le devuelva su metro.

Sobre la Dictadura de Primo de Rivera y su sesgo teóricamente modernizador y en sintonía con lo más avanzado del Fascismo italiano, véase GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo. *La España de Primo de Rivera. La modernización autoritaria 1923-1930*.

se hace en Erandio es escasa, informal –apenas se lleva la cuenta en unas notas cogidas a lápiz–, casi toda ella de armas de caza y, en apariencia, poco problemática<sup>376</sup>.

El fin de la guerra mundial, que acarrea un aumento del paro –en términos generales– en los países neutrales que hasta ese momento han abastecido a los beligerantes, tampoco parece haber recrudescido la conflictividad social en Erandio.

Algunos documentos del archivo municipal relativos a huelgas en los Astilleros de Ardanaz en 1918 y 1919 muestran una conflictividad de muy bajo perfil en una clase obrera netamente industrial y muy bien organizada –lo bastante como para poner en marcha huelgas totales en algunas empresas como la aludida– que, sin embargo, no lleva su presión más allá de un par de días y lo hace sin demasiados incidentes reseñables en esa documentación, salvo coacciones por parte de los piquetes, según declara la patronal<sup>377</sup>.

De hecho, algunas de las obras que se quieren realizar en la zona de muelles recuerdan, otra vez, más a la economía propia del Antiguo Régimen que a la de la Era de la Industrialización que hemos visto ir consolidándose en la zona de Asua a partir de 1876, tras el fin de la última guerra contra los carlistas.

Es la impresión que da, por ejemplo, el proyecto de cargadero de mampostería que publica en el Boletín Oficial de la Provincia Jesús Dermit y Arauco. El objetivo declarado del mismo era que se pudiese traer y llevar mercancía desde él en gabarras. Un medio que en esos momentos ya parecía estar desfasado gracias al ferrocarril y las carreteras que saturan Asua y la unen con Bilbao y otros puntos importantes –comercialmente hablando– de la ría<sup>378</sup>.

Sin embargo, esa falsa impresión de retroceso, al menos por lo que se refiere a los medios de transporte de materias primas y otras mercancías, se desvanece, por supuesto, en otros documentos de ese mismo año. Como podría ser el caso del proyecto de puente de hormigón armado que solicita construir la “Sociedad de Porcelanas del Norte” para poder comunicar correctamente la fábrica que tiene junto al Asua con las infraestructuras que saquen su producción al mercado que le proporciona el eje de la Ría del Nervión. Un proyecto que, por otra parte, tal y como constaba en el Boletín Oficial de 5 de julio de 1919 en el que se publicaba, contemplaba una abertura de 1,30 metros para que pudiesen pasar bajo él gabarras con carga...<sup>379</sup>

---

376. AME-EUA: 282-53. Sobre la situación general en España en el momento en el que se declara esa “huelga general revolucionaria”, véase GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo. *La razón de la fuerza. Orden público, subversión y violencia política en la España de la Restauración (1875-1917)*; pp. 515-534.

377. AME-EUA: 286-57 y AME-EUA: 293-34. Se habría vuelto así a la situación previa al intenso ciclo huelguístico que afecta de 1890 a 1910 a la Ría del Nervión en su conjunto estudiado por González Portilla en su día. Fluctuaciones entre la paz y el conflicto social que ese autor asociaba al desequilibrio entre lo que ganaba por término medio la clase obrera y el alza –asociada a los ciclos económicos de expansión-depresión económica– de esas subsistencias. Véase GONZÁLEZ PORTILLA. *La formación...* *Op. cit.*, vol. II; pp. 195-199.

378. AME-EUA: 290-67.

379. AME-EUA: 290-64.



Esa imagen de progreso continuado sin aparente conflictividad social tras la Primera Guerra Mundial en Erandio, se reforzará en 1920, cuando se eleva a la discreción de la Diputación vizcaína un proyecto que trata de convertir los terrenos que ese documento llama “vega de Asua” en un lugar de expansión urbanística que se enmarca en un movimiento general en toda la Europa de posguerra por mejorar las condiciones higiénicas de la vida en las grandes ciudades<sup>380</sup>.

En efecto, la primera propuesta, con fecha de 27 de abril de 1920, señalaba que en Bilbao la clase media y obrera vivía hacinada y en condiciones insalubres, produciéndose entre esa fuerza de trabajo una mortalidad mayor de la que sería esperable o deseable. Un mal social que según señalaba el autor de la petición, quedaría resuelto por la construcción de nuevas carreteras que unieran más rápida y estrechamente Asua y Bilbao y permitieran así rentabilizar la edificación de casas baratas y chalets en esa zona con mucho mejores condiciones de habitabilidad y salubridad que las existentes en la villa de las siete calles<sup>381</sup>.

En esa misma dirección parece moverse también la propuesta de encauzamiento del río Asua que firma y remite el ingeniero de la Junta de Obras de Puerto de Bilbao al Ayuntamiento de Erandio en 22 de febrero de 1922<sup>382</sup>.

Por otra parte, más allá de proyectos un tanto idílicos como estos, que, sin embargo, no serán desdeñados del todo, los patronos del entorno de Asua seguirán pidiendo permiso a la llamada Junta de Reformas Sociales que depende de la Alcaldía de Erandio para que sus obreros puedan trabajar en domingos y festivos, si el volumen de producción lo requiere. Es lo que hacen los hermanos Beraza en 1919, consiguiendo que se les admita la propuesta<sup>383</sup>.

Por otra parte los accidentes laborales continúan con la misma rutina que se puede leer en los expedientes fechados a comienzos del siglo XX a los que ya se ha hecho referencia en este mismo apartado.

Manuel Gil, por ejemplo, que trabaja en reparación de barcos en los talleres de Jacinto Suarez, reclamará que, desmontando un cigüeñal, se ha producido una hernia inguinal que, según él, le hacía necesaria una baja que tendrá que acreditar con toda clase de testigos<sup>384</sup>.

---

380. ADFB-BFAA: AR 00851-07. Para un examen detallado de la situación de la Ría del Nervión tras la Primera Guerra Mundial, eje económico con el que, como hemos ido viendo a lo largo de este estudio, está fuertemente imbricado el puerto de Asua, véase VELARDE REVILLA, Pedro M<sup>º</sup>; ALLENDE PORTILLO, Fermín. “Industria, Transporte y Banca en Vizcaya durante la Dictadura de Primo de Rivera”; pp. 219-240.

381. ADFB-BFAA: AR 00851-07. Sobre esas mejoras urbanísticas véase GÓMEZ Ana Julia; RUIZ SAN MIGUEL, Javier; RUIZ GÓMEZ, Lorea A. *Bizkaia, bere Etxe Merkeen Irudia-Bizkaia, la Imagen de sus Casas Baratas-Bizkaia, the Image of its Cheap Houses-Bizkaia, l’image de ses Habitations à Bon Marchè 1911-1936*, especialmente; pp. 131-133.

382. AME-EUA: 306-43.

383. AME-EUA: 293-33.

384. AME-EUA: 298-42.

Algo muy similar a lo que le ocurrirá en 1921 a Casiano Gutiérrez Alonso, que también se herniará en las instalaciones de Jacinto Suarez en esas fechas<sup>385</sup>.

La fábrica de cerámicas instalada precisamente en Asua también tiene alguno de estos casos.

El 24 de agosto de 1922 se comunica de parte de “Uriarte y hermanos” que a las dos de la tarde se había producido un accidente en esa fábrica erigida en el barrio donde estuvo el viejo puerto de Asua. El obrero que el documento llama con toda formalidad don Fidel de Aguirre y Aurrecochea, vio atrapados varios dedos de su mano derecha en la máquina utilizada en esa instalación para hacer ladrillos, necesitando ser ingresado en el Hospital Civil de Bilbao<sup>386</sup>.

Apenas un año después de que accede al poder la dictadura de Miguel Primo de Rivera la compañía de la Unión y el Fénix deberá rellenar numerosos partes de obreros que se han accidentado trabajando en fábricas y talleres de Erandio<sup>387</sup>.

Sin embargo, la conflictividad social que, en definitiva, es la que lleva al golpe de estado de Primo de Rivera en 1923, apenas aparece en la documentación disponible en Erandio referente a esos asuntos.

En efecto, apenas se puede encontrar alguna que otra petición del Ayuntamiento de Erandio al Gobierno Civil vizcaíno para que se pueda celebrar el primero de mayo allí. Garantizando, por supuesto, que no fuera a haber alteración del orden público y esa misma corporación municipal se encargase de hacer velar por él<sup>388</sup>.

Las huelgas apenas dejan huella en esas tierras donde una vez estuvo el viejo puerto de Asua, ahora engullido por la Industrialización. En algunos casos ni siquiera llegan a producirse porque el cierre patronal se les adelanta. Como es el caso, en 1921, de los Astilleros de Ardanaz que, como hemos visto, sufren dos breves huelgas en 1918 y 1919<sup>389</sup>.

Otras, como la que se declara en 1921 en las obras del camino en la carretera de La Avanzada a Asua, no parecen haber tenido mayor trascendencia<sup>390</sup>.

De hecho, algunos habitantes de la zona de Asua todavía parecen vivir, en las mismas fechas en las que el cirujano de hierro impera sobre España, en una especie de Arcadia rural, antiguorregimental. Es, al menos, lo que se puede deducir de la petición del base-ritarra Santiago Aurrecochea Menchaca, que reside en el caserío “Arachetas” y pide, en plena dictadura primorriverista, que se acondicione el camino de sirga que recorría la

---

385. AME-EUA: 303-55.

386. AME-EUA: 307-50.

387. AME-EUA: 320-20.

388. AME-EUA: 303-55.

389. AME-EUA: 303-40.

390. AME-EUA: 303-39.

proximidad del río Asua desde el puente del Ferrocarril de Bilbao a Las Arenas que iba de Lutzana a Playaberri<sup>391</sup>.

Una propuesta que el Ayuntamiento de Erandio, por otra parte, secunda llevando el caso, tal y como Santiago Aurrecochea proponía, ante la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, que también encontrará aceptable recuperar ese camino de sirga que, evidentemente ha caído en desuso frente a innovaciones como el mencionado ferrocarril pero que, aún así, sigue siendo de interés para algunos de los habitantes de la zona<sup>392</sup>.



Crucero acorazado francés «Condé», ejemplo de los avances técnicos que se emplearán durante la Primera Guerra Mundial (ca. 1914). Fuente: La colección Reding.

Otros, pese a todo, siguen pensando en invertir en industria y eligen Asua como el emplazamiento de sus futuras fábricas.

---

391. AME-EUA: 317-47.

392. AME-EUA: 317-47. Sobre el trabajo de sirga, tan imprescindible en una ría como la de Bilbao, hay, sin embargo, muy poco escrito. Véase, para una primera aproximación bastante detallada al tema, BARBERIA, Imanol: *Las sirgueras de la ría de Bilbao*. Acerca de la evolución más o menos rápida más o menos arcaizante de esos medios de transporte a través de la ría, véase MATÉS LUQUE, José Manuel. "Los últimos boteros de la Ría de Bilbao: entre el Puente de Rontegi y el Puente Colgante". En: RUBIO ARDANAZ (ed. lit.): *Op. cit.*, pp. 159-179.

Eso es lo que pretenderá ese mismo año de 1921 Juan Cruz Aresti, proponiendo el 22 de enero al Ayuntamiento que le permita edificar en terrenos de su propiedad en Asua un pabellón para servicio de su fábrica de jabones. Otro proyecto al que el Ayuntamiento de Erandio no pondrá objeción alguna tras el visto bueno de Sanidad y de su arquitecto municipal<sup>393</sup>.

Síntomas como esos, sin embargo no evitan problemas como el paro obrero que, naturalmente, es la base más firme para una agitación social que la burguesía desee solventar por medio de un golpe, militar o paramilitar, como se ve en esas mismas fechas en Italia o en Alemania.

Erandio sufrirá, en efecto, ese fenómeno. Así lo atestigua la estadística que se recoge en abril de 1922, que habla de 1.058 obreros parados sin contar con los que han emigrado –muchos menos desde luego– entre 1916 y 1920, a Inglaterra, a México, a Buenos Aires... a buscar trabajo<sup>394</sup>.

Una situación grave, tal y como lo refleja la actividad verdaderamente enérgica del Ayuntamiento de Erandio en esas fechas, buscando el modo de evitar que una miseria rampante se apodere de la clase obrera que se ha ido acumulando en sus márgenes, en sus fábricas, en sus puertos... desde 1876 en adelante<sup>395</sup>.

Labor que realizará a la perfección movilizando a los demás Ayuntamientos de la zona, tratando de conciliar diferentes propuestas y de buscar soluciones verdaderamente eficaces para evitar que los obreros se vieran sin casa, sin trabajo, sin comida...<sup>396</sup>

Tanto que incluso el diputado socialista por Bilbao Indalecio Prieto felicitará al alcalde de Erandio con una corta nota de su puño y letra por esas iniciativas que, sin embargo, no evitaron –como no podía ser de otro modo– problemas en muchos otros sitios, en la propia Ría del Nervión incluso. Los suficientes como para que una cada vez más nerviosa burguesía diera su beneplácito a un golpe militar que actuase como valladar frente al, a veces, etéreo, más imaginario que real, peligro “bolchevique”, que abrirá una nueva etapa, nolens volens, en ese espacio ya sobreindustrializado en el que un día sólo hubo un viejo puerto comercial, el de Asua, que, como vimos, en 1822 había llegado a tener como único rival al de Bilbao<sup>397</sup>.

---

393. AME-EUA: 302-67.

394. AME-EUA: 307-48. Una idea general de la situación de la industria vizcaína entre la Primera Guerra Mundial y la llegada de la Dictadura primorriverista en ALONSO OLEA, Eduardo: “Dinámica empresarial en Vizcaya, 1914-1923. Una aproximación”; pp. 635-652.

395. AME-EUA: 307-47.

396. AME-EUA: 307-47.

397. AME-EUA: 307-46.

5. Una última reflexión



Desde el punto de vista de una sociedad democrática, es evidente que la Dictadura de Primo de Rivera no puede ser vista con buenos ojos.

Es un acontecimiento muy próximo en el tiempo y que recuerda mucho a regímenes que realmente estremecieron al Mundo cuando sus verdaderas intenciones y hechos quedaron al descubierto entre 1933 y 1945. Como es el caso de los nazis alemanes con los que, aunque fuera vagamente, la dictadura de Primo tenía algunas cosas en común. Como, por ejemplo, ser un gobierno impuesto, en definitiva, por la fuerza de las armas –aunque luego, a veces, se utilizase la coartada de unas urnas amañadas por el recurso previo a la fuerza contra el enemigo político– y destinado a servir de trinchera frente al peligro –más real o más imaginado– de una revolución comunista.

Sin embargo, pese a todo, pese al rechazo instintivo –incluso por razones personales o familiares– que el relativamente breve régimen de Primo de Rivera pueda provocarnos, no pueden regatearse hechos básicos ocurridos durante él. No al menos en un libro de Historia.

De la documentación municipal de Erandio fechada en plena dictadura se desprende, de manera fehaciente, que en esos momentos las orillas de Asua están casa vez más densamente industrializadas, que al menos el gran impulso dado a esa franja de la ría bilbaína por la “Gran Guerra” no parece haber sido arruinado por esa encarnación militar del cirujano de hierro por el que tanto suspiraban algunos de los llamados “regeneracionistas”.

Una lista del año 1926 que pretende averiguar la incidencia del paro obrero en Erandio habla de cerca de cuarenta establecimientos y empresas dedicadas desde la venta al por menor de zapatos hasta la fabricación de ladrillos y cerámicas o la fabricación de las llamadas casas baratas que, como recordaremos, ya estaba propuesta desde 1920. Varios de esos establecimientos están claramente instalados en las riberas del Asua. Como es el caso del taller de Mármoles Asua, de la Cerámica del Norte o de los Talleres Asua<sup>398</sup>.

El destino de la zona, evidentemente, está echado. Más allá de los cambios de régimen, a veces verdaderamente radicales, que se van a vivir desde ese momento, Asua, el territorio del viejo puerto, el lugar en el que se elabora la fortuna, del que se saca el río de oro que se extiende entre Portugalete y Bilbao y mantiene viva a esa comunidad y la hace desarrollarse hasta ese punto desde la Baja Edad Media en adelante, es ya una larga sucesión de fábricas similares a las de cualquier otro lugar del mundo industrializado.

---

398. AME-EUA: 334-29, impreso de 31 de mayo de 1926.

El proyecto de la compañía Lipperheide y Guzmán propuesto a finales del año 1930 y aprobado ya después de que se proclame la Segunda República, es una buena muestra de esa situación<sup>399</sup>.

Tanto los planos del pabellón de fundición que quieren construir en terrenos de Asua como sus cartas a las autoridades correspondientes –en este caso el Ayuntamiento de Sondika–, hablan de una industria que podría haber estado en Liverpool o en Chicago en esos oscuros comienzos de la Gran Depresión, junto a una carretera por la que, pese a todo, pasa cada vez un mayor tráfico motorizado<sup>400</sup>.

De Asua en esas fechas, en efecto, no llegan a Bilbao o Portugalete embarcaciones cargadas de materia prima, por sus propios medios o arrastradas por las sirgueras para ser allí remitidas a las fábricas de la zona. Según los documentos disponibles, entre el régimen dictatorial de Primo y la proclamación de la Segunda República, del territorio en el que se ha enclavado durante siglos el viejo puerto de Asua llegan voltios de energía eléctrica al resto de la estructura industrial consolidada a lo largo de la Ría del Nervión. Tres mil para ser exactos, que debían ser transmitidos mediante un nuevo cableado que estuvo terminado en 1932<sup>401</sup>.

Los planes de Marcelino Ybañez para ampliar sus instalaciones industriales en las riberas de Asua, también en esas fechas, son, quizás, una de las mejores muestras de en qué ha acabado convirtiéndose el terreno en el que una vez se elevó el viejo puerto de Asua<sup>402</sup>.

En ese documento se habla, en imágenes y en texto, de una serie de obras a la altura del puente de Lutxana que iba a alterar en la zona marítima del Asua la línea de muelles –de 25 metros de anchura– para que la fábrica de Ybañez pudiera contar con un nuevo pabellón<sup>403</sup>.

Naturalmente la Historia no se detiene aquí. Ni la del Mundo, ni la de Bilbao, ni la de Algorta o, incluso, la del viejo puerto de Asua. Sin embargo en este libro de Historia –como en todos ellos– es preciso poner el punto final en algún lado.

Esos planes de expansión industrial en Erandio en general y en la zona de Asua en concreto, imbricados con uno de los grandes ejes económicos mundiales –el de la Ría del Nervión– continuados por encima de distintos regímenes y otras vicisitudes son, quizás, la mejor manera de poner ese punto final, después de mostrar como ha ido evolucionando ese puerto desde ser una simple pieza más de botín de guerra durante las luchas bajo-medievales de Oñaz y Gamboa hasta convertirse en una pieza esencial en la ría de la Industrialización vizcaína.

---

399. Para un detallado análisis de la llegada de la Segunda República a territorio vizcaíno, véase DÍAZ FREIRE, José Javier. *La República y el porvenir: culturas políticas en Vizcaya durante la Segunda República*.

400. Archivo Municipal de Sondika-Sondikako Udal Arxiboa: 0031-004, carta de 30 de diciembre de 1930.

401. AMB Bilbao Fomento 0119-067.

402. AMB Bilbao Ensanche 0095-12.

403. AMB Bilbao Ensanche 0095-12.

## Fuentes impresas

AGUIRRE GANDARIAS, Sabino. *Las dos primeras crónicas de Vizcaya*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína, 1986.

ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, Javier; HIDALGO DE CISNEROS AMESTOY, Concepción; MARTÍNEZ LAHIDALGA, Adela. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1300-1473)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, 1999.

—; —; —. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1473-1500)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, 1999.

—; —; —. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1501-1514)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, 2000.

—; —; —. *Colección documental del Archivo Histórico de Bilbao (1514-1520)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, 2001.

—; —; —; LLORENTE RUIGÓMEZ, Araceli. *Ordenanzas municipales de Bilbao (1477-1520)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza-Sociedad de Estudios Vascos, 1995.

MADOZ, Pascual. *Vizcaya-Bizkaia 1845-1850*. Bilbao: Juntas Generales de Bizkaia; Ámbito, 1990.

VV.AA. *El Fuero, privilegios, franquezas y libertades del M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya*. Bilbao: Diputación Foral de Vizcaya, 1977.

ZAMACOLA, J. Antonio de. *Historia de las Naciones Bascas*. Bilbao: Editorial Amigos del Libro Vasco, 1983.

## Fuentes manuscritas

### Albany Institute of History and Art, Mckinney Library

(NIC) NY AB01 G-080, Mohawk and Hudson Railroad Records E M 672/2

### Archivo de la Diputación Foral de Bizkaia-Bizkaiko Foru Aldundia Artxiboa (ADFB-BFAA)

Fondo AGRUMINSA: 0310-01

Fondo AJO: 0027-007 ; 00215-071 ; 00224-21 ; 1319-021 ; 1320-013 ; 1448-008 ; 1449-008 ; 1519-003 ; 1596-29



Fondo AR: 02820-009 ; 00851-07

Fondo ATO: 00021/104 ; 00452-04 ; 00454-01 ; 00170-23 ; 00170-27

Fondo CIM: 003-01

Fondo JCR: 7-29 ; 8-3 ; 78-91 ; 147-27 ; 245-9 ; 285-15 ; 432-27 ; 764-20 ; 926-24 ; 947-10 ; 976-10 ; 1121-75 ; 1346-35 ; 1356-1 ; 1371-15 ; 1383-5 ; 1444-38 ; 1468-13 ; 1485-9 ; 1485-16 ; 1555-14 ; 1573-13 ; 1635-36 ; 1690-4 ; 1767-12 ; 1862-20 ; 1877-4 ; 1888-4 ; 1947-2 ; 1983-12 ; 2065-11 ; 2090-10 ; 2158-9 ; 2183-11 ; 2293-1 ; 2298-06 ; 2342-4 ; 2531-16 ; 2559-2 ; 2569-5 ; 2659-654 ; 2659-737 ; 2867-15 ; 2892-4 ; 3105-1 ; 3373-17 ; 3496-1 ; 3562-7 ; 3622-8 ; 3824-8 ; 3937-12 ; 4018-2 ; 4176-6 ; 4274-4 ; 4370-18 ; 4498-18 ; 4519-14 ; 4567-55

Fondo JTB: 239-23 ; 743-7

Munguia: N0003/0010

Fondo Ybarra: 2098-006 ; 2169-025 ; 2170-002

#### **Archivo Municipal de Bilbao-Bilboko Udal Artxiboa (AMB-BUA)**

Bilbao Antigua: 0044/ 003/ 003 ; 0044/ 003/ 005 ; 0067/001

Bilbao Ensanche: 0095-122

Bilbao Fomento: 0119-067

Bilbao sección cuarta: 0076-009

Bilbao Planos y bandos: 0857 ; 1183

#### **Archivo Municipal de Erandio-Erandioko Udal Artxiboa (AME-EUA)**

2, 50 ; 13, 56 ; 23-13 ; 42, 19 ; 120 bis-40 ; 126-1 ; 133-26 ; 133-27 ; 158-9 ; 168-1 ; 168-2 ; 168-4 ; 169-12 ; 184-1 ; 185-30 ; 186-45 ; 190-21 ; 190-36 ; 250-35 ; 261-2 ; 261-3 ; 264-57 ; 265-2 ; 265-4 ; 271-42 ; 271-62 ; 271-81 ; 277-12 ; 272-18 ; 278-19 ; 278-22 ; 281-54 ; 282-53 ; 286-57 ; 290-64 ; 290-67 ; 293-22 ; 293-33 ; 293-34 ; 298-42 ; 302-67 ; 303-39 ; 303-40 ; 303-55 ; 306-43 ; 307-46 ; 307-47 ; 307-48 ; 307-50 ; 317-47 ; 320-20 ; 334-29 ; 382-79

#### **Archivo Municipal de Sondika-Sondikako Udal Artxiboa (AMS-SUA)**

0031-004

### **Bibliografía**

AGIRREZKUNENAGA, Joseba. *Bizkaiko errepidegintza*. Bilbao: Giltz liburuak, 1987.

—. “John Adams, USAko bigarren presidentearen ikuspegiak 1780ko Bilboko egonaldien ondoren eta Bilbo ezagutzeko, XVIII mende bukaerako gida”. En: *Bidebarrieta*, nº IX, 2003; pp. 85-91.

ALONSO OLEA, Eduardo. “Dinámica empresarial en Vizcaya, 1914-1923. Una aproximación”. En: *Revista de Historia Económica*, 13, 3, 1995; pp. 635-652.

ANDERSON, Pery. *El estado absolutista*. Madrid: Alianza, 2002.

ARAGÓN RUANO, Álvaro. *El bosque guipuzcoano en la Edad Moderna: aprovechamiento, ordenamiento legal y conflictividad*. Donostia-San Sebastián: Aranzadi, 2001.

ARROYO, José Víctor. *Sestao. Entre la Francesada y el Trienio Liberal (1808-1825)*. Bilbao: Imprenta Amado, 1988.

ARTIÑANO Y ZURICALDAY, Arístides de. *El señorío de Bizcaya histórico y foral*. Bilbao: Editorial Amigos del Libro Vasco, 1985.

- ARTOLA, Miguel. *La España de Fernando VII*. Tomo XXXII de la Historia de España Ramón Menéndez-Pidal. Madrid: Espasa-Calpe, 1983.
- BACON, John Francis. *Seis años en Bizkaia*. San Sebastián: Zumalakarregi Museoa; Diputación Foral de Guipúzcoa, 1994.
- BARBERIA, Imanol. *Las sirgueras de la ría de Bilbao*. Bilbao: BBK, 2006.
- BARRIO MARRO, Javier. *Enkarterriko burdinolei buruzko ikerketa Historikorako eta ondare arloko ikerketarako sarrera = Introducción a un estudio histórico y patrimonial de las ferrierías de las Encartaciones*. Bilbao: Museo de las Encartaciones; Diputación Foral de Bizkaia, 2009.
- BERMEJO CABRERO, José Luis. *Derecho y administración pública en la España del Antiguo Régimen*. Madrid: CSIC, 1985.
- BILBAO ACEDOS, Amaia. "Los irlandeses y el sector del curtido en Bizkaia en el siglo XVIII". En: *Bidebarrieta*, nº IV, 1999; pp. 295-309.
- BLOCH, Marc. *Introducción a la Historia*. Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1992.
- CALLE ITURRINO, Esteban. *Las ferrierías vascas*. Bilbao: Artes Gráficas Santa Casa de Misericordia, 1963.
- CAVA MESA, María Jesús; CAVA MESA, Begoña. *Diego María de Gardoqui. Un bilbaíno en la diplomacia del siglo XVIII*. Bilbao: BBK, 1992.
- CIPOLLA, Carlo María. *La odisea de la plata española*. Crítica. Barcelona, 1999.
- DACOSTA, Arsenio. *Los linajes de Bizkaia en la Baja Edad Media: poder, parentesco y conflicto*. Bilbao: UPV-EHU, 2003.
- DÍAZ DE DURANA, José Ramón; REGUERA, Iñaki (eds.). *Lope García de Salazar: banderizo y cronista. Actas de las II Jornadas de estudios Históricos "Noble villa de Portugalete"*. Bilbao: Ayuntamiento de la Noble villa de Portugalete, 2002.
- DÍAZ FREIRE, José Javier. *La República y el porvenir: culturas políticas en Vizcaya durante la Segunda República*. Donostia: Kriselu, 1993.
- DROZ, Jacques. *Europa: Restauración y revolución 1815-1848*. Madrid: Siglo XXI, 1988.
- EGUILUZ ROMERO, Miren; ARENILLAS SAN JOSÉ, Olga; BAÑALES GARCÍA, Gregorio Alfonso. *Portugalete en la Edad Moderna: tres estudios monográficos*. Bilbao: Portugaleteko Udala-Ayuntamiento de Portugalete, 2001.
- EXTRAMIANA, José de. *Historia de las guerras carlistas*. San Sebastián: Haranburu, 1979. II volúmenes.
- FEBVRE, Lucien. *Combates por la Historia*. Barcelona: Ariel, 1982.
- FEIJÓO CABALLERO, Pilar. *Bizkaia y Bilbao en tiempos de la revolución francesa*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1991.
- FERNÁNDEZ DE PINEDO, Emiliano (y otros). *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugalete y el mar. Actas de las IV jornadas de Estudios Históricos "Noble Villa de Portugalete"*. Bilbao: Ayuntamiento de la Noble villa de Portugalete. Área de Cultura, 2006.
- FERRO, Marc. *La Gran Guerra 1914-1918*. Madrid: Alianza, 2000.
- GARCÍA, Enric. *¿España neutral? La Marina mercante española durante la Primera Guerra Mundial*. Madrid: Real del Catorce, 2005.
- GARCÍA DE CORTAZAR, Fernando; MONTERO, Manuel. *Historia de Vizcaya*. San Sebastián: Txertoa, 1980. Tomo I.

- GARCÍA FUERTES, Arsenio. *Los granaderos de Castilla y el Séptimo Ejército Español 1811-1813. Génesis y Victoria de una Nación en Armas*. Madrid: Foro para el Estudio de la Historia Militar de España, 2009.
- GÓMEZ, Ana Julia; RUÍZ SAN MIGUEL, Javier; RUÍZ GÓMEZ, Lorea A. *Bizkaia, bere Etxe Merkeen Irudia = Bizkaia, la Imagen de sus Casas Baratas = Bizkaia, the Image of its Cheap Houses = Bizkaia, l'image de ses Habitacions à Bon Marchè 1911-1936*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2010.
- GONZÁLEZ CALLEJA, Eduardo. *La razón de la fuerza. Orden público, subversión y violencia política en la España de la Restauración (1875-1917)*. Madrid: CSIC, 1998.
- . *La España de Primo de Rivera. La modernización autoritaria 1923-1930*. Madrid: Alianza, 2005.
- GONZÁLEZ CEMPELLÍN, J. M.; ORTEGA, A. R. (eds.). *Bilbo, Arte eta Historia-Bilbao, Arte e Historia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1990. II volúmenes.
- GONZÁLEZ PORTILLA, Manuel. *La formación de la sociedad capitalista en el País Vasco contemporáneo (1876-1913)*. San Sebastián: Haranburu, 1981.
- (ed.). *Los orígenes de una metrópoli industrial: la Ría de Bilbao*. Madrid: Fundación BBVA, 2001. II volúmenes.
- GRACIA CÁRCAMO, Juan. *Mendigos y vagabundos en Vizcaya (1766-1833)*. Bilbao: UPV-EHU, 1993.
- GRAFE, Regina. *Entre el mundo Ibérico y el Atlántico. Comercio y especialización regional 1550-1650*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2005.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo. *Historia del Consulado y Casa de Contratación de la villa de Bilbao*. Bilbao: Editorial la Gran Enciclopedia Vasca, 1972. (3 volúmenes)
- GUIMERÁ, Agustín; RAMOS, Alberto; BUTRÓN, Gonzalo (coords.). *Trafalgar y el mundo atlántico*. Madrid: Marcial Pons, 2004.
- HOMOBONO, José Ignacio (et al.). *La Cuenca minera vizcaína. Trabajo, patrimonio y cultura popular*. Madrid: FEVE, 1994.
- ITURBE MACH, Ander. *Bizkaiko Herrien Monografiak. Erandio*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 1993.
- IZARZUAGA LIZARRAGA, Iñaki (ed.). *La Compañía de Maderas*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1994.
- KAMEN, Henry. *El siglo de hierro*. Madrid: Alianza, 1972.
- LEGORBURU FAUS, Elena. *La labranza del Hierro en el País Vasco. Hornos, ruedas y otros ingenios*. Bilbao: UPV-EHU, 2000.
- LLANOS ARAMBURU, Félix. *El Trienio Liberal en Guipúzcoa (1820-1823): antecedentes de las guerras carlistas en el País Vasco*. San Sebastián: Universidad de Deusto, 1998.
- LÓPEZ GARRIDO, Diego. *La Guardia Civil y los orígenes del estado centralista*. Madrid: Alianza, 2004.
- MACÍAS, Olga. "Los Astilleros del Nervión: regeneración y continuidad de la industria naval vizcaína (1887-1900)". *Itsas Memoria*, 5, 2006; pp. 487-502.
- MANZANO, A. *Pasajes históricos de Erandio*. Bilbao: Elkar 1985.
- MARTÍNEZ RUEDA, Fernando. *Los poderes locales en Vizcaya. Del Antiguo Régimen a la Revolución Liberal (1700-1853)*. Bilbao: UPV-EHU, 1994.
- . "El Concejo de Bilbao en vísperas de la invasión napoleónica: una institución en crisis". *Bidebarrieta*, nº 20, 2009; pp. 9-26.

- MONREAL CÍA, Gregorio. *Las instituciones públicas del Señorío de Vizcaya (hasta el siglo XVIII)*. Bilbao: Diputación Foral de Vizcaya, 1974.
- MONTERO, Manuel. *Vida cotidiana en los siglos XIX y XX: trabajo, amor, diversión, modas, delitos, corrupción política*. San Sebastián: Txertoa, 1997.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes. *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa; Autoridad Portuaria de Pasajes, 2002.
- OTAZU Y LLANA, Alfonso de. *El "igualitarismo" vasco: mito y realidad*. San Sebastián: Txertoa, 1986.
- PÉREZ GOIKOETXEA, Eneko. *Burdíngintza Triano erta Galdamesko mendietan = Minería del hierro en los montes de Triano y Galdames*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2003.
- PACEY, Arnold J. *El laberinto del ingenio. Ideas e idealismo en el desarrollo de la tecnología*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.
- . *La cultura de la tecnología*. México D. F.: Fondo de Cultura Económica, 1990.
- PRIOTTI, Jean-Philippe. *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2005.
- RILOVA JERICÓ, Carlos. "Bandas de los barrios altos de Nueva York, magnates del ferrocarril y buscadores de oro de California. Las manos vascas que construyeron América (1814-1851)" (I). *Euskonews & Media*, nº 250 (publicación online).
- . "Dueño y señor de su estado- Un ensayo sobre la persistencia del Feudalismo. El señorío colectivo de la ciudad de Hondarribia (1499-1834)". Irun: Luis de Urantz Kultur Taldea, 2000.
- . "Paseando en tierra enemiga. Bilbao vista a través de ojos heréticos, 1600-1674". *Bidebarrieta*, nº XIV, 2003; pp. 39-55.
- . "San Sebastián en el mapa de la Historia marítima de Europa. Tres episodios del siglo XVIII". *BEHSS*, nº 44, 2001; pp. 467-491.
- . *Vida del duque de Mandas (1832-1917)*. Donostia-San Sebastián: Instituto de historia donostiarra dr. Camino, 2008.
- RIVERA MEDINA, Ana María. *Estudio histórico del puerto de Lekeitio*. Bilbao: Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco, 2008.
- ROJO CAGIGAL, Juan Carlos. "Las consecuencias económicas de la guerra: la empresa vasca durante la Primera Guerra Mundial". En: *Revista de la Historia de la Economía y de la empresa*, nº 3, 2009; pp. 391-414.
- ROPERO PASCUAL, María del Pilar. *Estudio histórico del puerto de Plentzia*. Bilbao: Eusko Jaurlaritz-Gobierno Vasco, 2008.
- RUBIO ARDANAZ, Juan Antonio (ed. lit.). *La antropología marítima y el crisol de la maritimidad: profesiones, economías, normativas, patrimonio y símbolos. Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, nº 33. Donostia: Eusko Ikaskuntza, 2010.
- SAAVEDRA, César. *Origen, vida y costumbres de la Noble villa de Portugalete*. Bilbao. Grafinorte, 1987.
- SALAZAR ARECHALDE, José Ignacio. "El Ayuntamiento de Bilbao frente a la ocupación militar 1804-1808". *Bidebarrieta*, nº 20, 2009; pp. 71-78.
- SARRIONANDIA GURTUBAY, Magdalena. *Historia de los balnearios de Bizkaia*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1989.

- TRUCHUELO, Susana. *Gipuzkoa y el poder real en la Alta Edad Moderna*. Donostia-San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2004.
- URQUIJO IBARRA, Adolfo Gabriel de. *Miqueletes, Forales y Miñones del M. N. y M. L. Señorío de Vizcaya*. Bilbao: Imprenta Provincial, 1907.
- VALDALISO, Jesús María. "Guerras, riesgo y beneficios: las compañías navieras bilbaínas durante las dos guerras mundiales del siglo XX". *Itsas Memoria*, 5, 2006; pp. 503-516.
- VELARDE REVILLA, Pedro M<sup>a</sup>; ALLENDE PORTILLO, Fermín. "Industria, Transporte y Banca en Vizcaya durante la Dictadura de Primo de Rivera". *Historia Contemporánea*, nº 9, 1993; pp. 219-240.
- VV.AA. *Enciclopedia histórico-geográfica*. Vizcaya, tomo II.
- VV.AA. *La época de la Ilustración. Las Indias y la política exterior*. Tomo XXXI de La Historia de España Ramón Menéndez Pidal. Madrid: Espasa-Calpe, 1988.
- VV.AA. *La época de los primeros Borbones. La nueva monarquía y su posición en Europa (1700-1759)*. Tomo XXIX de la Historia de España Ramón Menéndez-Pidal. Madrid: Espasa-Calpe, 1985.
- VV.AA. *Monumentos de Bizkaia. Monumentos nacionales*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 1987. Tomo II.
- YBARRA E YBARRA, Javier de. *Nosotros, los Ybarra. Vida, economía y sociedad (1744-1902)*. Barcelona: Tusquets, 2002.

## Créditos fotográficos

**La colección Reding / The Reding Collection** (<http://lacoleccionreding.wordpress.com>):

21, 30, 39, 60, 65, 68, 73, 80, 91, 106, 103, 122.

## **Aguas de oro. Historia del Puerto de Asua (ss. XV-XIX)**

(Golden waters. History of the Old port of Asua (15<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries)

**Rilova Jericó, Carlos** (Eusko Ikaskuntza. Miramar jauregia, 48. 20007 Donostia): **Aguas de oro. Historia del Puerto Viejo de Asua (ss. XV-XIX)** (Golden waters. History of the Old port of Asua (15<sup>th</sup>-19<sup>th</sup> centuries) (Orig. es)

In: *Aguas de oro. Historia del Puerto Viejo de Asua (ss. XV-XIX)*, 1-137

Abstract: This monograph includes systematic research on different archival collections through which the History of the Port of Asua has been reconstructed, as well as its development from the end of the Middle Ages, in the factional wars period, to the emergence of industrialization in Biscay, between 1876 and Primo de Rivera's dictatorship.

Key Words: Asua. Port. Bilbao. International trade. Industrialization.