

# Formas de navegación en el Puerto de Plentzia a través de los documentos de la Cofradía de Mareantes de San Pedro (Siglos XIII-XIX)

(Forms of navigation in the Port of Plentzia through the documents of the Confraternity of Sailors of San Pedro (13<sup>th</sup> - 19<sup>th</sup> Centuries))

Duo, Gonzalo  
Eusko Ikaskuntza  
Fac. Pluridisciplinaire  
29-31 cours du Comte de Cabarrus  
F-64100 Baiona

BIBLID [1136-6834 (2001), 31; 113-132]

---

*Acerca de la Cofradía de Plentzia sólo se conocía, hasta hace quince años y a través de los historiadores del novecientos vizcaíno, que vivió unas décadas de apogeo a fines del XVIII y un curso decadente en el XIX hasta su extinción. Nuestra investigación documental, junto con las de otros autores, tratan de clarificar las diferentes realidades de la Cofradía en su larga Historia: pesca, cabotaje, navegación de altura, matrículas de cofrades y buques, enseñanza de Náutica, etc.*

*Palabras Clave: Cofradía de Mareantes. Bizkaia. Formas de navegación: cabotaje y altura. Siglos XVI-XIX.*

*Orain dela hamabost urtera arte, Plentziako kofradiari buruz genekien bakarra 1900 inguruko historialariek adierazi zigutena zen: goraldi bat XVIII. mendearen amaieran eta beherakada nabarmena XIX.ean. Gure ikerketa hau, beste egile batzuenarekin batera, kofradiaren hainbat xehetasun argitzen saiatzen da: arrantza, kabotajea, itsas zabaleko nabigazioa, kofrade eta ontzien matrikulak, nautika-ikasketak eta abar.*

*Giltz-Hitzak: Itsasgizonen Kofradia. Bizkaia. Nabigazio erak: kabotajea eta itsas zabalekoa. XVI.-XIX. mendeak.*

*Au sujet de la Cofradía de Plentzia on ne connaissait, jusqu'à il y a quinze ans, et par moyen des historiens bicaïens du 1900, que après unes décades d'apogée à la fin du XVIII siècle, décline pendant le XIX jusqu'à son extinction. Notre recherche documentaire et celles d'autres auteurs, essaient de clarifier les différents réalités de la Cofradía au long de l'Histoire: pêche, navigation côtière et haturière, quantification de marins et de bateaux, enseignement de la science Nautique, etc.*

*Mots Clés: Confrérie de Navigateurs. Bizkaia. Formes de navigation: cabotage et en haute mer. XVI-XIXe siècles.*

## INTRODUCCIÓN

Gracias a una Ayuda a la Investigación de EUSKO IKASKUNTZA hemos realizado durante 1997 un análisis de los documentos inéditos que contiene la Carpeta 1 (legajos 1 y 2) del fondo del Archivo Municipal de Plentzia, así como una puesta al día de nuestros anteriores trabajos acerca de la Cofradía de San Pedro de Plentzia y alledañas.

Nuestro objetivo ha sido destacar las diversas formas de explotación marítimo comercial que ha conocido el puerto, desde la Edad Media hasta el pasado siglo, según permiten interpretar las citadas fuentes.

En muy modesta medida, confiamos en que este análisis documental aporte algunas bases seguras de reflexión histórica. Y, en la versión resumida que ahora presentamos, sirva a los hijos de la comarca: Plentzia, Barrika, Gorliz, Lemoiz, Urduliz, ... para comprender y valorar a sus antepasados marinos.

### **1. APROXIMACIÓN HISTÓRICA AL PUERTO DE PLENTZIA, EN LA ÉPOCA ANTERIOR A LA DOCUMENTACIÓN DE LA COFRADÍA: 1299-1508**

- 1.1. Alfa y omega.
- 1.2. Génesis.
- 1.3. Romanización.
- 1.4. Edad Media.
- 1.5. Edad Moderna.

#### **1.1 Alfa y Omega**

Las fuentes documentales de la Cofradía de Plentzia discurren entre dos fechas: 1524, aprobación de las Ordenanzas por Juana I y Carlos I de Castilla, y 1870, extinción definitiva del gremio, al implantarse la Constitución progresista de 1869. Pero los límites reales de su significado histórico son mucho más amplios.

Su final, relativamente reciente, hace ciento treinta años, supuso, además, que desapareciera de la memoria colectiva de la población. Cuando hace quince años preguntábamos acerca de la Cofradía a varias personas notables de Plentzia, no se recordaba que hubiera existido, como si la documentación que comenzábamos a estudiar tratara de una entelequia. Prueba también de la escasa o ninguna difusión popular que han conocido las obras de los grandes historiadores vizcaínos del fin de siglo: Sagarminaga, Labayru, Guiard, etc.

Porque, es realidad, la huella de la Cofradía permaneció viva en la comarca durante otro medio siglo, hasta 1932, en la composición represen-

tativa de la Villa y Aledañas de la dirección de la Escuela de Náutica, fundada por la Cofradía en 1857<sup>1</sup>.

De su origen, la primera fuente documental, las Ordenanzas de 1524, alude a una fecha anterior imprecisa: ... *ciertos vecinos particulares de esa dicha villa, que son mareantes cofrades de la Cofradía del Señor San Pedro han tenido y tiene mucho tiempo acá, sus ordenanzas, así para navegación y pesquería como para la forma de su cabildo ...*<sup>2</sup>

Una evaluación rígida de la fórmula de *mucho tiempo acá* nos daría una medida de hasta tres generaciones atrás, es decir, mediados del siglo XV. De entonces hacia 1299, fecha de la Carta fundacional de la Villa (que no alude a la Cofradía) hemos de situar la primera etapa, medieval, de evolución del gremio, durante la que van forjando *sus ordenanzas* con similitudes y diferencias a las de otros puertos próximos.

La carta Puebla de Plentzia es el documento preliminar de la Cofradía. Al tiempo que reitera la prefundación hecha medio siglo antes, establece la perimetría del puerto, entre Gorliz, Lemoniz y Barrika y abre un espacio marítimo para la explotación pesquera más rentable: *E términos para vallas matar del agua que corre por medio de Vaguio fasta Portugalete, e podades poner goarda y tener buestras galeas do mas quisierdes*<sup>3</sup>.

Las dos fechas fundacionales que señala la Carta (ca. 1250 y 1299) nos vuelven la mirada hacia atrás, al siglo XII, en el que podemos situar con la mayor prudencia el comienzo de la explotación portuaria. Progresivamente, todos los aspectos necesarios para tal explotación se integrarán en la organización de la Cofradía: las formas de construcción naval, de propiedad de las embarcaciones, de la pesca y su comercialización, de las tripulaciones, de la organización gremial y, en época contemporánea, de la profesionalidad náutica.

La organización gremial y la enseñanza de Náutica han sido, evidentemente, los dos aspectos que más nos han interesado y hemos podido estudiar en los últimos quince años.

A lo largo de cuatro o cinco siglos documentados, algunas cofradías de Bizkaia y Guipúzcoa ascendieron a la calidad de consulados jurídicos-mercantiles (Bilbao y San Sebastián) o, sin ese rango, crearon normativas marítimo-comerciales de la complejidad de las Ordenanzas de 1791, de la de

---

1. Duo, Gonzalo: *La Enseñanza de Náutica en Bizkaia*, (inédito), Ayuda a la investigación de Eusko Ikaskuntza, p. 86.

2. Duo, G.: "Transcripción de las Ordenanzas de la Cofradía del Señor San Pedro de la villa de Plentzia", en *Plentzia. Asterlanak*, Bilbao, 1985, p. 235.

3. Enríquez, Javier: *Colección Documental de la Villa de Plentzia (1299-1516)*, San Sebastián, 1988, p. 5.

Plentzia o, básicamente, en su mayoría, dirigieron las formas y explotación de la pesca, como las de Bermeo y Lekeitio.

El término de la de Plentzia en el siglo XIX parece anunciarse desde el silencio documental que ocurre durante la invasión napoleónica, invasión de la revolución burguesa liberal que liquida el Antiguo Régimen y sus instituciones medievales.

Con la restauración fernandina del Antiguo Régimen renacerá una Cofradía arruinada que se extingue bajo el trienio liberal, recuperándose después a la sombra del oasis *foral* del reinado de Isabel II, llegando a realizar el establecimiento de la Escuela de Náutica, en 1857.

El omega de la Cofradía es tan físico y político como su nacimiento. Desaparece el puerto al ascender el lecho arenoso irremediablemente y la exclusividad gremial frente al liberalismo progresista de la Constitución Gloriosa de 1869.

## 1.2. Génesis

En este apartado y los siguientes ensayamos unas trazas históricas que puedan servir a la comprensión del proceso que produjo la creación de la Cofradía de Plentzia y sus Ordenanzas de 1524.

El asentamiento portuario de Plentzia ha debido seguir pautas generales del antiguo mundo occidental, reproducidas y a nuestra vista a lo largo de la costa cantábrica, periferia tradicionalmente comprendida en la expresión *de Bayona de Galicia a Bayona de Francia*.

Se adapta al modelo de asentamiento del mediterráneo oriental, *promontorios costeros poco elevados sobre la desembocadura de los ríos, urbanizados en forma de parrilla y cono amurallado... con viviendas adaptadas a la topografía, alrededor de calles longitudinales*<sup>5</sup>.

El comienzo de la explotación del puerto de Plentzia tendría calidad de *escala de ruta*, asociado en la retícula de refugios necesarios para la navegación de cabotaje que seguía la singladura del estaño, rumbo a Bretaña, en el ámbito de la explotación comercial de los emporios mediterráneos más poderosos<sup>6</sup>.

---

4. Duo, G.: Ver.

5. García de Cortázar, Fernando: *Breve Historia de España*, Madrid, 1995, pp. 65 y 79.

6. García de Cortázar, F.: *Op. cit.*, p. 86.

### 1.3. Romanización

Durante el imperio romano y hasta las puertas del Renacimiento, la navegación atlántica permaneció reducida al cabotaje. Es decir, sólo se navegaba entre los meses de abril y octubre, a la vista de la costa, fondeando a la anochecida en los puertos de refugio.

Si bien, parece realista admitir un margen de navegación más fluida que la de cabotaje, basada en la pericia de los pilotos, tomando en consideración que la cornisa cantábrica hubo de ser una singladura muy frecuentada para el transporte de la ingente explotación minera de Galicia, Asturias y Pirineo occidental y los consiguientes desplazamientos de mano de obra, colonos y ejército<sup>7</sup>.

Las contadas pero relevantes prospecciones arqueológicas realizadas durante los últimos años en la costa de Bizkaia y Gipuzkoa, manifiestan la intervención de la ingeniería romana de puertos en los de Lekeitio<sup>8</sup>, Oiarso (Irún)<sup>9</sup> y una de las dos cetáreas, la Getaria guipuzcoana.

De manera muy destacada en Oiarso (Irún), centro de dos vías de comunicación: un puerto marítimo-fluvial al pie de las explotaciones mineras de Aia y una ruta terrestre que, remontando el Bidasoa<sup>10</sup> y siguiendo el pie de monte pirenaico llegaba a Iruña (Pamplona) y alcanzaba Tarraco, capital administrativa del área vasca peninsular<sup>11</sup>.

Relacionamos, desde luego, la mayor dinámica del transporte marítimo romano de mineral/fundición, con la evolución de la cultura marítima de los puertos que más frecuentaran, por seguridad, facilidad o riqueza mineral. Estas características convienen a los resguardos de Bermeo, Lekeitio y Getaria y a las explotaciones de Triano y Arditurri, es decir a los abras del Nervión y Bidasoa.

### 1.4. Edad Media

En el área noroeste peninsular, entre los reinados de Alfonso II y Alfonso III (siglos VIII-X) se produjo una gran ampliación del espacio reconquistado. Desde las montañas asturleonesas se llegó a dominar el valle de Mena, Alava

---

7. García de Cortázar, F.: *Op. cit.*, pp. 107, l 08, l 09.

8. Pereda, Iñaki *et alii*: "La villa de Lekeitio (Bizkaia): núcleo urbano desde la antigüedad", en *Kobie. Paleoantropología* nº 22, Bilbao, 1995, pp. 219-246.

9. Rodríguez Salis, Jaime: "La costa vasca en la antigüedad", en *ITSASOA I*, San Sebastián, 1986, p. 230.

10. Caro, Julio: *Etnografía Histórica de Navarra*, Pamplona, 1972, Vol. II, p. 321.

11. Caro, J.: *Los Vascones y sus vecinos*, San Sebastián, 1985, p. 57.

y Castilla nuclear y, hacia el sur, el valle del Duero. Un hinterland amplio y seguro que revitalizó la actividad comercial de los puertos cantábricos<sup>12</sup>.

Desde fines del siglo XII, el control político intervino en la fructífera actividad marítimo mercantil. Primero en Gipuzkoa y después en Bizkaia, se fundaron gran número de villas portuarias, generadas desde el impulso y la competencia del puerto de Bayona, de dominio inglés.

Se vivió un apogeo portuario gracias a diversas circunstancias favorables, como la coyuntura alcista de los siglos XII y XIII, los intereses pobladores de Alfonso VIII y sus sucesores, así como la ordenación del mercado lanero castellano<sup>13</sup>.

A las primeras Ordenanzas de la Mesta (1273) y a la Hermandad de la Marina de Castilla y Vitoria (1296), siguen las fundaciones de las villas de Plentzia (1299) y Bilbao (1300).

El puerto de Plentzia entra en el flujo mercantil del eje norte-sur, Flandes-Bilbao-Vitoria-Burgos, que se va consolidando entre el norte de la Europa atlántica y Castilla, dentro del mercado principal de exportación lanera y mineral y manufactura de hierro<sup>14</sup>.

A lo largo de estas centurias se iría conformando el entramado de actividades y relaciones, profesionales y mercantiles, que desarrolla un puerto activo. Pero el proceso nos está velado por la más absoluta carencia documental a nuestro alcance. Nos limitaremos a suscribir los extremos que apuntan las autoridades históricas en la materia:

a) las ordenanzas del puerto de Plentzia se forjaron teniendo presentes las de Bermeo<sup>15</sup>, cuya primera redacción conocida tiene capítulos atribuibles al siglo XIV<sup>16</sup>.

b) prueba la suficiencia de la estructura portuaria en el siglo XIV que los armadores de Plentzia suscribieran, en 1372, junto con los de Bermeo, Bilbao, Lequeitio y Ondarroa, un acuerdo con el duque de Bretaña que les permitirá el comercio marítimo en sus costas<sup>17</sup>. Pocos años después, en 1384, en la tregua de Boulogne se reconoció a los súbditos del rey de

---

12. Gracia de Cortázar, F.: *Op. cit.*, p. 166.

13. Tena, Soledad: *La Sociedad Urbana en la Guipúzcoa Costera Medieval (1200-1500)*, San Sebastián, 1997, pp. 148 y ss.

14. Díaz de Durana, José R.: *Alava en la Baja Edad Media*, Vitoria, 1986, p. 249.

15. Erkoreka, Josu I.: *Análisis Histórico-Institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991, p. 54.

16. Gracia, Juan: "El sector pesquero en la Historia del País Vasco", en *Estado de la Cuestión de los Estudios Marítimos en el País Vasco*, San Sebastián, 1996, p. 177.

17. Suárez, Luis: *Navegación y Comercio en el Golfo de Vizcaya*, Madrid, 1957, p. 28.

Castilla el pleno derecho a competir en los mercados flamencos. La nao “San Bartolomé”, de Plentzia, hizo carta de contrato, el 22 de julio de 1385, para transportar trigo y bizcocho a L’Ecluse, puerto de Brujas<sup>18</sup>.

Nos atreveríamos a formular una interpretación del puerto de Plentzia a finales de la Baja Edad Media, en base a alguna documentación de comienzos del siglo XVI que presentamos en el siguiente apartado y a la luz, o deslumbrados, por el extraordinario interés que nos han merecido las valoraciones históricas sobre el puerto de Rentería y el Valle de Oyarzun que ofrece la Doctora Soledad Tena en su estudio *La sociedad urbana en Guipúzcoa costera medieval: San Sebastián-Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*.

Entendemos también para el puerto de Plentzia que, a lo largo de la Edad Media, fueron evolucionando las formas de vida de los *transportistas de las mercancías más variadas, realizadas en navíos de su propiedad*, hasta desarrollar una riqueza envidiada por los grupos patricios terratenientes, *quienes intentaron organizar las villas en atención a los propios intereses*<sup>19</sup>.

Relacionando también a los Butrón de Gatika con la organización del puerto de Plentzia, advertimos que se producen los mismos *perfiles profesionales comunes*: comercio internacional Atlántico, propiedad de los navíos, propiedad de ferrerías y de los molinos cerealeros<sup>20</sup>.

## 1.5. Edad Moderna

Al iniciarse el siglo XVI, dos documento municipales nos permitirán situar la hora de Plentzia al término de la Baja Edad Media (pleito de Butrón contra el concejo, en 1506) y al comienzo de la Edad moderna (reformas de las ordenanzas municipales durante el reinado de Isabel I y Fernando V).

Pleiteó Gómez González de Butrón contra la Villa por la construcción de unos molinos de marea, emplazados cerca del puente, al pie de la Villa y ría arriba. Las referencias son muy reveladoras sobre la navegación de la ría y las mercancías más importantes.

La ría era de navegación comercial hasta el término de Butrón: *el dicho río era caudal e publico por donde, de inmemoriales tiempos aquella parte, continuamente avia pasado, andava nabegando e pasava al dicho puerto e palacio de Vutrón, e dende al mar e a otras partes los nabios e barcos cargados de metal, de vena e de fierro, de trigo e leenna e de otras mercadurías...*

---

18. *Ibidem*, p. 56.

19. Tena, Soledad: *Op. cit.*, p. 458.

20. *Ibidem*, p. 460.

Señala Butrón un área portuaria: ... *dicho perjuicio le venia ...a los puertos a donde avia de descargar los nabios e baxeles e pinasas e bateles, especialmente al puerto que dezian de Legarra, que es un gran puerto de carga e de descarga ...*<sup>21</sup>

Si Butrón nos describe el principal puerto de embarque de sus negocios ferrones, en Legarra, el concejo de Plentzia manifiesta su emancipación del poder de Butrón y sus clientes, tomando las riendas de la Villa y del Puerto en la Edad Moderna que comienza.

Al pleitear la construcción del nuevo molino de la Villa, se apoyaba Butrón en la existencia de una concordia o iguala que habían suscrito tiempo atrás, su padre, Juan Alonso de Muxica y el concejo de la Villa, por la que había de servirse ésta, exclusivamente, del molino edificado por Butrón en Arbina.

La contrarréplica de Plentzia clarifica sumamente las circunstancias: *lo que desian yguala e concordia pasara seria e fuera por temor e por miedo del dicho Juan Alonso de Muxica, que a la sazón tenia mucha parte en el condado e señorío de Viscaya, e mandava e vedava todo lo que quería en la dicha Villa de Plazensia e vesinos della, e ponía alcaldes ofisiales los que el quería, que fasian todo lo que el mandava e heran sus parientes e amigos e criados, e aquellos tales harian lo que desian yguala e conbenensia...*<sup>22</sup>

Hemos valorado en el apartado anterior el significado bajo medieval de la situación descrita por el Concejo. En sus ordenanzas de 1508, redactadas por orden del Corregidor, en las que no se alude a la Cofradía de San Pedro, se trata en varios capítulos sobre materias que pocos años después, en 1524, serán de la exclusividad de la Cofradía: regulación del comercio de la pesca en el puerto y de las formas de manufacturar el pescado fresco dedicado a los mercados del interior, medidas de protección de la estructura del puente y sobre ubicación y condiciones de la construcción naval.

Al pleito de Butrón en 1506, que sirve al Concejo para denunciar a aquél y a sus familiares y clientes **organizando la Villa en atención a sus propios intereses**, sigue la Ordenanza municipal de 1508, asumiendo en sus capítulos todos los aspectos de la vida municipal, en los que se incluyen los de la explotación portuaria.

Se diría una muestra de emancipación de la burguesía mercantil de la Villa, frente al núcleo oligárquico medieval de la comarca: los Butrón. Sin embargo, la evolución llevaría su tiempo, como muestra la protesta de Laraudo, en 1516, por haber salido alcalde en el sorteo Sancho Díaz Inglés, *seyendo pariente mayor*<sup>23</sup>. Laraudo fue alcalde del Concejo que hubo de

---

21. Enríquez, J.: *Op. cit.*, pp. 72, 77, 79.

22. *Ibidem*, pp. 118 y ss.

23. *Ibidem*, pp. 292 y 293.



enfrentar el pleito de Gómez González Butrón y en su boca nos atreveríamos a poner las clarificadoras denuncias de 1506.

## 2. FORMAS DE NAVEGACIÓN EN EL PUERTO DE PLENTZIA

### 2.1. A través de las Ordenanzas de la Cofradía: 1525, 1694, 1791, 1814

En este capítulo trataremos desarrollar algunos aspectos en torno a las cuatro ordenanzas de la Cofradía, de las que hicimos la transcripción y unas primeras reflexiones en 1982. Llevan las fechas de 1524, 1694, 1791 y 1815<sup>24</sup>.

Queremos destacar, ahora, los contenidos que especifican las diferentes clases de explotación que ha conocido el puerto de Plentzia en su historia.

Las Ordenanzas de 1524 regulan, preferentemente, la actividad de un puerto pesquero en los capítulos 25, 26, 31, 41, 57, 63 y 65, que se refieren a la pesca y comercialización del besugo, congrio, mielga, cabra y sardina.

De la navegación comercial tratan los capítulos 23, 30, 49, 58, 59, 61, 62 y 64. En el 58 vienen a resumirse todas las clases de singladuras que realizan las embarcaciones de la Cofradía. El capítulo cifra cuánto deben pagar: *todos cuantos navíos mayores y menores fueren de la nuestra Cofradía y desta villa a corsear contra los enemigos de Sus Altezas, de todo lo que adquieren y hubieren de provecho en la dicha Armada ... y en la navegación a Flandes o a Inglaterra o a otros países ... y las pinazas y carreos y azabras que anduvieren por la costa a pasar bena y sidras y fierro y otras mercaderías*<sup>25</sup>.

Señalaremos también el capítulo 62 porque la materia a la que se refiere vuelve a ser tratada en el capítulo 22, nº 6 de las Ordenanzas de 1791. En estas de 1524 establece una medida de represalia contra los impagos de fletes, en general y, específicamente, los venaqueros: cuando el cofrade no hubiere cobrado el transporte de *benas o otras mercaderías de algún mercader o señor o arrendador o dueño de ferrería* a éste no se le volvería a servir hasta que pagara<sup>26</sup>.

Podemos concretar que las modalidades de navegación y comercio de la Cofradía, en torno a 1524, son las de pesca, corso, exportación de lana e importación de manufacturas (singladuras del Atlántico norte) y la benaquería mediante cabotaje (*que anduvieren por la costa*)<sup>27</sup>.

---

24. Duo, Gonzalo: "Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de la villa de Plentzia", en *Plentzia. Asterlanak*, Bilbao, 1985, pp. 127 y ss.

25. *Ibidem*, p. 147.

26. *Ibidem*, p. 148.

27. *Ibidem*, p. 152.

En la Concordia de 1694 con los cofrades de Gorliz que lo eran de antes, como se deduce de los artículos 6, 8 y 12, no se hace mención de nuestro interés directamente, pero se alude a dos puertos, Balandó y Arbina (artículo 8) que relacionamos con el transporte de bena al servicio de la ferrería de Butrón, y *al reparo en los muelles del puerto de Plencia* (artículo 6).

Las ORDENANZAS NUEBAS de 1791 sustituyeron a las *que por el discurso del tiempo, variedad de casos y cosas ocurridas y haberse extendido considerablemente la Navegación de tiempos pasados a esta parte, se han alterado en su mayor parte*. La realización del nuevo reglamento necesario por el aumento de la Navegación, fue comisionado a cuatro cofrades, Orbeta, Sarachaga, Arteaga y Larragoiti, éste último maestro de Náutica *que enseña y tiene aula pública en esta Cofradía*, acerca de quien hemos tratado repetidas veces en otros estudios<sup>28</sup>.

Constan las Ordenanzas de dos partes, la primera titulada SOBRE LA NAVEGACIÓN y la segunda SOBRE LOS OFICIALES DE ESTA COFRADÍA DE PLENCIA Y ELECCIONES DE ELLOS. En la transcripción que hicimos, numerá-bamos las subdivisiones de las dos partes en siete y cinco capítulos, respectivamente, que tendremos en cuenta en este trabajo.

En los capítulos de la primera parte, SOBRE LA NAVEGACIÓN, se distinguen varios ámbitos y tipos de navegación.

En primer lugar, por la obligación de llevar piloto diplomado, la navegación a puertos situados *fuera del distrito del mar de Cantabria en Europa* (Cap. 1, nº 2); o sobre ciertas obligaciones de los marineros al tratarse de fletes entre los puertos *de Baiona de Francia hasta el de Baiona de Galicia* (Cap. 1, nº 8)<sup>29</sup>.

El ámbito de navegación global se refleja también en el primer Capítulo. *Pero quando la Navegación fuere a la América, Asia, o a otras partes remotas...* el capitán debe auxiliarse de un segundo piloto, o pilotín, además del habilitado.

En otras ocasiones se especifican zonas marítimas, *desde Santander hasta Baiona de Francia* (Cap. 2 nº 10), o *navegando en los mares de América* (Cap. 2, nº 35)<sup>30</sup>.

La navegación de cabotaje al servicio del transporte del mineral y fundición se especifican en el Capítulo 2, nº 26 y en varios números del Capítulo 3.

---

28. *ibidem*, p. 156.

29. *ibidem*, pp. 159-161.

30. *ibidem*, p. 166-174.

*Sucede muchas veces que haciendo un Capitán o Maestre convenio o Contrata con algún Dueño o Manipulante de Ferrería, de llevarle ciertos viajes de bena, o la necesaria para su consumo, o de conducirle a torna viaje el fierro de su labranza al Puerto de Bilbao, u otro destino...*

Se castiga el incumplimiento del capitán, protegiendo al dueño de la mercancía<sup>31</sup>.

La misma clase de navegación se reglamenta también en el Capítulo 3, *De las ganancias, modo de partirlas y ajustar las cuentas, y otras cosas.*

Dice el nº 4: *Todo Capitán que desde el Puerto de Portugalete o su ribera de Galindo, o desde el Puerto de Somorrostro, navegare a la parte en el transporte y conducción de bena, será obligado a ..., siendo la descarga y conducción para cualquiera de los Puertos que hay desde FuenteRavia o San Juan de Luz hasta el de Gijón en Asturias, todos inclusive: y pasando de Gijón a cualquiera puerto que hay hasta el de Vivero en Galicia inclusive ...*<sup>32</sup>.

Por consiguiente, atribuimos al puerto de Plentzia dos áreas o campos de actividad, claramente diferenciados. Uno, el de cabotaje, dentro del distrito del mar de Cantabria, de Bayona de Galicia a Bayona de Francia, dedicado principalmente al transporte de mineral desde el Nervión a las ferrerías y de fundición, desde éstas a otros puertos.

Otro, la navegación de altura, más allá del mar Cantábrico, que exige la asistencia de un Piloto diplomado en las singladuras europeas, y de un piloto segundo cuando el rumbo se dirige a América, Asia, etc.

Por ultimo, las ordenanzas de la CAJA DE FONDOS PARA EL SOCORRO DE INVÁLIDOS, VIUDAS, ETC. de 1814, establecida al término de la guerra de Independencia, sólo contiene una alusión y a la navegación de altura: *Si alguno de los Pilotos Hermanos llegase a tener mando de Buque y tuviese precisión de valerse de Piloto de altura, estarán privativamente obligados a llevar a los Pilotos que sean comprendidos en la Hermandad ...*<sup>33</sup>.

## **2.2. A través de la documentación de despacho de la Cofradía: 1768-1826**

### **2.2.1. PREÁMBULO**

La documentación inédita que estudiamos en este capítulo se refiere a medio siglo en cuyo transcurso suceden dos graves fenómenos.

---

31. *Ibidem*, p. 164.

32. *Ibidem*, p. 176.

33. *Ibidem*, p. 203.

En primer lugar, se produce la quiebra definitiva de la exportación marítima de lana castellana y de la distribución del hierro vizcaíno (mineral y manufacturado por la siderurgia tradicional) por medio de las singladuras de cabotaje que casi monopolizaba, en algunas épocas, el puerto de Plentzia.

Se distinguen dos etapas muy diferentes en cuanto a la navegación durante este periodo. La primera de carácter positivo, abriendo las mejores expectativas, hasta 1792. En la decadencia irreversible que sigue a esta fecha, hemos de valorar la gravísima dificultad que supuso para la navegación comercial que se viviera, en los siguientes veinte años, un estado de guerra casi permanente entre la Corona de España, la Gran Bretaña y la República e Imperio francés.

La consecuencia para el comercio marítimo fue un acoso desmesurado de corsarios de pabellones británico y francés, en aguas del Cantábrico, Golfo de Bizkaia y Canal de la Mancha, que hicieron imposible la normalidad de la navegación durante periodos de tiempo muy largos.

La paz reinante desde 1763 se interrumpió en 1777 y los circuitos marítimos habituales de los vascos fueron zona de presas para los corsarios de pabellón británico, a raíz de la guerra de los U.S.A del Norte contra Gran Bretaña.

En 1779 rompió definitivamente la corte de Londres sus relaciones con la de Madrid, aliada a los insurgentes norteamericanos y, hasta 1783, la guerra en el mar tuvo las repercusiones más negativas para la nueva Armada de la Corona de España (batalla de Cabo San Vicente), construida con tanto esfuerzo y, en consecuencia, para la marina mercante y los puertos que quedaron desprotegidos y despoblados de la marinería enrolada en el Real Servicio.

Los escasos nueve años de paz, entre 1783 y 1792, no fueron suficientes para una recuperación de la Armada —que se emprendió enérgicamente, bajo las pautas del Hércules vizcaíno, almirante Mazarredo— cuando el País Vasco hubo de enfrentar la primera invasión francesa, de los ejércitos de la Convención revolucionaria, entre 1792 y 1795.

Para hacer frente y sufrir después los gastos que supuso la invasión, el Señorío de Bizkaia se endeudó hasta cifras que nunca había conocido y, como veremos en su lugar, la Cofradía del puerto de Plentzia manifestó, por primera vez en su historia, una quiebra económica descomunal para sus posibilidades y de la que no se recuperaría.

Siguieron cinco años de bloqueo marítimo británico y acoso corsario sobre el litoral cantábrico, cuyos puertos menores quedaron ya absolutamente arruinados en el último esfuerzo que supuso la formación de la gran escuadra hispanofrancesa que sucumbió en Trafalgar, frente a Nelson, en octubre de 1805.

Vino después la segunda invasión francesa, entre 1808 y 1814.

## 2.2.2. DOCUMENTACIÓN

Entre 1768 y 1826, la Carpeta 1 (legajos 1 y 2) contiene algunos más de los ciento cuarenta documentos que hemos estudiado, de los que casi cien están fechados en torno a 1805.

En su mayor parte consisten en comunicaciones oficiales de la Diputación del Señorío y de la Comandancia Militar de Marina, solicitando el número de marineros y de embarcaciones que dispone la Cofradía, con objeto de establecer los contingentes de levas. Vienen después las reclamaciones para su cumplimiento y las vicisitudes que suscitan: desercciones, inutilidades, pagos, etc.

Para nuestro objetivo, hemos seleccionado las informaciones interesantes sobre las formas de navegación.

Dividimos los contenidos en cinco periodos:

- A- 1768 a 1800.
- B- 1801 a 1805.
- C- 1806 a 1814.
- D- 1815 a 1820.
- E- 1821 a 1826.

### PERIODO A- 1768 a 1800

Acerca de la navegación de cabotaje se confirma en 1769 la actividad de las lanchas de transporte de mineral de cofrades de Plentzia, en relación con los de otros puertos de Bizkaia. Y por una reclamación dirigida a través del Señorío al ministerio de Marina, en 1787, el juego de compensaciones de la Corona a los puertos, a cambio de los perjuicios ocasionados por las levas de marineros, consistente en la adjudicación a las cofradías de fletes de transportes oficiales, en singladuras de cabotaje, para los arsenales de Pasajes, Ferrol, etc.

En 1800, una anotación registra treinta embarcaciones: nueve bergantines de 70 a 80 Tns., dos goletas de 60 a 80 Tns., dos pataches de 40 Tns., seis cachemarines de 29 a 30 Tns., diez pinazas o lanchas y un bergantín de 190 Tns.

Todas las embarcaciones van al mando de un capitán, que se denominaba maestre en las menores, con el gobierno de un piloto en las doce embarcaciones de más de 60 Tns. y con tripulaciones que contaban desde tres hombres en las lanchas, a diez en el bergantín de 190 Tns.

### PERIODO B- 1801 a 1805

En estos primeros documentos del siglo XIX la Cofradía se manifiesta ya en pésimas condiciones, tratando de retener las embarcaciones de su matrí-

cula que huyen de la obligatoriedad del Real Servicio que impone la guerra contra Inglaterra, desencadenada por la alianza franco-española.

Podemos conjeturar que sean de 1805 dos documentos, sin data, reveladores de la ruina económica de la Cofradía.

El primero cifra las deudas contraídas en 63.500 rr. de v., de los que presume poder liquidar hasta 33.704. El otro documento es una anotación que prevé anular varias partidas de gastos y, entre otros, el sueldo del maestro de Náutica. La misma situación y en aquellas fechas la hemos estudiado en el caso de Lekeitio.

Deducimos de la documentación relativa a las continuas levadas de marinería que se reclaman en estos años, algunas noticias acerca de las formas de navegación.

La primera leva de pilotos se produce en abril de 1805, por la que corresponden dos a la Cofradía de Plentzia. Dos meses después, son descalificados de su rango por el Tribunal náutico del Departamento Marítimo de Ferrol. La justificación del Mayordomo de la Cofradía, Juan Bautista Amezaga, apunta que todos los pilotos de la Cofradía son “*costeros y de cabotaje en la Europa, sin más instrucción ..., por lo que no están facultados para superar el nuevo examen de Náutica*”

Pero no puede conciliarse esta afirmación con el hecho de navegar a América, en 1801, la mitad de los barcos de la Cofradía, con pilotos del gremio según las Ordenanzas.

#### PERIODO C- 1806 a 1814

De los nueve años que corren, la mayor parte bajo dominación napoleónica, sólo se conservan cuatro documentos que no son de nuestro interés. Sin embargo, el silencio de las fuentes que estudiamos tiene voz en otras, publicadas desde hace una década y que no dudamos en asociar a este periodo.

Se trata de un expediente titulado *Cuenta de servicios hechos por este Puerto y su Cofradía de Mareantes a las tropas españolas, empezando en el mil ochocientos ocho*. La reclamación económica se solicitó en 1817, por una suma superior al millón de rr. de v. Ha sido publicado por José María Hormaza en PLENTZIA. ASTERLANAK II.

Resumiremos las clases de embarcaciones que se reclamaban por diversas razones: embargos, estragos, etc. Dado que la mayoría se consignan sin nombre, cabe que existan repeticiones de algunas que pudieran haberse recuperado para volverse a perder:

1. Lanchas: cuatro en 1809, cinco en 1810, tres en 1812 y tres en 1813.
2. Cachemarines: nueve en 1810, seis en 1811, seis en 1812 y dos en 1813.

3. Goletas: una en 1810 y dos en 1811.
4. Bergantines: tres en 1810 y dos en 1811.

Es decir, en mayo de 1808, al declararse la guerra de Independencia, la matrícula del puerto contaba, cuando menos, con cuarenta y seis embarcaciones: quince lanchas, que se dedicarían al cabotaje y la pesca, veintitrés cachemarines, también al cabotaje pero alcanzando singladuras más allá del Cantábrico, tres goletas y cinco bergantines capaces para navegar por mares del Atlántico y del Pacífico.

Si relacionamos esta información de 1817, acerca de 1809-1813, con las que nos ofrece el *Libro de cuentas y gastos de lebas. 1717*, que alcanza hasta 1846, vemos que la Cofradía consignaba, oficialmente, en 1805, cincuenta y tres embarcaciones, sin aludir a los cinco bergantines que menciona la reclamación de 1817.

La matrícula alcanzaría cincuenta y ocho barcos.

Desde luego, nos inclinamos a sospechar que fueron bastantes más los de propiedad del concierto de armadores del puerto y sus alledañas, dado que los de mayor arqueo y capacidad de navegación de altura, harían proa al Pacífico para escapar del teatro bélico.

#### PERIODO D- 1815 a 1820

Destacaremos la respuesta de la Cofradía, en 1820, a la reclamación del Señorío acerca de la leva de ese año, en la que se insiste sobre la profesión de verdaderos marinos, que “conozcan el oficio” de los hombres que integran el contingente.

Aclara la Cofradía que, si bien cuenta con unos cincuenta pilotos, de los cuarenta y cinco que navegan, hay cuatro pilotos que “*están en casa en ejercicio a la pesca, único recurso que hoy presenta este Puerto; tanto éstos como los Patrones de Cabotaje, que unidos a los marineros, se ocupan de Labranza y Pesca, formando la dotación de tres lanchas de pesca*”.

Desde esta fecha, por tanto, podemos comenzar a estimar que el puerto de Plentzia presenta síntomas de inutilización comercial. A la quiebra económica se une la pérdida de calado de la Ría, que la Cofradía trata de aliviar barrenando la Barra en 1825.

Pero la tradición marítima de la Cofradía subsiste y se mantiene el número de medio centenar de pilotos.

#### PERIODO E- 1821 a 1826

Comienza el periodo con la disolución de la Cofradía, al establecerse en España el régimen liberal que preconiza la libertad de comercio y anula los

monopolios gremiales. Los mareantes de Plentzia y aldeañas deben reunirse, en orden municipal, para hacer efectivos los contingentes de levadas, al tiempo que se produce la liquidación de bienes de la Cofradía, es decir, la distribución proporcional de sus deudas.

En 1823, de nuevo bajo régimen absolutista y restablecidos los gremios tradicionales, comienza desde la Cofradía de Bermeo un movimiento de protesta por el contingente de leva que le había correspondido, a tenor de la última numeración realizada. Su actitud arrastra a los puertos de la zona este de la costa de Bizkaia, hasta Ondarroa, y será motivo de largas discusiones.

Frente a éstos, la Cofradía de Plentzia queda asociada a las de la zona oeste: Getxo, Portugalete, Deusto, Abando, Barakaldo, Tres y Cuatro Concejos, es decir, entre las aldeañas de la Ría del Nervión.

La división en dos zonas puede obedecer a las casualidades del conflicto, pero el hecho es que, entrado el segundo cuarto del siglo XIX, los mareantes de la Cofradía de Plentzia (pocos marineros y medio centenar de pilotos), aparecen asociados a los del Nervión comercial marítimo y separados de los de los puertos más específicamente pesqueros de la costa del Señorío.

### **3. CONCLUSIONES**

Por consiguiente, se documentan tres formas de navegación en el puerto de Plentzia, con distintas importancias según las épocas.

1. A la pesca se refiere la Carta de fundación de la Villa, en la especialidad de la caza de ballenas. Las primeras Ordenanzas de la Cofradía, en 1525, dedican varios capítulos a su comercialización en el puerto. En la documentación de la Cofradía, en 1820, se asocia la dedicación a la pesca con la decadencia comercial del puerto.

Fuera de los límites de nuestra investigación, es de añadir que la pesca y su industrialización (escabeche) ha conocido en el puerto un desarrollo que llega hasta nuestro siglo.

2. La navegación de cabotaje. Viendo el puerto de Plentzia en su relación con el de Bilbao y, más concretamente, con el transporte de mineral de hierro desde Galdames y Somorrostro a los puertos de alcance de las ferrerías, nos serviremos de las pautas que van clarificándose acerca de la navegación comercial en el puerto del Nervión, para interpretar (con la prudencia que impone una aproximación) la de cabotaje que practicaban los cofrades de San Pedro de Plentzia,

Recordemos que los Fueros de Bizkaia protegían, desde luego, a las ferrerías del Señorío y, cada año, al comenzar los meses de navegación,



desde marzo-abril, el mineral de Triano sólo se servía a las vizcaínas hasta dejar cubierta su demanda. Así, en los meses primaverales de lluvias, cuando las ferrerías trabajaban a niveles óptimos, eran las primeras abastecidas. Después se atendían los pedidos de Gipuzkoa, Laburdi y de la costa oeste cantábrica, hasta Galicia.

Durante la segunda mitad del siglo XVIII, los armadores del puerto de Plentzia sostenían una flota compuesta por una docena, aproximadamente, de lanchas (embarcaciones sin cubierta, tripuladas por dos o tres marineros), dedicadas al cabotaje. Conducían a las ferrerías no sólo el mineral, sino otros muchos productos necesarios para su funcionamiento: piezas de recambio, cueros para renovar las forjas, utillaje especializado y una cantidad impresionante de sidra que consumían los ferrones para compensar la deshidratación producida por su trabajo junto al fuego.

El hierro elaborado se dirigía, bien por tierra a la rentería más cercana, donde se almacenaba (por ejemplo, la ferrería de Butrón a la de Asua), o por mar al puerto destinatario.

Acorde con las líneas generales que conociera el transporte marítimo comercial, la navegación de cabotaje conoció una progresiva recuperación desde 1750 hasta 1792. El puerto de Plentzia vivió entonces la época de mayor desarrollo en este sector, absorbiendo una gran parte del transporte del mineral y manufactura de hierro, actividad que venía realizando desde la Edad Media, en el circuito que generaban las poderosas ferrerías de Butrón.

La quiebra de la siderurgia tradicional vizcaína, que no superó su anquilosamiento técnico, puso fin a esta forma de navegación desde comienzos del siglo XIX, cuando sólo se registran dos o tres lanchas en el puerto de Plentzia.

3. Acerca de la navegación de altura, hemos constatado las relaciones comerciales marítimas del puerto de Plentzia con los del norte atlántico europeo desde el siglo XIV (Bretaña y Flandes, Inglaterra), singladuras que no refiere la Carta de fundación de la Villa (1299) y que se citan en las primeras Ordenanzas de la Cofradía (1525). Veámos también la cuidadosa atención que presta la Cofradía, en sus Ordenanzas Nuevas de 1791 a la profesionalidad de capitanes y pilotos, navegantes en mares situados fuera del Cantábrico, en América y Asia.

En la navegación de altura halla el puerto el puente de enlace entre su dinámico desarrollo durante el siglo XVIII, hasta 1792, y las “nuevas formas de comercio” que apuntan en su proemio las Ordenanzas Nuevas de 1791. Con tal fuerza que, inutilizado el puerto fluvial por la pérdida de calado y el crecimiento de la Barra exterior, seguirá generando numerosas promociones de pilotos –muchos de ellos serán capitanes– para la marina mercante de la matrícula del puerto de Bilbao y otros.

#### 4. BIBLIOGRAFÍA

- Banús, José Luis: “Ordenanzas de la Cofradía de Santa Catalina”, en *Boletín de Estudios Históricos de San Sebastián* n° 8, San Sebastián, 1974.
- Basurto, Román: *Historia de Euskal-Herria*, Bilbao, 1980.
- *Comercio y Burguesía Mercantil de Bilbao en la Segunda Mitad del Siglo XVIII*, Bilbao, 1983.
- Barandiarán, Felipe: *La Comunidad de Pescadores de Bajura de Pasajes de San Juan*, San Sebastián, 1982.
- Beascoechea, José M<sup>a</sup>: *Aproximación a la historia de Plencia a través de los libros de decretos municipales (1741-1846)*, Trabajo de investigación inédito, s.d.
- Bikandi, Juan: “Cofradías de pescadores”, en *Itsasoa* n° 26.
- Bilbao, Jon: “Sobre la leyenda de Jaun Zuria, primer señor do Vizcaya”, en *Amigos del País hoy*, Bilbao, 1982.
- Bélanguer, René: *Los Vascos en el Estuario del San Lorenzo (1535-1635)*, San Sebastián, 1980.
- Ciriqualn-Gaiztarro, M.: *Los Puertos Marítimos Vascongados*, San Sebastián, 1951.
- *Los Vascos y la Pesca de la Ballena*, San Sebastián, 1979.
  - “Portugalete y Plencia”, en *Boletín de la RSVAP*, San Sebastián, 1979.
- Caro, Julio: *Introducción a la Historia Social y Económica del Pueblo Vasco*, San Sebastián, 1984.
- *Los Vascos y el Mar*, San Sebastián, 1981.
  - *Vasconiana*, Madrid, 1967.
  - *Los Vascones y sus vecinos*, San Sebastián, 1985.
- Díaz de Durana, José Ramón: *Alava en la Baja Edad Media*, Vitoria, 1986.
- Duo, Gonzalo: “Transcripción de las ordenanzas de la Cofradía de San Pedro de la villa de Plentzia”, en *Plentzia. Asterlanak*, Bilbao, 1985.
- “Libro de cuentas de gastos de lebas de la Cofradía de San Pedro de Plentzia. 1717”, en *Plentzia. Asterlanak*, Bilbao, 1985.
  - “Extracto del Libro de Acuerdos (1774-1871) de la Cofradía de San Pedro del puerto de Plencia”, en *Bermeo*, Bilbao, 1993.
  - *La Enseñanza de Náutica en Bizkaia* (inédito), Ayuda a la investigación de Eusko Ikaskuntza, 1986.
  - “Cuatro aspectos de la enseñanza de Náutica en el País Vasco” *IV Jornadas de Historia Local*. Eusko Ikaskuntza, 1998.
- Enríquez, Javier: *Colección Documental de la Villa de Plencia (1299-1516)*. San Sebastián, 1988.
- Erkoreka, Anton: *Los Vikingos en Euskal Herria*, Bilbao, 1995.
- Erkoreka, Josu: *Análisis Histórico-Institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Vitoria, 1991.
- “El Hostelage en el Bermeo medieval”, en *Bermeo* n° 6, Bilbao, 1984.

Fernández Duro, C.: *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, 1876.

García de Cortázar, Fernando: *Historia de Vizcaya*, San Sebastián, 1994.

– *Breve Historia de España*, Madrid, 1995.

García de Cortázar, José Angel: *Bizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, 1985, IV vol.

Garmendia, Juan: *Gremios, Oficios y Cofradías en el País Vasco*, Oyarzun, 1979.

Gracia, Juan: “La evolución de las actividades pesqueras y de la cofradía marítima de Lekeitio”, en *Lekeitio*, Bilbao, 1992.

– “Los conflictos sociales en la cofradía de pescadores de Bermeo a fines de la Edad Media a través de sus ordenanzas”, en *Congreso de Estudios Históricos. Bizcaya en la Edad Media*, San Sebastián, 1985.

– “La crisis de la pesca vizcaína en el final del Antiguo Régimen” en *Anuario de Estudios Marítimos Juan de la Cosa* nº 3, Santander, 1980.

– “Las levas de marinería y la cofradía de pescadores de Bermeo en el siglo XVIII”, en *Historia de la Economía Marítima del País Vasco*, San Sebastián, 1983.

– “Los aspectos económicos y la previsión social en la historia de la cofradía de pescadores de Bermeo, a través de sus ordenanzas”, en *Estudios de Deusto*, Bilbao, 1985.

Guiard, Teófilo: *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, Bilbao, 1908, III vol.

– *La Industria Naval Vizcaína*, Bilbao, 1917.

– *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao ...* Bilbao, 1914.

Hormaza, José M<sup>a</sup>: *Plentzia. Diario de Navegación*, Bilbao, 1992.

– “El marino de altura”, en *Plentzia de Butrón-Plencia-Plentzia. Apuntes*, Bilbao, 1996.

– “Apuntes etnohistóricos de Plentzia II”, en *Plentzia. Asterlanak II*. Bilbao 1987.

– “Documentum I. Cuentas de servicios hechos por este Puerto y su Cofradía de Mareantes a las tropas españolas desde 1808”, en *Plentzia. Asterlanak II*, Bilbao, 1987.

Imaz, José Manuel: *La Industria Pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, San Sebastián, 1994.

Labayru, Estanislao: *Historia General del Señorío de Bizcaya*, Bilbao, 1968, VII vol.

Leizaola, Jesús: *La Marina Civil Vasca en los siglos XIII, XIV Y XV*, III vol., San Sebastián, 1984.

Madoz, Pascal: *Diccionario Geográfico-Estadístico Histórico de España y sus Posesiones de Ultramar*, Madrid, 1846.

Malmierca, Aníbal: *Barrika y Sopelana*, Bilbao, 1997.

Mañaricua, Andrés: *Vizcaya, siglos VIII al XI*, Bilbao, 1984.

Rodríguez Salis, Jaime: “La costa vasca en la antigüedad. Navegación y presencia romana”, en *Itsasoa* nº 1.

- Rumeu de Armas, Antonio: *Historia de la Previsión Social en España*, Madrid, 1947.
- Sagarminaga, Fidel: *El Gobierno y Régimen Foral del Señorío de Vizcaya desde el reinado de Felipe II hasta la mayoría de edad de Isabel II*, VIII vol., Bilbao, 1982
- Sarasola, Modesto: *Vizcaya y los Reyes Católicos*, Madrid, 1950.
- Suárez, Luis: *Navegación y Comercio en el Golfo de Vizcaya*, Madrid, 1957.
- Tellechea, José: *La otra cara de la Invencible*, San Sebastián, 1988.
- Tena, Soledad: *La Sociedad Urbana en la Guipúzcoa Costera Medieval. San Sebastián, Rentería y Fuenterrabía (1200-1500)*. San Sebastián, 1997.
- Ugartechea, José Miguel: *Obras Completas*, Bilbao, 1991.
- Uriarte, Rafael: "El tráfico marítimo de mineral de hierro vizcaíno (1700-1850)", en *Historia de la Economía Marítima del País Vasco*, San Sebastián, 1983.
- Uriarte, Rafael: *Estructura, Desarrollo y Crisis de la Siderurgia Tradicional Vizcaína (1700-1840)*, Bilbao, 1988.
- Zabala, Aingeru: "Aproximación a una tipología del cabotaje Cantábrico en la primera mitad del siglo XVIII", en *Anuario Juan de la Cosa* n° 2, Santander, 1978.
- *La Función Comercial del País Vasco en el siglo XVIII*, Zarautz. 1983, II vol.,
  - "La actividad comercial vizcaína a través del puerto de Bilbao, a principios del siglo XVIII", en *Historia de la Economía Marítima del País Vasco*, San Sebastián, 1983.
  - "La guerra en el mar", en *Letras de Deusto* n° 65, Bilbao, 1994.
  - *Mundo Urbano y Actividad Mercantil, Bilbao 1700-1810*, Bilbao, 1994.