

# Tres historias vizcaínas de una otra globalización (1680-1750)

*Juan José Laborda*

HISTORIADOR

## I. PUERTOS: BILBAO AÚN NO CONCENTRABA EL COMERCIO INTERNACIONAL

La Real Hacienda, en 1718, recibió desde el Señorío un informe titulado “Memoria de los puertos de Vizcaya”<sup>1</sup>. No está firmado ni fechado, pero debió redactarse, quizá, un poco antes de que en marzo de ese año se trasladasen las Aduanas al litoral. Su autor podría ser el corregidor vizcaíno de entonces, Carlos de Soracoiz Ayala, o el anterior, Fernando Ventura de la Mata Linares, ahora nombrado administrador de las Aduanas<sup>2</sup>. O tal vez la escribieron ambos.

La “Memoria” describe los principales puertos vizcaínos. En comparación con el de Bilbao (y su sistema portuario de la ría del Nervión), los demás eran capaces sólo para buques pequeños. En total eran once radas o puertos con alguna entidad. El relator del informe los enumera: Somorrostro, Portu-galete, Algorta, Plencia, La Playa de Baquio, Bermeo, Mundaca y su ría, Ea,

---

1. Archivo General Simancas. DGR. 2<sup>a</sup>R. legj. 14, “Memoria de los puertos de Vizcaya”, s/f.

2. Archivo Histórico Provincial Vizcaya. Cuaderno 5173, escribano Juan José de Jugo, Cruz parada de Begoña, 3 de octubre de 1717. Julio Ortega Galindo: *Los caballeros corregidores del Señorío de Vizcaya (siglos XVII y XVIII)*. Fuentes para la historia de Vizcaya, Ediciones Librería Arturo, Bilbao, 1965. Juan José Laborda: *El Señorío de Vizcaya. Nobles y fueros, c.1452-1727*. Marcial Pons Historia, Madrid, 2012.

Elanchove, Lequeitio y Ondárroa<sup>3</sup>. La “Memoria” quería disuadir a la Real Hacienda de su idea de concentrar en pocos puertos las actividades comerciales. Su recomendación era acertada: “Destinar puertos en Vizcaya para la carga y descarga de mantenimientos y frutos del País será muy perjudicial y nacerá de ello no sólo daño a los excluidos sino mucha emulación entre todos”<sup>4</sup>. Era acertada porque a pesar del predominio de la ría de Bilbao, el comercio y las comunicaciones de Vizcaya seguían necesitando de los demás puertos, y no sólo los nombrados, sino de una red de pequeñas ensenadas o embarcaderos en la costa y en las rías como la del Nervión, la del Cadagua o la del Asúa. Estos puntos, navegables con pequeñas embarcaciones –“vasos”, las califica la “Memoria”–, aparecen, a veces, en los documentos de época. Son interesantes por dos motivos. Porque son un indicio de que “el mercado interior” en Vizcaya –en el sentido de que la oferta y demanda eran homogéneas en todo su territorio– aún no estaba formado. Y porque esos lugares, por ejemplo el “puerto de Asúa”, eran puntos por donde las silenciosas pinazas pasaban de contrabando tabaco y otras mercancías<sup>5</sup>. En las condiciones para “el remate del arbitrio de la vena que sale del Señorío”, para los años 1718 y 1719, se pedía atención a ese punto: “Salen caballerías con vena para las Cuatro Villas, condado de Ayala, valle de Mena, y aún a Guipúzcoa, desde el Puerto de Asúa en que los administradores han de tener gran cuidado”<sup>6</sup>. La transcripción literal de la “Memoria” nos devuelve a ese tiempo lejano.

El puerto del valle de Somorrostro, en el concejo de San Julián de Musques, hoy completamente colmatado por los sedimentos (de arena) del río

---

3. AGS, DGR, 2<sup>a</sup>R. legj. 14, “Memoria de los puertos de Vizcaya”: “Motrico que es ya la Provincia de Guipúzcoa”.

4. *Ibidem*.

5. El Asúa desemboca en Erandio y procede de una vega amplia que comprende las anteiglesias de Lezama, Zamudio, Derio, Sondica y Lujua. Desde Lezama, los caminos conducían a Guipúzcoa, sin pasar cerca de villas con vigilancia para el contrabando. Archivo Chancillería Valladolid. Sala Vizcaya legj. 1543/3. Preferencia de navíos en la conducción de vena, 1747. El pleito contiene documentos de 1714. Se nombran los puertos del río Galindo (“ría y canal de San Agustín cercana al puerto de Galindo, donde se carga el fierro que sale de los montes de Triano”) en San Jorge de Santurce, y el “puerto” de Caviso o de Causo en San Salvador del Valle.

6. AHPV, Cuaderno n° 4122, Escribano Baltasar de Santelices, “Condiciones de remate y escrituras del arbitrio de vena que sale de Vizcaya para los años 1718 y 1719”, 22 diciembre de 1717. Don Francisco Idiáquez Butrón y Mújica, IV duque de Ciudad Real, preboste de Bilbao, fue el último pariente mayor del linaje oñacino.

Barbadún o Mercadillo, queda así descrito: “Por la costa de las Cuatro Villas el primer puerto es Somorrostro. Empleados siempre sus naturales en conducir ‘venas’ para otros de Vizcaya y Guipúzcoa, Cuatro Villas y otras partes. En esto mismo trafican las embarcaciones de la ría de Plencia”. En la cabecera de la ría plenciana, o ría de Butrón, se encontraba el complejo siderometalúrgico de los Butrón y Mújica. Con el eclipse del duque de Ciudad Real en estos años, se extinguiría definitivamente el tráfico de minerales entre esa ría y Somorrostro<sup>7</sup>. “El metal de que se hace el fierro –se lee en el documento– es un género de piedra que llaman ‘vena’; ésta se saca de minerales en un monte jurisdicción de la villa de Portugaleta y de los Siete Concejos inmediatos; se conduce al puerto de dicha villa y al de San Julián de Musques, en mulas, y allí lo cargan navíos pequeños de naturales de aquel Señorío y lo conducen a todos los puertos arriba expresados (los 11 enumerados) para pasarlos a las ferrerías que están inmediatos, pues cercanas a todos estos puertos las hay; y labrado el fierro, lo más de ello envían sus dueños en estos navíos que conducen la ‘vena’ a la villa de Bilbao a venderlo. Y acontece vender porciones en los mismos puertos a trueque de mantenimientos, y también enviar en navíos de naturales a Reinos extranjeros fierro para traer a trueque de ello mantenimientos”.

Comercio internacional y trueque: expresión de un mercado interior dual.

“El Concejo de San Julián de Musques –continúa el informe– tiene un puerto con barra por el cual pueden entrar y salir con tiempo apacible y siendo agua viva (marea alta), navíos que cargan 500 quintales. Por este puerto, en el verano, se extrae gran cantidad de ‘vena’ en embarcaciones de naturales del Señorío. Dista de Bilbao 4 leguas por mar y tierra, y de Portugaleta 2 leguas”.

Prosigue: “Portugaleta dista de Bilbao 2 leguas. Fuera de la barra de Portugaleta hay tres puertecillos que llaman Ciérvana, Santurce y Algorta que distan media legua los dos, y el otro algo más. Por estos no se extrae ‘vena’. En el distrito de la costa de dicho Señorío hay otros puertecillos que en sólo hay lanchas para la pesquería, como en estos tres, sin que por eso se conduzca ‘vena’. Ciervána, Santurce y Algorta, sus lanchas sirven de pesca y también de echar pilotos a los navíos que entran a la barra”.

Esta última apreciación de la “Memoria” nos pone delante de dos oficios portuarios: los prácticos, que en la ría bilbaína se conocían como “pilotos lemanes”; y los dedicados al “atoaje”: palabra que procede del francés antiguo,

---

7. Aingeru Zabala: *La función comercial del País Vasco*, I, Haramburu, San Sebastián, 1983, p. 129 y ss. En Plencia se construían las embarcaciones para transportar vena.

significando “remolcar una nave”<sup>8</sup>. Este último oficio era un mixto de las actuales funciones de remolque y amarre.

Bilbao y la ría tenían reguladas esas actividades. Las ordenanzas del Consulado de Bilbao, aprobadas en 1737, recogieron antiguas obligaciones legales<sup>9</sup>. El problema se encontraba con la peligrosa barra de Portugalete. Con vientos frescos y con mareas bajas, el riesgo de varar o embarrancar en la barra era elevado para los navíos que la cruzaban sin la ayuda de los “pilotos lemanes”. Como además, la barra, solía cambiar de posición con los temporales, el servicio de practicaje era una necesidad que Bilbao tenía regulada hacía mucho tiempo.

La denominación de “piloto lemán”, como en otros muchos casos, procedía del mar del Norte: “lead man”, “el hombre que guía por delante”, debe venir de su primitivo origen medieval<sup>10</sup>. Los “lemanes” eran pilotos de los puertos de Portugalete, Santurce, Ciérvana y Guecho (Algorta), autorizados por el Consulado, entre marinos que conocían la costa y la ría<sup>11</sup>.

También eran de esas localidades los que se dedicaban al “atoaje”. Toar significaba remolcar a los navíos desde embarcaciones propulsadas a remo por la ría de Bilbao. Las pinazas, antecedentes de las traineras, aunque portaban vela para navegar a mar abierta, en la ría conducían a los mercantes remando para atracarlos en Zorroza, en el surgidero de Olaveaga o en el mismo Bilbao<sup>12</sup>. En estos años no he encontrado noticias del empleo de sirgas para mover los navíos desde las orillas<sup>13</sup>. El “atoaje” era consecuencia de tener que subir o bajar los barcos

---

8. DRAE. “Toar”. María Moliner: *Diccionario del uso del español*, Gredos, Madrid, 1977. “Atoaje”. Manuel Seco, Olimpia Andrés y Gabino Ramos: *Diccionario del español actual*, Aguilar, Madrid, 1999. “Atoar”. Erkoreka Gervasio: *Análisis histórico-institucional de las cofradías de mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria, 1991, p. 260 y ss.

9. Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la M. N. y M. L. Villa de Bilbao, insertos sus Reales Privilegios, aprobadas, y confirmadas por el Rey nuestro Señor Don Felipe V (que Dios guarde). Año de 1737. Madrid, en la imprenta de Sancha, año de 1796.

10. En Ámsterdam me dieron esta explicación los responsables del puerto.

11. Ordenanzas, Capítulo veinte y seis. De los pilotos lemanes, o de costa, y lo que deberán hacer, y llevar por razón de sus Limanages, o Atuages.

12. *Ibidem*. Capítulo veinte y cuatro. De los capitanes, maestros, o patrones de Navío, sus Pilotos, Contramaestres, y Marineros, y obligaciones de cada uno. En Bilbao se descargaba en los Arenales (mercancías, pero no piedra, madera, arena, cal y otras mercancías a granel), o en los muelles de San Antón Abad, y enfrente, los de San Francisco. En Olaveaga amarraban los barcos de mayor calado. Aquí, como en Zorroza, descargaban con gabarras.

13. Natividad de la Puerta Rueda: *El puerto de Bilbao como reflejo del desarrollo industrial de Vizcaya (1857-1913)*, Autoridad Portuaria, Bilbao, 1994, p. 49. En el siglo XIX se remolcaban buques con sirgas

desde Portugaleta y desde Bilbao. A lo largo de esa distancia, la ría presentaba dos dificultades una vez superada la barra en el Abra: el sentido de la corriente cambiaba con las mareas dos veces al día, y añadido al efecto de la (gran) diferencia de calado, los navíos podían varar o pegar con sus quillas en los bajos arenosos que existían en la ría.

Por lo que se desprende de las Ordenanzas, los que se dedicaban al “atoage” eran pescadores o transportistas de mineral. Cuando un buque se aproximaba al Abra de Bilbao, salían varias pinazas para ofertarle sus servicios de practicaje y de remolque. Las Ordenanzas no separan claramente las dos funciones, de lo que deduzco que en la práctica tampoco estaban separados los negocios y las profesiones. Para ordenar este tráfico marítimo y para evitar conflictos<sup>14</sup> y accidentes, el Consulado nombraba al Piloto Mayor. Era la autoridad máxima para las actividades del puerto y de la ría<sup>15</sup>.

La ría estaba organizada como un puerto europeo que estuviera relacionado con el comercio mundial<sup>16</sup>.

La “Memoria” describe a Portugaleta en función del puerto bilbaíno: “La villa de Portugaleta tiene puerto con barra por el cual entran todas las embarcaciones que vienen para Bilbao y suben por el río arriba hasta Olabeaga, en donde paran las que son crecidas, a hacer las descargas de lo que traen en

---

desde la orilla derecha de la ría. Se utilizaron la tracción de bueyes, pero también la de las personas que arrastraban embarcaciones con maromas o cabos. ¡Solían ser mujeres!, como quedó plasmado en los lienzos del pintor Anselmo Guinea. El arrastre con sirgas sólo fue posible con la canalización de la ría, a mediados de ese siglo. Existió entre Bilbao y Las Arenas un camino llamado “de sirga”. Antes, en la margen derecha, había arenales en los meandros de la ría, consecuencia del efecto estudiado por el físico Coriolis. Y en la orilla izquierda tampoco era posible utilizar sirgas, por impedirlo obstáculos como la isla de Uribitarte.

**14.** En el Cantábrico era usual que normas consuetudinarias arreglasen situaciones como las creadas por varios ofertantes de “atoages” a un mismo navío. Las Ordenanzas de 1737 se refieren a esto en varias disposiciones. Cfr: Jesús Martínez González: *La Compañía en la Manjúa. Estudio monográfico de esta institución de Derecho Consuetudinario marítimo*, Imprenta de la Diputación, Burgos, 1952.

**15.** Ordenanzas. Capítulo veinte y cinco. Del Piloto Mayor de este Puerto, su barra y ría; y lo que deberá hacer y llevar de derechos de entrada y salidas. Los buques de más de 40 toneladas tenían que abonar al Piloto: 35 reales de vellón, por cada entrada y lo mismo por salida, cargados o vacíos, “naturales, forasteros o extranjeros”. Los de menor tonelaje pagaban 22 reales de vellón.

**16.** José Martínez Gijón: *La compañía mercantil en Castilla hasta las Ordenanzas del Consulado de Bilbao de 1737. Legislación y doctrina*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1979. Carlos Petit: *La compañía mercantil bajo el régimen de las Ordenanzas del Consulado de Bilbao, 1737-1823*, Universidad de Sevilla, Sevilla, 1980.

gabarras, y en estas se conduce. Y las embarcaciones y navíos menores suben hasta los muelles de ella, en donde hacen la descarga, y de volver a salir de Bilbao, vuelven a parar en el puerto de Portugalete, esperando tiempo y mar favorables para seguir su viaje. Dista dos leguas de Bilbao a la boca del puerto de Portugalete fuera de la barra”.

Todavía Plencia estaba dentro del sistema portuario de la ría del Nervión: “Plencia tiene puerto con barra por el cual pueden entrar navíos de 400 quintales; que en este puerto hay cantidad de embarcaciones que en el verano sirven para conducir ‘vena’ de el puerto de San Julián de Musques y de el de Portugalete por donde se extrae. Dista de Bilbao por mar 5 leguas y por tierra casi lo mismo. De Plencia a Portugalete, dos leguas. De Plencia a Bermeo, cuatro leguas”.

Más hacia el Este, cada puerto tiene su propio “hinterland”, su ámbito de relaciones: “Bermeo que dista por mar de la barra de Portugalete, puerto de Bilbao (sic), seis leguas largas, y tiene de camino por tierra cinco y media a Bilbao (tales que siendo muy ásperos los tránsitos de Vizcaya, éstos los hacen intratables por inaccesibles). Es puerto acomodado para el desembarco de granos, y embarco de naranjas, fierro, y alguna castaña. Y para todo esto se sirven con comodidad muchas repúblicas de la parte de la Marina. De Bermeo a Mundaca hay dos leguas”.

En documentos notariales o protocolos de los escribanos aparecen en estos años muchos “vergeles” con naranjos y limoneros en casas de la villa de Bermeo, y de las otras villas costeras, como Plencia, Lequeitio u Ondárroa. Los cítricos se utilizaban para obtener zumo, que a falta de vinagre servía para elaborar escabeches.

Mundaca, parecido: “Mundaca (capaz de embarcaciones de algún porte en la común línea de mercantiles) tiene una ría que desde su situación, a la villa de Guernica en legua y media que corre (¿?), da navegación a barcas, pinazas y otras embarcaciones menores, en que pueden llevar con facilidad granos para las repúblicas y frutos del País para la extracción, siendo muchos los lugares que logran cercano beneficio de este puerto. Dista de la barra de Portugalete por mar ocho leguas a corta diferencia, y de Bilbao, por tierra, siete. De Mundaca a Lequeitio, dos leguas”.

Lequeitio y Ondárroa tienen las mismas características: “Lequeitio, que por su situación sirve a cargas y descargas, y dista de Portugalete por mar doce leguas, y de Bilbao, por tierra, como diez, y es de notable beneficio a las repúblicas de su cercanía. La villa de Lequeitio tiene un puerto con barra en el cual pueden entrar navíos no crecidos. De Lequeitio a Ondárroa, tres leguas”.

“Ondárroa tiene como diez leguas largas a Bilbao de camino por tierra (otra nota precisa: “dista de Bilbao por mar 14 leguas, y por tierra algo menos), y a Portugalete por mar como 15 (leguas), y sirve a muchas repúblicas para la provisión de granos y extracción de fierro y otros géneros. La villa de Ondárroa tiene un puerto con barra en el cual pueden entrar navíos pequeños de porte de 400 quintales.”

Las recomendaciones que desde Bilbao se hacían a las autoridades de la Hacienda Real eran congruentes con lo escrito en la “Memoria”. Ante una Hacienda escamada por los fraudes, desde Vizcaya intentaban argumentar con un posibilismo realista: “otros puertecillos del Señorío sólo navegables de vasos (sic) menores, en que suelen socorrerse de granos de la Francia, llevando sus frutos para su provisión; no pueden ser capaces de fraudes, cuya precaución no les tuviese mucha más costa que los ahorros de la introducción. La guarda de todos estos puertos es fácil; los menores porque su situación los preserva de fraudes. Los mayores, porque Bermeo, Mundaca, Lequeitio, Ondárroa tienen la custodia conveniente; pues de Mundaca lo es el teniente general que había en Guernica, y de los demás, los alcaldes de ellos”. (Los funcionarios reales se fiaban más de las autoridades de las Villas que las de las anteiglesias.)

“Fuera de los puertecillos –prosigue la “Memoria”– (que sirven a sí mismos, y a tal, y a cual república vecina en las introducciones) los 4 mayores son precisos; el de Bermeo a mucha parte de la Merindad de Uribe, donde se labra y coge fierro y castaña y naranja y limón en las cercanías del puerto; el de Mundaca a la Merindad de Busturia. Y los de Lequeitio y Ondárroa a las de Durango y Marquina.”

“En cuanto a la pregunta –concluye el informe– para el resguardo en estos puertos: en la mayoría una sola persona que vigile entradas y salidas; en Bermeo, Lequeitio, San Julián de Musques, personas de alguna distinción por ser de más concurso de embarcaciones. Así estará toda la costa vigilada, y será importante que se conceda que en todos estos puertos se puedan descargar todo género de mantenimientos lícitos, y extraer fierro y castaña que son los frutos que en ellos hay. Para que aquellos vecinos con esta libertad logren alivio por lo estéril que es la tierra.”

## **2. PESCANDO LANGOSTAS: COSTUMBRES CONTRA LEYES REGIAS**

El ejemplo de una actividad tan primaria, como obtener recursos en la mar, nos ayuda a comprender que el Señorío de Vizcaya fue una comunidad basada en el Derecho.

En la Sala de Vizcaya de la Chancillería de Valladolid se substanciaron dos pleitos que involucraron a vecinos y a cofradías de pescadores de Lequeitio, Ondárroa, Ibaranguélua, Elanchove y Bermeo<sup>17</sup>. Salvo Bermeo, las otras localidades estaban fuera del gran comercio vizcaíno, y por lo tanto, de las múltiples influencias de la ría bilbaína. Ibaranguélua y Elanchove encajaban perfectamente en la categoría de “puertecillos”, según escribieron los redactores de la “Memoria”.

En 1749, la cofradía de pescadores de Santa Clara de Ondárroa demandó a la de Lequeitio porque esta última impedía a los de Ondárroa, incluso por la fuerza, pescar langostas en las aguas cercanas.

Desde los tiempos de los banderizos, las relaciones entre las dos villas fueron conflictivas. Lequeitio tendía a imponer su mayor peso económico y demográfico. En esta ocasión, los lequeitianos sostenían que tenían un derecho exclusivo para pescar en la zona, algo que justificaban con unas Ordenanzas de los Reyes Católicos, promulgadas en Vitoria el 24 de diciembre de 1483. Tanto sentían sus privilegios pesqueros que acostumbraban a negárselos a los de Ondárroa, y según alegaron los ondarreses en el juicio, lo hacían también con los pescadores de Bermeo. La cofradía de Santa Clara denunciaba que los de Lequeitio les quitaban “los aparejos y las cestas” para capturar langostas. En la vista, los de Ondárroa aseguraron que los de Lequeitio habían llegado a arrebatarles “lanchas y una chalupa”.

La cofradía de Lequeitio presentó las Ordenanzas de los Reyes Católicos para sostener sus pretensiones. Un escribano especializado –“capaz de leerlas”– hizo la lectura del original de 1483, que se encontraba en mal estado. Sus alegaciones se apoyaban en sus derechos históricos, lo que tenía cierta fuerza jurídica. Pero lo que debió convencer a la Sala de Vizcaya, para darle la razón a Ondárroa, fue que el Lequeitio del siglo XVIII ya no era el Lequeitio del siglo XV, un puerto que entonces comerciaba con Francia y con Flandes. Sus antiguos derechos a pescar en aguas exclusivas tenían sentido cuando Lequeitio ostentaba también un liderazgo comercial en la zona. Los documentos relataban las mercancías que comerciaba –“fierro, ropas, trigo, madera y manzanas”–; la actividad comercial de su puerto, con mercaderes, “carreros” o transportistas –“pinazas que se acercan a las velas a comerciar, a comprar y vender”–, etcétera. Pero aquella brillantez económica hacía tiempo que se había trasladado a la ría de Bilbao. Tenía sentido que Ondárroa le disputase los caladeros de peces y de crustáceos.

---

17. Archivo Chancillería Valladolid, Sala Vizcaya, legj. 1116/3, año 1749.

Lequeitio alegaba que su zona exclusiva para pescar llegaba por el Oeste hasta Plencia –“la cala de Plazencia”–, y por la otra dirección se mencionaba el límite de Zumaya. Sus pretensiones se basaban en una serie de documentos con locativos que se referían a puntos de la costa, o a caladeros en la mar, que resultaron confusos<sup>18</sup>. Aunque era legítimo que argumentaran con privilegios de los Reyes Católicos, los jueces no estaban conformes con su interpretación. Lequeitio usó entonces el argumento de que los ondarreses, con sus cestas para pescar langostas, podían “enredarlas con los barcos que trafican de San Sebastián a Bilbao”.

Los de Ondárroa arguyeron como era de esperar: “que han pescado langosta desde inmemorial tiempo, con barcos menores que los de altura”. Otras especies que capturaban eran, fundamentalmente, “pijotas (merluzas), besugos, congrios” y otros pescados de temporada.

El fallo ordenó a unos y a otros a redactar nuevas ordenanzas para que el rey las confirme<sup>19</sup>. Revalidó la sentencia previa del corregidor vizcaíno: “que no se les impida a la cofradía de Santa Clara de Ondárroa pescar langostas desde la Isla del Fraile (San Juan de Gaztelugache) hasta Zumaya, durante los meses de junio a septiembre, inclusive”.

Ésta parece ser la historia de unas villas vizcaínas que al perder su activo comercio medieval ante el poderío de la ría de Bilbao, acabaron pleiteando por privilegios de pesca.

### 3. CAZANDO BALLENAS: VILLANOS CONTRA ALDEANOS

La otra historia trata de un pleito entre las anteiglesias costeras de Ibaranguélua y Elanchove, con la villa de Bermeo, sobre unas ballenas cazadas en enero de 1679<sup>20</sup>. La causa del litigio era que los vecinos de las anteiglesias que habían matado la ballena fueron obligados a entrar en Bermeo –“por orden del alcalde de la villa”– donde la pieza fue subastada, y ellos perdieron los derechos

---

18. *Ibidem*: En las Ordenanzas de 1483, en sus capítulos 81 y 82, mencionaba: “para la mar de España o a la Plaia por pescar”. Ese caladero sigue teniendo el mismo nombre. En el capítulo 34: “Aunque si después remansa el mar y el viento pueden ir a la bajura entre Arzabala e Orgoño que sean francos de diez horas en adelante”.

19. Erkoreka Gervasio: op. cit. pp. 62 y 237. Para las distintas artes, cfr: Antonio Sañez Requart: *Diccionario histórico de las artes de pesca nacional* (1791), ed. facsímil, 2 vols. MAPA, Madrid, 1988.

20. AChV. SV, legj. 1160/1, “Anteiglesia de Ibaranguélua, litiga con la villa de Bermeo por la pesca de ballena”, 1682.

por haberla cazado. Además, les cobraron los impuestos eclesiásticos en esa villa. Las dos partes enfrentadas en la causa presentaron testigos para las probanzas. Con las declaraciones de un conjunto de vecinos, la mayoría marinos, algunos hablando solamente vasco, los jueces se hicieron una composición de lugar de lo ocurrido.

El 6 de enero de 1679, una ballena con su cría apareció cerca de la isla de Izaro “del lado de Bermeo”<sup>21</sup>. Aunque estaba a la vista de esa villa, cinco pescadores y un “chiquillo de ocho años” salieron desde Ibaranguélua para cazarla. Seguramente tripulaban una pinaza con seis remos –“pinazas de seis remos en ayuso”<sup>22</sup>–, y el que la mató, que era natural de Elanchove, iba armado “con un arpón y una jabalina”. El mayordomo de los pescadores de Bermeo afirmó: “vieron la ballena con su cría y la hirieron para asegurar la madre”<sup>23</sup>.

De los documentos se desprende que la ballena que capturaron era una “balaena Biscayensis”, o con terminología más actualizada, una “Eubalaena glacialis”. La ballena franca glacial, o ballena de los vascos, es un cetáceo prácticamente extinguido en el Atlántico norte. Sin embargo, sus poblaciones en el Antártico se mantienen hoy estables. Los individuos adultos miden entre 18 a 24 metros, y su peso está entre 30 y 70 toneladas. Su estampa aparece en los escudos de varias villas cantábricas, por ejemplo, en la de Bermeo. En el pleito de 1679, los bermeanos alegaron a su favor que “fueron los primeros inventores de matar ballenas en esta Costa”. Éstas se acercaban en invierno a las costas del Norte de España. Un maestro chalupero, experto en su caza, y testigo favorable a Ibaranguélua, explicó, en vasco, que “es en tiempo de invierno cuando las pescan”.

La gran ventaja de esta especie es que su captura tiene menos dificultades que otras: cuando mueren se quedan flotando en la superficie. De ahí la denominación de ballena buena, franca o Right Whale<sup>24</sup>.

---

21. Fray Andrés de Alegría, guardián del Convento franciscano de la Madre de Dios de Izaro, testifica a favor de Bermeo. El convento estaba habitado después del ataque de sir Francis Drake en el siglo XVI.

22. Capítulo 56 de las Ordenanzas de Lequeitio de 24 de diciembre de 1483.

23. La cría se debió perder pues no se la menciona al arribar a Bermeo.

24. Committee On the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC): “Assessment and Update Status Report on the Nord Atlantic Right Whale, Eubalaena Glacialis, in Canada”. Ottawa, 2003, [www.cosewic.gc.ca](http://www.cosewic.gc.ca). Manuel de Terán: “La ‘balaena Biscayensis’ y los balleneros españoles del mar Cantábrico”, Estudios Geográficos, vol. 10, n° 37, 1949, pp. 639-668. M. Ciriquiain Gaiztarrro: *Los vascos en la pesca de la ballena*, Ediciones Vascas, San Sebastián, 1978, p. 37

Los testigos, sobre todo los propuestos por las anteiglesias, manifestaron que todos los inviernos mataban varias: “pocos años se pasan sin que los de Ibaranguélua maten dos o tres ballenas en cada uno”. Lo que perseguían era demostrar que naturales de Ibaranguélua y de Elanchove se ganaban la vida capturándolas, mientras que los de Bermeo hacía años que no se dedicaban al oficio. Un maestro constructor de pinazas, de 84 años, vecino de Lequeitio, dio su opinión favorable a las anteiglesias: “los de Ibaranguélua pescan ballenas y tienen armazón para ello. Los de Bermeo hace tiempo que no lo hacen”. El anciano recordaba que “los de Elanchove mataron en un invierno dieciocho, y que la costumbre es dar la lengua y el unto de las tripas a la fábrica de la iglesia de Elanchove”. La opinión de que los bermeanos “han perdido el armazón” se reiterará por varios testigos. Igualmente declararon muchos que en Bermeo “no tienen a nadie en la atalaya, como tienen Elanchove y otras repúblicas, a la vista de las ballenas”. Dos declarantes en la probanza afirmaron, con intención, que los bermeanos sólo “han matado en los últimos tiempos un calabrote que es una ballena pequeña”; “se mató un calabrotte que es valla” (sic). En contraste con esa desganada actitud de los bermeanos, “los de Elanchove dijeron que hubo asonada y repique de campanas”.

La línea argumental de las anteiglesias contra la villa bermeana, ¿define dos sociabilidades? En su último escrito contra Bermeo, resumieron sus argumentos para la Chancillería<sup>25</sup>: Bermeo había justificado su proceder con una Concordia, fechada el 6 de septiembre de 1547, por la que cualquier presa, hecha en la jurisdicción de la villa –“Machichaco, Izaro, punta de Osoarre (¿?) y Arenales de Laida”– estaba obligada a venderse en la villa “aunque fuesen foráneos los pescadores”.

Frente a esa supremacía villana, contrapusieron las tradiciones de la mar: “la costumbre es que se lleve la ballena al puerto del que primero la hiere –manifestó el octogenario marinero y constructor de pinazas–, como hizo él hará doce años en Motrico, cuando hirió una y a su cría, y las llevó a Lequeitio de donde es”.

Los vecinos de las anteiglesias cercanas vivían con menos oportunidades que los de Bermeo: “Viven en invierno de la pesquería, cuando vuelven de la Armada. Los de Bermeo (por el contrario) tienen tierras y viñas”. Varios de los declarantes sostuvieron el mismo parecer, y aunque era parcial, no dejaba de testimoniar la dureza del modo de vida de las pequeñas localidades costeras: “Dice –otro constructor de pinazas y mareante– que desde los once años ha ido a pescar y a ballenar. Es mareante y ha ido a Andalucía, Indias y Ar-

---

25. AChV. SV, legj. 1160/1, rollo hecho en la Corte, 1680.

mada. Todos los años vuelve a Motrico, y la vez que más ha durado su ausencia ha sido trece meses en veintidós años de navegación”.

Intentaron discutir a Bermeo las limitaciones que suponían sus derechos jurisdiccionales. Defendieron la libertad de pescar para todos los puertos y en la mar abierta. Manifestaron que si se reglamenta la pesca se despoblarán las costas “con pérdida y perjuicio para la Armada Real del Océano a la que asisten vecinos de dichos puertos (Ibarranguélua y Elanchove) con plazas de artilleros, marineros, grumetes... etcétera”.

La ballena había sido subastada en Bermeo por 900 ducados, es decir, 9.900 reales de vellón. A la fábrica de la iglesia de la villa le correspondieron 15 doblones, otros 900 reales más. Los que la capturaron sostenían que valía 1.500 ducados “y que se pagaron 900 en Bermeo porque no había gente competente en ese momento”. La sala falló de salomónica manera: que se respete la escritura de la Concordia de 6 de septiembre de 1547, pero condenaban a Bermeo a restituir a Domingo de Goicoechea, el vecino de Elanchove que la arponeó, a 1.000 ducados, que era su valor estimado.

Ese indómito mundo marino cambió mucho, coincidiendo con el fin de la Guerra de Sucesión. Las “ballenas vizcaínas” apenas volvieron algún invierno más<sup>26</sup>. El océano fue humanizándose por entonces, y, como ha escrito Antonio Morales Moya, perdió, así, el carácter “maléfico, repulsivo, amenazadora reliquia del diluvio”<sup>27</sup>. ¿Efecto del final del “mínimo Maunder” (1645-1715), la fase más severa de la “Pequeña Edad de Hielo”?<sup>28</sup>.

---

**26.** Erkoreka Gervasio: op. cit. p. 23: “La información de que disponemos a propósito de las presas hechas por los mareantes de Guetaria, Lequeitio y Elanchove, refleja con las fluctuaciones de rigor, que la actividad ballenera se mantuvo estable durante los siglos XVI y XVII, empezando a decaer en el tránsito del seiscientos al setecientos, para prácticamente desaparecer a lo largo de esta centuria. Esta evolución se confirma también en los datos que poseemos sobre el apresamiento de cetáceos por los pescadores de la villa de Zarauz. En esta localidad, entre 1637 y 1801 se mataron 55 ballenas, de las cuales, únicamente nueve fueron capturadas entre 1717 y 1777, lo que demuestra que frente al empuje que tuvo el seiscientos, en la centuria siguiente esta actividad había iniciado un claro declinar”.

**27.** Antonio Morales Moya: “¿Para qué sirve el paisaje?”, *Revista de Libros*, nº 162, Madrid, junio de 2010.

**28.** Burkhanrd Frenzel y Christian Pfister *et alii*: *Climatic Trends and Anomalies in Europe (1675-1715)*, Gustav Fischer Verlag, Stuttgart, 1994, Emmanuel Le Roy Ladurie: *Histoire humaine et comparée du climat. Canicules et glaciers XIII-XVIII siècles*. Fayard, Paris, 2004. Laborda: *El Señorío de Vizcaya*, p. 29.

## Muestra de profesiones, alfabetización y bilingüismo en localidades costeras vascas:

Cfr: Laborda: "Vizcaya hacia 1700", *Cuadernos de Alzate*, nº 45, año 2011.

VECINO	PROFESIÓN	EDAD	HABLA CASTELLANO	SABE FIRMAR
Lequeitio	hacendado	57	sí	sí
Ondárroa	maestro pinazas	63	no	no
Ondárroa	maestro pinazas y mareante	70	sí	sí
Ondárroa	mareante	40	sí	sí
Ondárroa	maestro pinazas y mareante	46	no	no
Ondárroa	marinero y pescador	72	no	no
Ondárroa	escribano de número	60	sí	sí
Motrico	maestro pinazas	64	sí	no
Motrico	maestro pinazas y mareante	61	sí	sí
Motrico	maestro pinazas y mareante	48	sí	no
Deva	capitán ballenero	44	sí	sí
Deva	marinero y contraestre	42	sí	sí
Deva	herrero y ballenero	44	sí	sí
Deva	mareante	46	sí	sí
Deva	mareante	54	sí	sí
Deva	mareante	58	sí	sí
Lequeitio	maestro pinazas y mareante	60	sí	no
Lequeitio	mareante	38	sí	sí
Lequeitio	mozo soltero	21	no	no
Lequeitio	mozo soltero	21	no	sí
Lequeitio	mareante	21	no	sí
Lequeitio	maestro pinazas y mareante	60	sí	no
Mundaca	maestro pinazas y mareante	60	no	no
Mundaca	mareante	34	sí	sí
Mundaca	mareante	21	sí	no
Mundaca	mareante	44	sí	no
Mundaca	mareante	47	sí	no

VEGINO	PROFESIÓN	EDAD	HABLA CASTELLANO	SABE FIRMAR
Mundaca	mareante	24	sí	no
Mundaca	–	53	sí	no
Bermeo	rentista	74	sí	sí
Logroño	comisario del Santo Oficio	70	sí	sí
Mundaca	mareante	32	sí	sí
Ízaro	fraile guardián del convento	66	sí	sí
Bermeo	mareante	41	no	no
Bermeo	maestro pinazas	41	sí	sí
Bermeo	cura de la iglesia	51	sí	sí
Bermeo	cirujano	48	sí	sí
Bermeo	mareante	46	no	no
Bermeo	beneficiario de las iglesias	47	sí	sí
Ízaro	fraile franciscano	46	sí	sí
Bermeo	beneficiario de las iglesias	32	sí	sí
Bermeo	mareante	64	sí	sí
Bermeo	mareante	26	sí	sí
Bermeo	mareante	21	sí	sí
Plencia	mareante	72	sí	sí
Plencia	mareante	68	sí	sí
Plencia	mareante y regidor	69	sí	no
Lequeitio	maestro pinazas	84	sí	no
Lequeitio	maestro de chalupas	65	no	no
Lequeitio	maestro mareante	57	sí	sí
Lequeitio	maestro mareante	52	sí	sí
Lequeitio	maestro mareante	56	sí	sí
Lequeitio	escribano de número	65	sí	sí
Lequeitio	mareante	70	no	sí
Lequeitio	hacendado	70	sí	sí
Lequeitio	escribano de número	55	sí	sí
Lequeitio	capitán hacendado	44	sí	sí