

LOS ESPACIOS PORTUARIOS VIZCAÍNOS

MUTACIONES Y ADAPTACIONES DE LOS PUERTOS VIZCAÍNOS, SIGLOS XIV-XVI*

ANA MARÍA RIVERA MEDINA**

Resumo: Desde tiempos medievales el Golfo de Vizcaya fue el cauce natural del comercio entre el eje mediterráneo-atlántico y el báltico. En esta coyuntura, las instalaciones portuarias de las villas vizcaínas que tenían puerto de mar – Bermeo, Lequeitio, Ondárroa, Plencia, Portugalete –, así como el interior de la ría de Bilbao, comenzaron a experimentar grandes cambios. Pasaron de ser puertos naturales, con ninguna o escasas infraestructuras con las que atender las necesidades del tráfico, a dotarse de muelles, astilleros, almacenes navales e industrias subsidiarias de todo tipo y condición. Una transformación física pareja al desarrollo de redes socio-laborales acordes con las nuevas actividades.

Ahora bien, todas las obras que se emprendieron fueron demasiado costosas, por su magnitud y por la propia situación de los puertos enclavados frente a un mar rebelde e imprevisible que destruía una y otra vez lo construido; sobre todo si se tiene en consideración que su financiación corría a cargo principalmente de las cuentas concejiles. Porque los concejos bajomedievales eran instituciones de financiación autónoma, que dependían de las recaudaciones fiscales, casi siempre indirectas, para asumir el mantenimiento de su territorio: villa y mar o, en otras palabras, villa y puerto.

Sin embargo, y pese a las dificultades, los puertos vizcaínos estuvieron a la altura de las circunstancias ya que organizaron una estructura portuaria que les permitió, por una parte, convertirse en puertos redistribuidores de las mercancías que llegaban desde el sur o desde el norte; y, por otra, transformar un paisaje natural y convertirlo en un paisaje industrial al servicio del comercio, de la pesca y de la conserva, de la industria naval y de las industrias subsidiarias. Todo ello a costa de unas cuentas concejiles exhaustas.

Palavras-chave: Vizcaya; Villas marítimas; Puentes; Muelles y puertos.

Abstract: Since the Middle Ages, the Bay of Biscay formed a natural route of trade between the Mediterranean-Atlantic axis and the Baltic Sea. Thus, the port facilities of the sea-port towns – Bermeo, Lequeitio, Ondárroa, Plencia, Portugalete –, and those located in the estuary of Bilbao, began to undergo major changes. They went from being natural harbours, with no or little infrastructure to serve their traffic needs, to being equipped with docks, shipyards, naval warehouses and subsidiary industries of all types and conditions. It was a physical transformation accompanied by the development of social and labour networks in line with new activities.

However, all these construction works became much too costly because of their magnitude and the very location of the ports, settled in front of a turbulent and unpredictable sea, which was to destroy any man-made creation, time and time again; especially if we take into account that they were financed only by municipal funds. In the Late Middle Ages, these councils were autonomous financing institutions, depending on tax collection, almost always indirect, in charge of the maintenance of their territory: town and sea or, in other words, town and port.

Nevertheless, despite the difficulties, the ports of Biscay rose to the demands of the situation, as they designed a port structure that allowed them, on the one hand, to redistribute the merchandises coming from South and North; and, on the other, to transform a natural landscape and to turn it into an industrial site open to trading, fishing and conservation, the naval business and other secondary industries. All this at the expense of the depleted municipal coffers.

Keywords: Biscay; Maritime towns; Bridges; Docks and ports.

* Una parte de este trabajo fue presentado al II Encontro «O Mar. Usos, Partimónios e representações». CITCEM – Universidade do Porto. Porto, 20-22 de Octubre de 2011.

** Departamento de Historia Medieval y CC y TT Historiográficas. Facultad de Geografía e Historia. Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED). Email: arivera@geo.uned.es.

1. INTRODUCCIÓN

Mostrar y demostrar la acción del individuo en el marco de las estructuras y de las coyunturas sigue siendo el reto que el historiador tiene ante sí, manifestaba García de Cortázar. En oposición a estas palabras, la realidad demuestra que ha surgido una historia peligrosamente temática, fragmentada, donde prima el concepto de identidad y, como consecuencia, el fortalecimiento y la reestructuración del concepto de región. Este interés que han mostrado los historiadores por la identidad y lo regional, sufragáneos de los estudios geográficos y económicos, cambió el concepto de «región», otorgándole una nueva definición. A partir de ahí, en consecuencia, la reducción del marco de análisis histórico ha traído beneficios como, por ejemplo, la publicación de fuentes y de diversos estudios, la matización de modelos, y el enriquecimiento de los escenarios. Aunque también ha generado perjuicios que se pueden resumir en la atomización de la historia en el ámbito de la síntesis interpretativa para llegar a una impostura territorial, porque nunca se puede equiparar el término región con el de Comunidad Autónoma, puesto que son espacios transnacionales configurados por circunstancias históricas precisas y cambiantes¹.

Por su parte, Saupin comparte opinión con García de Cortázar al creer que las investigaciones referentes al macrocosmos atlántico deben pronunciarse holísticamente. En la presentación de una obra de conjunto sobre las villas atlánticas, indica que existen dos prioridades: el estudio de las relaciones internacionales y el análisis de las mutaciones históricas que hayan afectado a los espacios, a los intercambios y al remodelado de las identidades regionales desde el siglo XV. Porque en la medida en que comprendamos estas relaciones comprenderemos con más claridad cómo se produjo la integración del espacio marítimo (compuesto por comerciantes, capitales, personas e ideas) y cuál fue la evolución de las villas portuarias europeas².

En realidad, y tal vez como explica Solórzano Telechea, siguiendo la teoría de Rogers Brubaker, cuando analizamos las ciudades y las villas marítimas integradas en una red tendríamos que hacerlo en términos de identificación y no de identidad; identificación social, política, económica y cultural. Es decir, en términos de realidades urbanas que presentan rasgos comunes e influencias de modelos y de modas culturales del Mediterráneo y del Mar del Norte y que se manifiestan en el marco jurídico, en los usos, en los instrumentos, en la tipología de las embarcaciones, en los pesos y en las medidas, en las conexiones lingüísticas y hasta en sus sellos³. A esta teoría se adscribe, igualmente, García Fernández, cuando manifiesta que el comercio y, en consecuencia, lo portuario sólo puede ser analizados en un sentido más pleno, en un ámbito de referencia más amplio y extenso: el escenario europeo medieval⁴.

Por nuestra parte, y siguiendo a estos autores, huiremos de la endogamia territorial, analizando el fenómeno de las villas atlánticas vizcaínas y su relación con los concejos

¹ GARCÍA DE CORTÁZAR, 2009: 343-380. LADERO QUESADA, 1991: 159-205.

² SAUPIN, 2006: 9-23.

³ SOLÓRZANO TELECHEA, 2010: 39-61.

⁴ GARCÍA FERNÁNDEZ, 2006: 29.

dentro de un marco mayor, que excede al puro estudio de tipo regionalista o de perspectiva local-provincial. Porque no se debe olvidar que la fundación de las villas portuarias se produce en un contexto de necesidad mayor, que no es otro que alcanzar el impetuoso «tren» de la extraterritorialidad de las relaciones bajomedievales que, en todos los sentidos, supera a los conceptos de identidad y de región tal como hoy se entiende desde la Administración.

2. LA ORGANIZACIÓN DEL ESPACIO: VILLAS Y PUERTOS

En el siglo XII comienza el proceso de urbanización de las villas vascas, cuyo hito lo constituye el fuero de las Salinas de Añana (1134). En esta secuencia se advierten tres etapas de evolución que abarcan desde el año 1200 al 1312. La primera estará centrada en la configuración territorial. La segunda motivada por la necesidad de estructurar y de consolidar lugares estratégicos-políticos y asegurar las comunicaciones con la ciudad de Vitoria como vía para llegar a Castilla por una ruta jalonada de nuevas villas. Es precisamente en este momento cuando se fundan Bermeo y Plencia (1236), a las que se otorga el fuero de Logroño⁵. Finalmente, en la tercera etapa, coincidente con la Baja Edad Media y con la grave crisis del sistema feudal, se intensifica el proceso urbanizador a pesar de la coyuntura, con la fundación de Bilbao (1300), Portugaleta (1322), Lequeitio (1325), Ondárroa (1327) y Guernica (1366) «que llaman el puerto de Guernica», aunque mucho más tarde se configure el puerto de Mundaca. Es decir, primero se procede a reorganizar el espacio interior mediante la reagrupación del poblamiento disperso; después se inicia el desarrollo de las comunicaciones que articularán el comercio castellano con el eje atlántico-báltico; y, finalmente, se consolida el poder establecido a través de los ordenamientos que aseguran un mayor control sobre las rentas y los servicios, a la vez que defienden a las poblaciones de la presión señorial.

Por otra parte, hemos de decir que las excavaciones arqueológicas realizadas en numerosas villas han permitido documentar la existencia de fases de ocupación que preceden a la propia fundación. En otras palabras, unas villas se habrían materializado a partir de asentamientos anteriores, algunos de cuales se remontan a la época romana, como son los casos de Bermeo y de Lequeitio. Otras villas, en cambio, serían de nueva planta respondiendo a una voluntad creadora, sobre todo las fundadas en el siglo XIV, llegándose a convertir en la modalidad imperante en el territorio vasco. Lo cierto es que al llegar la segunda mitad del siglo XIV la costa vizcaína estaba salpicada de villas portuarias que miran al golfo homónimo y cuyo fin es obtener la máxima rentabilidad de la exportación de lanas castellanas y de la producción de hierro de las vetas propias. No cabe duda que la aparición de estas villas rompió el equilibrio social en la medida en que, a partir de la segunda mitad del siglo XIV, las potencialidades económicas aumentan las rentas y con

⁵ Es importante destacar que los ordenamientos vascos encuentran su origen el ~~derecho de francos~~ fueros a través de dos modelos foráneos, los derivados del Fuero de Jaca y del Fuero de Logroño. GONZÁLEZ MÍNGUEZ, 1993: 43-62, GONZÁLEZ MÍNGUEZ, 1997: 189-214. GONZÁLEZ MÍNGUEZ, 2004: 279-309.

éstas el desarrollo de los más variados sectores. Así pues, las villas portuarias van ocupando un lugar de preferencia a la par que aseguran los intercambios más allá de las fronteras. Es el momento en que el mapa de la costa vizcaína se configura tal y como hoy lo vemos.

El texto de las Cartas Pueblas refiere a la jurisdicción marítima. Es más, las mayoría se fundan sobre lo «que dizen el puerto de»; es decir, lo que al legislador le interesa es la condición de puerto de la villa por fundar; le importa fundar la villa para consolidar a la población, pero sobre todo para conservar su puerto libre de intervenciones perjudiciales. Por eso mismo cada fundación irá acompañada de privilegios y de franquicias, para aferrar más a la gente en torno a su puerto. Eso sí, sólo en unos pocos casos, Plencia o Portugaleta, las cartas les conceden las aguas de las rías y las marítimas para su uso. Años más tarde veremos a algunas alegar derechos ancestrales para que se reconocieran sus aguas. Esta defensa no responde a reclamar un derecho de propiedad, sino un derecho de defensa de la exclusividad de una renta⁶.

Por su parte, las ordenanzas municipales, reguladoras de la vida y de las actividades de sus habitantes, surten al investigador de un amplio conjunto de señales que dan cuenta de la importancia del mar para la villa como agrupación humana, y de la propia villa como entidad autónoma que controla las actividades de su jurisdicción⁷. Pero aún más, el mar es visto como sustento, pero al mismo tiempo como una utilidad económica, ya sea por el movimiento portuario en el escenario comercial como por el tráfico de mercancías para utilidad fiscal. Por lo tanto, la condición de villa portuaria o fluvio-marítima añadirá un plus a los recursos con los que se financia el concejo como institución autónoma. Así, aunque no se sepa qué fue primero, si el puerto o la villa, lo cierto es que el mar, y más concretamente su puerto, se convertirá en un codiciado objeto de deseo como medio de financiación para el concejo, la Iglesia y la Corona. De esta manera será posible reconocer el complejo portuario «come principio organizzativo della città-porto»⁸.

3. DEL PORQUÉ DE LA NECESIDAD DE TENER UN PUERTO EXPEDITO

Algunos autores definen al siglo XIV valiéndose de una figura bíblica, al mencionar que en este periodo hicieron acto de presencia los cuatro jinetes del Apocalipsis: el hambre, la muerte, la peste y la guerra. Y efectivamente, así fue. Todo ello se traduce en un duro

⁶ ARÍZAGA BOLUMBURU, 2008, 35: 29.

⁷ En algunas Cartas Puebla hay alusiones más o menos concretas sobre la función del mar. En Plencia se dice: *et erminos para vallas matar del agua que corre por medio de Vaquio fasta Portugalet e, e podades guardar e tener vuestras galeras o ras quisierdes*. Fuentes Documentales Medievales del País Vasco (FDMPV), 17, Doc. A-1: Palenzuela (Plencia), 5 de octubre de 1299. En el privilegio de confirmación de la villa de Portugaleta se lee: *le byport erminos de la mar desde el río Lonvar, donde se par te la tierra del rey e de Menacos fasta Luchana, e a los pescadores que vengán t onel pescado a la dicha villa de Portugalet e y que den quinzaio de pescabo al Señor segunt en Bermeo*. FDMPV, 17, A-2. En Lequeitio (1325) se otorga a sus vecinos que pudiesen andar pescar y salar, comprar y vender... *Ibidem*, 37: 2. En la Carta Puebla de Bilbao de 1300 se lee: *si tenemos por vien que los del Conexo que puedan andar e pescar e comprar e salar, asi como faz en los de Castro e los de Laredo e los de los otros puertos...* *Ibidem*, 9, Doc. 1: 9.

⁸ RIETERBERGEN, 1998: 615-624.

periodo de crisis económica, una crisis que no afectó a toda Europa por igual. La historiografía vizcaína comprueba que ni el hambre ni la peste se manifestó en el territorio vizcaíno de forma virulenta y que, además, la dinámica económica siguió un ritmo creciente. Por ello, a pesar de la situación estructural, las villas portuarias de Vizcaya vivieron un momento de vital desarrollo que se comprueba en su inserción en los circuitos internacionales del comercio. Recordemos que Vizcaya formaba parte de la Hermandad de las Marismas⁹. Más tarde lo haría de la Marisma de España (1407), llegando a poseer un sitio consolidado en Brujas materializado en la construcción de la Casa de los Vizcaínos. Y, ya a comienzos del siglo XVI, la fundación del Consulado de Bilbao demostraría la potencialidad del puerto por sí mismo¹⁰. Paralelamente se expande un comercio y transporte informal como demostrara Ferrer Mallol¹¹ constatando la existencia de transportistas y piratas vizcaínos en torno a las plazas comerciales del Mediterráneo.

Las villas situadas en el seno del golfo de Vizcaya estaban llamadas a cumplir un papel fundamental, y como tales, sus puertos debían contar con buenas instalaciones y completas zonas de servicios. Es decir, con un espacio portuario saneado que atrajera un mayor movimiento comercial. Sus puertos, en ocasiones, eran receptores de los productos del comercio; otras veces eran una mera escala para la redistribución; también emplazamientos para cargas de lanas y de hierro; e incluso lugar de refugio y aprovisionamiento para hombres o de resguardo y de reparación para las naves. En consecuencia eran villas plenamente integradas en la red de relaciones marítimas comerciales del mundo atlántico bajomedieval. De todo ello era plenamente consciente la autoridad municipal y, por supuesto, la Corona. No en vano Bermeo fue considerada la Cabeza de Vizcaya antes de ser sustituida por la implacable villa del Nervión. Así parece quedar demostrado en las ordenanzas municipales y en las sesiones de los concejos.

Pero, evidentemente, ni todos los puertos son iguales ni todas las villas cuentan con los mismos recursos. Hay villas cuyos puertos estaban precedidos por rías, otras se enclavaban directamente en el propio golfo. A unas sus rías las hacían tributarias de los puentes; otras estaban al albur de los caprichos de la mar. Todas atadas a un mar que no dejaba respiro ni a sus habitantes ni a sus autoridades; y todas dependientes del tráfico marítimo, la pesca, la construcción naval o las industrias de transformación.

A lo accidentado de su costa habría que añadir que la mayoría de estas villas marineras eran subsidiarias de sus respectivas rías, que en ocasiones hicieron las veces de puerto. Y si hablamos de rías debemos hacer alusión a sus infraestructuras. Así, los hombres y las autoridades de los puertos de las villas costeras debieron atender a dos cuestiones básicas para el buen desenvolvimiento de las actividades marineras: sus puertos y sus puentes. Es en estos ámbitos donde los concejos desarrollaron una mayor actuación, ya que eran conscientes de la importancia de los beneficios que se obtenían a través de ellos. Pero a la vez, las poblaciones de estas villas sufrieron en sus propias carnes el esfuerzo,

⁹ ORELLA UNZÚE, 2000: 30.

¹⁰ GARCÍA DE CORTÁZAR, 2004: 15-34.

¹¹ FERRER MALLOL, 2000. Ver los números 4, 5 y 6 de *Isas Memoria*. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco.

toda vez que la financiación de las actuaciones corría a cuenta de los llamados impuestos indirectos o sisas, gravámenes temporales que se alargaban en el tiempo y menguaban los bolsillos de los particulares porque recaían sobre los productos de abasto¹².

3.1. DE LAS RÍAS Y DE LOS PUENTES

Las rías de algunas villas vizcaínas forman parte de su infraestructura portuaria por las características de sus márgenes y por su accesibilidad. En cierto modo podemos decir que los puertos fueron tributarios de estas rías, en la medida que se utilizaron para albergar en su entorno el sector servicios de sus puertos. Desde Ondárroa a Plencia comprobaremos que se plasma un aprovechamiento casi idéntico, que además se asemeja al paisaje que ofrecen otros puertos portugueses, gallegos, cantábricos o franceses. E igualmente mostraremos que estas zonas fueron generadoras de una legislación específica por parte de sus respectivos concejos; entre otras cosas porque donde existe una ría hay un puente, que en principio se estimó como paso de peatones o de carretas, pero que con el tiempo fue más que eso. En su entorno, a los «pies» de los puentes se fue organizando un nutrido sector servicios¹³. De ahí la importancia que toman la rías y sus puentes como elemento nodal del espacio portuario.

En los puertos con ría, es decir en los espacios fluvio-marítimos, las pleamares tormentosas, las avenidas o la carga que soportaba el puente por el tránsito de personas, mercancías y animales causaban daños que se sucedían sin solución de continuidad. De hecho, las bases de los pilares, de madera, se pudrían con mucha facilidad, provocando gran disgusto y largas discusiones en sus respectivos ayuntamientos. En ocasiones, temporalmente, se establecían impuestos para hacer frente a los gastos ocasionados, gravámenes que más tarde pasaron a ser permanentes. A lo largo de los siglos bajomedievales manan de las fuentes gran cantidad de datos que indican que las rías y sus puentes eran algo más que un «dolor de cabeza» para las autoridades locales.

En este sentido en los siglos Bajomedievales los espacios fluvio-marítimos que miran a la fachada atlántica además de emprender un vasto proceso de mejoras infraestructurales, prestarán atención a la construcción y el mantenimiento de los sus puentes. Ahora bien, es importante aclarar que no siempre se trata de un puente físico sino que, a veces, se habla de puentes de barcas que unen ambas márgenes. Es el caso de los conocidos puentes de barcas de Oporto¹⁴ y de Fuenterrabia¹⁵. Puertos mayores y menores destinarán parte de sus recaudaciones a las labores de mantenimiento: Bayona impone desde el siglo XIII una sisa

¹² RIVERA MEDINA, 2010: 429-449.

¹³ El concejo de Lequeitio vende a un tonelero un terreno «calbo» en Isunza. Archivo Municipal de Lequeitio (AML), 4 de octubre de 1409.

¹⁴ En Oporto los llamados «passos de barcas» se extendían por todo el curso del río, tanto que fijarían su memoria en la toponimia. Eran pequeñas embarcaciones guidas por un barquero e indispensables, porque la propia morfología del río dificultaba la edificación de puentes fijos en piedra o madera. BARROS, Amândio, 1998: 2067. Asimismo para el caso de los grandes espacios fluvio-marítimos: Miño, Douro y Tejo portugueses puede verse: AGUIAR ANDRADE, Amélia, 2008: 57 y sgtes.

¹⁵ A la villa de Fuenterrabía se le concedió la capacidad de contar con una gabarra que oficiaba de puente en todo el río fronterizo de Bidasoa. ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, 1996: 129-144.

para este efecto¹⁶; también en Burdeos los puentes, serán de dominio público y por tanto dependían la municipalidad, siendo ésta la encargada de su sostenimiento¹⁷; en Santander, el puente sufragado por las arcas municipales, llegó a tener cinco arcos, primero de estructura de madera, y más tarde, de piedra¹⁸. En Pontevedra la villa nace para salvaguardar a su puente «la ponte» construido sobre el río Lérez. Las descripciones que se hacen del mismo ponen de manifiesto la idea de asentamiento de la villa en relación con la salvaguarda del puente. De ahí que pueda entenderse que el gobierno local asista al elemento por la función estratégica que desempeña. Es más el mantenimiento del puente se sufraga con la llamadas «Penas da Ponte» y «Rentas da Prancha» que se perciben por el uso de la zonas de atraque, según consta en el «Cuaderno de posturas» de 1496¹⁹. Finalmente, y a fin de mostrar la situación en los grandes sistemas portuarios fluvio-marítimos peninsulares hay que destacar al complejo portuario de la Baja Andalucía. Como dice Enrique Otte, *Sevilla todo lo debe a su río*. El Guadalquivir, arteria central de este complejo, se extiende desde Córdoba a Cádiz, siendo la zona portuaria propiamente dicha desde Córdoba a Sanlúcar donde se edifican puentes y también se utilizan los llamados «puentes de barcas». De este entramado quizá hay que referirse al más conocido, el puente de Triana, que estaba acompañado por una pontezuela cerca de la Torre del Oro. Los espacios circundantes de ambos edificios oficiaron de zonas de amarre el primero y de zona de entrega de cal y otros productos²⁰.

En Vizcaya, Ondárroa, con su ría, consecuencia del río Aribai, y su puente llamado «de Zubizarra», también fueron objeto de tratamiento por parte del concejo. El puerto histórico se asentó en la desembocadura de dicho río y, más concretamente, en uno de sus meandros a la entrada de la ensenada. Sería, por tanto, un puerto de ría y no de mar²¹. En una de las riberas se hallaban el arenal de Santa Clara y un fondeadero. Desde 1335 la villa recibiría licencia para cobrar cinco dineros por cada nave que pasase bajo el puente de madera, que estaba construido sobre el brazo de mar que entraba en la jurisdicción. Los ingresos recibidos por este concepto se destinaban al mantenimiento del propio puente²². Es decir, el puente ya ofrecía servicios a comienzos del siglo XIV y los emolumentos que generaba se destinaban a reconstrucciones y mejoras. A fines del siglo XV la villa declara no tener rentas suficientes para acometer obras, por lo que le autorizan a realizar un repartimiento no mayor a tres mil maravedíes, cantidad muy discreta si se considera que tan sólo, y según indica la fuente, se percibían rentas por los montes²³. Por Real Cédula, fechada en Burgos a 3 de enero de 1507, doña Juana da licencia a la villa para hacer un repartimiento de cincuenta mil maravedíes para arreglos del puente²⁴.

¹⁶ BOCHACA, Michel; ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz, 2012: 82.

¹⁷ BOCHACA, Michael, 2005: 92-95.

¹⁸ CASADO SOTO, José Luis, 1985: 650.

¹⁹ ARMAS CASTRO, 1992: 56, 289.

²⁰ OTTE, 1996: 105.

²¹ MORAZA BAREA, 2000: 45.

²² CIRIQUIÁIN Y GAIZTARRO, 1951: 79.

²³ FDMPV, 3. Docs. 10 y 14.

²⁴ FDMPV, 12. Doc. 45: 213-214. Por Real Cédula fechada en Burgos a 3 de enero de 1507, doña Juana da licencia la villa para hacer un repartimiento de 50.000 maravedíes.

En Lequeitio, su ría y su puente llamado «de Isunza» constituyen una unidad desde muy antiguo. El puente se construyó en esa línea incierta que divide al río de la ría. Uno de los primeros «edefiços», tal y como lo llaman las fuentes, que habría sido levantado en la primera mitad del siglo XIV. Era de madera, materia prima muy económica por la fácil accesibilidad a los montes de la región. Debido a los frecuentes incendios²⁵ la madera fue paulatinamente sustituida por la piedra. El puente de piedra se construyó sin plano alguno y sin las pertinentes proporciones para que la edificación soportara la dureza del clima, la presión de las mareas, el oleaje o el peso de las cargas que transitaban por su pasarela. Y como veremos, también se financió mediante un contrato de arrendamiento (1463-1473) de los derechos de nasaje²⁶, es decir, con la recaudación de seis maravedíes por cada embarcación que pasare bajo el citado puente. En 1504 el corregidor autoriza un repartimiento extraordinario de tres mil maravedíes cada año. Poco más tarde, otro expediente promovido por la villa solicita autorización para cobrar un impuesto extraordinario. En este expediente se hace referencia a las necesidades de realizar ciertas reparaciones, señalando lo que se cobra para transitar por su pasarela. En 1508, el licenciado Rodrigo Bela Núñez de Ávila expresó:

que avia visto el puente de madera de la villa, que se llama Ysunça, la qual le paresçio que esta muy mal reparada e que se podia reparar con un poco de gasto; que mandaba e mando al fiel de la dicha villa que dentro de los cincuenta dias primeros siguientes, a costa del dicho conçejo, la reparase e aderezase por manera que por desastre o ocaçion non cayese onbre o bestia alguna, so pena de çinco mil maravedis para la camara de su alteza...²⁷

El corregidor directo y ejecutivo para perplejidad de la autoridad concejil, ordena que los gastos de las mejoras deberían correr a cargo de su concejo y señalando que construyeran:

pies nuevos, puntales e aspas que fueran necesarios, quitando los viejos, quebrados e podridos... e quitando las tablas viejas e poniendo nuevas, por manera que se repare y adreçe para muchos annos e non sea menester otro reparo..., e que se haga a costa del conçejo²⁸.

Lo cierto es que la relación del concejo con el puente era una cuestión matemática: un suma y sigue. En 1510 se utilizaron para «lo menudo», es decir para reparos sencillos, casi tres mil maravedíes; en tanto que para jornaleros, tablas, maderas, clavos, «gonzas» de hierro y costas de los oficiales casi dos mil ochocientos maravedíes. Además, en el siguiente quinquenio se acusó un cargo de cinco mil maravedíes por año²⁹. Pero toda reparación resultaba insuficiente. En 1518 «el mar le llevó un pie», ocasionando una

²⁵ VELILLA IRIONDO, 1997: 213.

²⁶ FDMPV, 37, T. I., p. 184. Doc. 73. Lequeitio, 12 de mayo de 1463. Contrato de arrendamiento de «nasaje» por cuatro años a favor de Nicolás Ibáñez de Arteita.

²⁷ FDMPV, 44, Doc. 1, 6: Lequeitio, 1508.

²⁸ RIVERA MEDINA, 2008: 48-53.

²⁹ FDMPV, 40, T. IV: 798.

cuenta de la que no tenemos la cifra, pero que debió ser alta dado que se apuntan los cargos de los carpinteros, de los materiales y de las dietas en comidas. Sin embargo, parece que el puente tuvo sus detractores, porque según el testamento del bachiller Arteyta, tras su muerte, una suma inestimable pasaría a sufragar las reparaciones del edificio. La década del año 1520 marcó un hito en la historia de éste puente. Por aquellas fechas el *Libro Padrón de Hacendera* refleja el cambio, señalando que se construyó un pilar de cal y canto que ocasionó un total de ochenta y dos mil trescientos cincuenta maravedíes sumando diferentes conceptos como materiales, mano de obra, etc.³⁰.

En Plencia, el *Libro del Becerro*, que contiene los papeles tocantes a la villa entre 1495-1552, incluye las ordenanzas municipales y en ellas aparece un capítulo dedicado a la ría y al puente. No sólo señala de su existencia sino que, además, aclara que todas las obras de dicho puente se sufragarían con lo percibido por las multas sobre infracciones «del pescado»³¹. En 1516, durante la visita del Corregidor, se ahonda sobre la utilidad del puente: al parecer las pinazas y los bateles se amarraban a los «pies de la puente», produciendo no pocos estragos en los «maderamientos y tablados» y gran daño para el concejo y sus finanzas, ante lo cual se prohíbe esta práctica, so pena de trescientos maravedíes la primera vez, seiscientos la segunda, y la pérdida de la embarcación la siguiente. Además, se señala qué ingresos son los destinados a los reparos del mencionado puente³².

«La puente», como aparece en las fuentes, generaba grandes gastos inesperados, ya sea por debilidad de las maderas utilizadas, por uso inadecuado, por las tempestades, o por los incendios³³. De hecho, están documentados desde 1496, 1498, 1499 y 1508 los repartimientos que se promulgaron con licencia real para acometer diversas obras³⁴. Y si el puente era importante no lo era menos la ría, donde se extendían bancos de arena en ambas márgenes, arenales que en algunos casos llegaban hasta Górliz. Lo cierto es que entre fines del siglo XV y comienzos del XVI la villa de Plencia había invertido en reparaciones y mejoras de su puente y de su ría más de setenta mil maravedíes, que se obtenían del bolsillo del contribuyente.

La villa de Bilbao, protegida en la entalladura de su ría, tenía más de un puente: Ibeni, El Arenal, Lasao, Castrejana y San Antón³⁵. Entre estos destaca el puente de San Antón, también llamado «la Puente», que ya existía antes de fundarse la villa de Portugalete. Las crónicas indican que los barcos podían amarrarse en sus estribos o *pies* y que, además, se realizaban tareas de carga y de descarga porque, al parecer, ya existía un muro de contención³⁶.

Y efectivamente así pudo haber sucedido, porque desde 1331 Alfonso XI autoriza al concejo para cobrar medio maravedí por el paso de cada acémila, para con ello hacer

³⁰ RIVERA MEDINA, 2008: 50-51.

³¹ FDMPV, 17, B-21: 133.

³² *Ibidem*, 163. Plencia, 15 de septiembre de 1516.

³³ FDMPV, 164. Se prohíbe pasar el puente con tizones encendidos.

³⁴ *Ibidem*, 238-239; 242-244; 246-249; 258-264. Ver también: ROPERÓ, 2008.

³⁵ RODRÍGUEZ HERRERO, 1948: 13.

³⁶ CIRIQUIÁIN Y GAIZTARRO, 1951: 221.

frente al mantenimiento del puente. Seis años más tarde doña María ratifica el privilegio aclarando que lo recaudado se destinaría a «adobar el puente»³⁷. En 1350 un nuevo privilegio ratifica el cobro del peaje o «pontaje», por pasar el puente³⁸. Privilegio que se utiliza cuando en 1475 el preboste de Bilbao reclama el derecho sobre tal recaudación. Ante tanto conflicto, el concejo de Bilbao pide una comisión sobre el asunto al corregidor³⁹. Finalmente, la autoridad municipal logra que los Reyes Católicos confirmen el privilegio de 1335 por el que se autoriza dicho cobro⁴⁰. Pero la madera se corroía con facilidad por la humedad y la dañosa utilización de sus pies, lo que obligó a solicitar licencia para imponer una sisa que se dedicaría a hacer frente a los reparos⁴¹.

Pero el gasto no cesaba. En 1463 se acometió las obras del arco del puente de San Antón y del puente de Castrejana. Sabemos que para la obra de San Antón se nombró a Juan Martínez de Olarte y a otros compañeros maestros carpinteros para su ejecución⁴². Para los trabajos acometidos en el puente de Castrejana se pidió licencia para realizar un repartimiento aduciendo que su estado era peligroso⁴³. Además, se comisionó a varias personas para que cortasen árboles de los bosques de la villa e hicieran las estacas necesarias para dichas obras⁴⁴.

Con el nuevo siglo se abandona la madera como material de construcción para los puentes de la villa de Bilbao. Los datos indican que a comienzos del siglo XVI el puente de San Antón, «la Puente», era de piedra, alomado, de tres ojos, siendo el central de ellos, de gran arco. Similar situación se presentará con «la Puente» de Portugalete. En 1495 en una visita del corregidor se ordena que *se reparen y pongan en perfección calles, calzadas, entradas y salidas e puertos e puentes*. Por estas fechas una gran lluvia e inundación⁴⁵ dejó inutilizada las infraestructuras de la villa portugaluja, por lo que se da licencia para poder repartir cien mil maravedíes⁴⁶ para hacer frente al desastre.

3.2. DE LOS MUELLES

La construcción, el mantenimiento y las reparaciones de los muelles fueron las grandes preocupaciones de las villas marineras europeas desde la Baja Edad Media. La tendencia creciente de los intercambios entre las, llamadas por Solórzano Telechea, «nereidas del norte» fue el disparo de salida de una carrera muy costosa en recursos financieros y humanos. Recursos con los que dotar a los puertos de infraestructuras e instalaciones útiles para las actividades «domésticas», es decir, de la propia villa; pero sobre todo para el

³⁷ FDMPV, 90, Doc. 16: 43. Lerma, 24 de febrero de 1336.

³⁸ RODRÍGUEZ HERRERO, 1948: 13.

³⁹ FDMPV, 95, Doc. 138. Trujillo, 17 de julio de 1479.

⁴⁰ *Ibidem*, Doc. 72. Córdoba, 13 de junio de 1483.

⁴¹ FDMPV, 90, Doc. 98: 396-399. Segovia, 15 de junio de 1480.

⁴² *Ibidem*, 223. Bilbao, 11 de junio de 1463.

⁴³ *Ibidem*, 206-207. Bilbao, 10 de junio de 1463.

⁴⁴ *Ibidem*, 212. Bilbao, 10 de junio de 1463.

⁴⁵ Archivo de la Chancillería de Valladolid (ACHV), RGS, 362. Burgos, 22 de febrero de 1495. Los vecinos de Portugalete piden provisión de fondos debido a las avenidas y «grandes aguas».

⁴⁶ FDMPV, 12. Burgos, 24 de setiembre de 1495.

tráfico inter-portuario o de escala que implicaba al rosario de puertos que tenían como destino las ciudades del norte de Europa. Era evidente que el enclave que contara en su haber con buenas infraestructuras resultaría de gran rentabilidad y sería muy visitado por las embarcaciones, cuyos cargamentos contenían materias primas junto con productos semi-transformados y manufacturados para abastecer las villas, lo que a su vez dinamizaría el circuito interior terrestre.

Estas transformaciones del paisaje portuario son visibles y constatables desde el siglo XIV, especialmente después del primer tercio. Ahora bien, estas obras, de lo que podríamos considerar una primera etapa constructiva, son difíciles de situar en el entorno portuario porque no existe, hasta hoy, ningún tipo de testimonio material que permita hacerse una idea de cómo eran, dónde estaban y cómo se disponían. No obstante, la documentación consultada brinda pistas suficientes para ofrecer un panorama de las infraestructuras e instalaciones desarrolladas en los puertos vizcaínos. El continente informativo lógicamente es mayor en los puertos principales y de gran movimiento (Bermeo, Lequeitio, Bilbao y Portugalete), y fluye con cuentagotas en los puertos menores (Mundaca o Plencia).

Así pues, en Bermeo existieron tres puertos: Chico, Mayor o Artza y Portuondo (que en realidad estaba situado en la jurisdicción de Mundaca). Según las ordenanzas de la Cofradía de 1353, el puerto Chico era el puerto propiamente dicho, aunque sin muelles, ni obra de fábrica de ningún tipo. Más tarde se levantaría el guardamar de Santa Clara. El puerto Mayor o Artza oficiaba de desagadero del río Artigas, lugar donde varaban las naves. A fines del siglo XV, en 1494, comenzó a construirse en este sitio un muelle de atraque, carga y descarga que se terminó de construir en 1505. Para afrontar la obra se obtuvo licencia real para imponer una sisa sobre el trigo hasta el momento en que se culminara el proyecto⁴⁷. Para esta época se señalan tres muelles: uno arrimado a tierra, otro de atraque y el tercero en el Artza⁴⁸. El puerto completó su infraestructura hacia 1560, cuando el puerto Chico se abrió al socaire.

El verdadero puerto de Mundaca era el llamado Portuondo, disputado por Bermeo⁴⁹ del que se desconoce su infraestructura aunque sí existen informaciones para 1494, momento en que se encarga al licenciado Loarte un estudio sobre la canalización de la ría de Guernica con el fin de acortar la distancia de Guernica a la barra de Mundaca. Este es un puerto artificial, construido en forma de círculo y hacia el canal. Su entrada estaba dividida en dos pequeñas dársenas⁵⁰.

La información sobre la infraestructura portuaria de la villa de Lequeitio se remonta al año 1381, cuando se decide que parte del producto de la venta de las lenguas de las ballenas capturadas habría de ser destinado a la reparación de los muelles, lo que significa que para esa época existía, al menos, un muelle: nos consta el llamado «Holandaco Molla» Es precisamente el nombre de este muelle el que indica la importancia del puerto

⁴⁷ LABAYRU Y GOICOECHEA, 1972: II, Apéndice n.º 46: Sobre hacer un muelle en Bermeo, 4 de setiembre de 1500.

⁴⁸ RIVERA MEDINA, 1997: Cap. 1.

⁴⁹ FDMPV, 128. Doc. 112. Valladolid, 12 de agosto de 1502. Ejecutoria confirmando la ejecución de la sentencia dictada en el pleito entre la villa de Bermeo y la anteiglesia de Mundaca sobre la jurisdicción del puerto de Portuondo y Arcaeta.

⁵⁰ LABAYRU Y GOICOECHEA, 1972: 498.

para el tráfico del norte, porque al parecer era el muelle de amarre de los barcos procedentes de tierras holandesas. Pasada la primera mitad del siglo XV, entre 1463 y 1473⁵¹, se construye un nuevo muelle de cal y canto. Hay constancia de los reparos que se hicieron en 1504 en dicho muelle, ahora conocido como Arranegui⁵². Lo cierto es que en 1505 se mencionan dos muelles, uno de sesenta y dos brazas (Arranegui), orientado al norte; y otro de diecisiete brazas, orientado al sur. Poco más tarde, en la primera década del siglo XVI se tramita un expediente para imponer un tributo extraordinario a fin de reparar los muelles y las instalaciones portuarias en general⁵³. También se llevan a cabo obras de ampliación del puerto, alargando el muelle existente y construyendo otro en el sur capaz de cerrar el perímetro y evitar así el avance de la segunda barra⁵⁴.

Las fuentes sobre las infraestructuras e instalaciones portuarias de las villas de Plencia y de Ondárroa son verdaderamente escasas. En Plencia no existen referencias a sus muelles, probablemente porque este puerto se especializó en construcción naval y como centro de aprovisionamiento de hombres para la Armada. En Ondárroa, hasta el siglo XVI sólo se habían construido unas lengüetas de piedra y se constata que las inmediaciones del puente obraban de fondeadero.

La vida portuaria de estas villas vizcaínas quedó eclipsada por el crecimiento comercial y, por ende, por las infraestructuras e instalaciones del conocido como Abra bilbaíno que conforma un brazo de mar con dos puertos visibles y reconocibles: el de Bilbao y el de Portugalete. Las primeras referencias sobre ellos aparecen en una carta de marear del primer tercio del siglo XIV diseñada por Dulcert, donde se mencionan los puertos de *Birvao* y *Galeta*. Es evidente que ya para estas fechas se desarrollaba algún tipo de actividad comercial o transportista en estos enclaves. Los planos de la villa y su ría de 1375 y 1442 nos permiten entender la disposición de sus muelles. En dichos planos la villa queda prácticamente rodeada por la ría y el brazo de mar; situación que cambiará paulatinamente entre mediados del siglo XV y mediados del siglo siguiente.

En 1402, un siglo después de la fundación de la villa del Nervión, se edifican el muelle adjunto al puente de San Antón, el de la calle Somera, el del puente de la calle de Santiago y se comienza la edificación del muelle del Portal de Santa María. Fue una gran obra que dio otra faz a la ribera izquierda junto a la villa. La propia cuantía y calidad de las obras dan cuenta de la importancia que ya por aquella época tenía el enclave como puerto de importación y de exportación para Castilla, desbancando a Bermeo, otrora cabeza de Vizcaya.

En Bilbao, la primera gran obra realizada en 1463⁵⁵ fue en las márgenes de la ría: rampas, muelles y muros; se concluyeron los trabajos del muelle de la calle Somera junto

⁵¹ RIVERA MEDINA, 2008: 52.

⁵² FDMPV, 39. Doc. 196. Lequeitio, 29 de marzo de 1504. Memorial presentado por la villa de Lequeitio para realizar un repartimiento extraordinario.

⁵³ FDMPV, Doc. 198.

⁵⁴ RIVERA MEDINA, 2008: 3-55.

⁵⁵ Archivo Foral de Bizkaia (AFB/BFA), Municipal, Bilbao, Antigua, 263/001/012. «Cuentas de lo gastado por la villa de Bilbao en el pedido del año 1463, la construcción de muelles y otras cosas, elaboradas para girar los repartimientos necesarios». Véase también: FDMPV, 55. Doc. 2. Acuerdos tomados por la villa de Bilbao en 1463. Bilbao, 13 de mayo de 1463.

al puente de San Antón; se reconstruyó el muelle de Santa María; y finalmente se delineó un muelle más en las cercanías de la calle Santiago⁵⁶. La deuda del consistorio se fue incrementando de tal manera que además de las imposiciones que se establecieron en su momento para sufragar las obras, en 1509 se pidió otra licencia para «echar» sisas por un total de casi seiscientos mil maravedíes⁵⁷. Igualmente, en 1512 se hicieron unas obras en el dique del Arenal que estuvieron a cargo de Juan Saes de Aris y Juan Ochoa de Uriondo. La obra consistía en realizar en los muelles el estacado con sus pértigas⁵⁸.

En 1539, con licencia otorgada en 1532, se levantó una estacada de contención y encauce junto al convento de San Agustín y se construyó un murallón en el Arenal que posteriormente, y gracias al proyecto del maestro Juan de Lariz, formaría el nuevo muelle del Arenal. Esta obra fue fruto de la necesidad: el calado de las naves impedía su acceso hasta el puente de San Antón. Finalmente, en 1553, tras una grave inundación que arrasó no sólo las infraestructuras portuarias sino también las edificaciones de la villa, se procedió a realizar un estudio sobre todas aquellas estructuras que debían reconstruirse. Así como se elaboró un informe, avalado por testigos cualificados, de las actuaciones en torno al puerto y su ría.

En esta ocasión recurrieron nuevamente a los maestros expertos que habían servido a la villa, Ochoa de Uriona y Juan de Catilnaga, maestros canteros, quienes señalaron:

Yten los edifiçios e costa que se a deazer en rremediar los cais y muelles de la carga y descarga de las mercaderías y de otras cosas de la dicha villa y de su rribera porque sin ella ni el pueblo ny estranxeros no se podrían entretener por estar todo perdido o derraizado del centro en muchas partes e según los materiales e qe costa se podrían costar diez mill ducados, quinientos ducados mas a menos⁵⁹.

Sobre la villa y puerto de Portugaete existen datos de su infraestructura portuaria desde fines del siglo XV. Será a partir de una gran inundación cuando, en 1495, en un acta del concejo de la sesión celebrada con motivo de la visita del corregidor se expresa la necesidad de reparar la infraestructura portuaria y su puente. El corregidor acepta la propuesta y se inicia la construcción de un nuevo muelle, para lo cual se autorizó un repartimiento para financiar los trabajos⁶⁰. Iniciado el nuevo siglo, en 1507 se otorga licencia a la villa para repartir cincuenta mil maravedíes para realizar obras de mantenimiento y de mejora del espacio portuario entre otros⁶¹. En 1530 se levantó un muelle en Portugaete de sesenta brazas que se iría ampliando hasta alcanzar trescientas cincuenta brazas. A

⁵⁶ FDMPV, 71. Doc. 1. «Cuentas y repartimiento vecinal realizado en la villa de Bilbao para pagar el pedido de 1463 además de otras deudas. Edificios de los muelles y puentes». El repartimiento fue de 323.580 maravedíes. Bilbao, 19 de enero de 1464.

⁵⁷ FDMPV, 98. Doc. 319. Valladolid, 18 de setiembre de 1509.

⁵⁸ *Ibidem*, 108. Doc. 386. Cuentas de la obra del Arenal. Año 1512.

⁵⁹ (AFB/BFA), Municipal, Bilbao, Antigua, 0028/001/006; 0028/001/007; 0076/001/028; 0076/001/029; 0076/001/030; 0076/001/037; 0076/001/043.

⁶⁰ FDMPV, 12. Doc. 16. Portugaete, 12 de agosto de 1495. Doc. 17. Burgos, 24 de setiembre de 1495. Puede verse el documento sobre la inundación en ACHV, RGS, Leg. 362. Burgos, 22 de julio de 1495.

⁶¹ *Ibidem*, Doc. 45. Burgos, 3 de enero de 1507.

pesar de que el arrendamiento de la obra se subastó a veinticinco ducados la braza, nadie acudió, resolviéndose su contratación por jornal, a cincuenta ducados la braza. En 1538 continuaron con una ampliación a base de sisas y de repartimientos. Lo cierto es que cerca de mediados de siglo el muelle contaba con cuatrocientas brazas. De esta manera, el perfil del puerto de Portugalete se dispone para iniciar la reactivación de la villa en la Edad Moderna.

4. CONCLUSIÓN

Es evidente que a partir del siglo XIV las villas marineras de Vizcaya iniciaron una denodada carrera en pos de su integración en los circuitos comerciales europeos. Sabido es que los mareantes y los mercaderes vascos surcaron desde muy temprano tanto el Mediterráneo como el Atlántico, y no tardaron en adecuar sus infraestructuras para aumentar el fluir de naves por sus puertos. Además, y en paralelo, se fortalecía la industria del hierro que los hacía aún más atractivos para el transporte y el comercio.

En este empeño unas villas tuvieron mejor suerte que otras. A un primer desarrollo de los puertos de Bermeo o de Lequeitio, se suma el aplastante avance (en todos los sentidos) del puerto de Bilbao y de Portugalete con su ría y canal que oscurecerán cualquier intento de sus vecinos. No obstante, el conjunto de los puertos vizcaínos muestran, a partir de una suma de intereses, el afán por construir y reconstruir una y otra vez las infraestructuras portuarias y mantener saneados sus rías y sus puentes, a pesar de la meteorología adversa que azotaba sin piedad las construcciones portuarias.

El resultado de esta larga y costosa carrera por conseguir infraestructuras acordes con las necesidades del tráfico de importación y de exportación fue, sin duda alguna, el abatimiento de las cajas concejiles, la pérdida patrimonial de la propia institución, un desbordado aumento de la fiscalidad; en suma, balances contables negativos. Al mismo tiempo, si bien es cierto que las infraestructuras se muestran acordes con las necesidades que imponía la modernidad, no es menos cierto que produce un impacto desolador para las poblaciones que por una parte se ven casi asediadas por la política fiscal, sobre todo por los impuestos al consumo; y, por otra, están obligadas a colaborar, léase trabajar obligatoriamente, en cada obra.

5. ANEXOS

Tabla 1: Infraestructura de los puertos vizcaínos (Ss. XIV-ca. 1530), según las informaciones de los concejos

PUERTO	MUELLES	ASTILLEROS	FONDEADEROS	VARADEROS	BOYASYBALIZAS	BATERÍAS
Ondárroa	– s/n	– Icaran – Berriatúa	– Junto al puerto de carga	– Junto a la iglesia en bajamar	– s/d	–
Lequeitio	– Arranegui – Holandaco Molla	– Plaza del Astillero – Acurtua – Zubieta – Isunza	– Puerto Chico – Ribera – Isunza	– s/d	– s/d	– «La Tala», Atalaya de Abajo o de La Cruz, piezas de artillería (torre)
Bermeo	– Artza – Ribera	– Ribera – El Artza – Los Molinos – Rinconada – Lamiaren – Puerto Chico	– Portuondo	– s/d	– s/d	– Torre de Santa Eufemia
Bilbao	– Calle de Somera – Puente de Santiago – Santa María – Entre el Hospital y San Antón	– Ibaizábal – Ibeni – Barrencalle – Zorroza – San Nicolás – Sendeja – San Mamés – Las Ibarras	– San Francisco	– s/d	– Boyas (6) y señales	– s/d
Portugalete	– s/n	– s/n	– s/n	– s/d	–	– Torre del puerto o El Solar
Plencia	– s/n	– Plaza del Astillero	– En la ría	– s/d	–	–
Mundaca	– s/n	– Laida	– Portuondo	– s/d	–	– s/d

Fonte: Elaboración propia a base de los datos obtenidos de las fuentes y de la bibliografía.

Tabla 2: Rías y Puentes

VILLAS	FECHA (CONCEPTO)	INGRESOS / GASTOS
Ondárroa	– 1335 (Pontaje)	– 5 dineros a las naves que pasarán bajo el puente
Puente de Zubizarra	– 1335-1400 (Propios) – 1507 (Repartimiento)	– 3.000 mrs. – 50.000 mrs.
Lequeitio	– 1463-1473 (Nasaje)	– 6 mrs. por embarcación
Puente de Isunza	– 1504 (Repartimiento) – 1510 (Propios) – 1520 (Repartimiento y sisas)	– 3.000 mrs. – 5.000 mrs. – Construcción de cal y canto: 83.000 ms.
Plencia	– 1495-1552 (Multas del pescado) (Multas por amarrar naves a sus pies) – XV-XVI (Repartimientos) – 1516	– 300-600 mrs. o pérdida de la nave – 60.000 mrs.
Bilbao	– 1335 (Pontaje)	– 0,5 mrs. por c/ acémila
Puente de San Antón	– 1350 (Pontaje)	–
«la puente»	– 1483 (Sisas por reparos)	–
Existían otros puentes	– 1509 (Sisa) – 1553 (Sisa)	– 90.000 mrs. – 4.500 ducados
Portugalete	– 1495 (Repartimiento)	– 100.000 mrs.

Fonte: Elaboración propia a base de los datos obtenidos de las fuentes y de la bibliografía.

Tabla 3: Inversiones, gastos y gravámenes en muelles según la información del concejo

PUERTOS	FECHA	DESCRIPCIÓN DE LA OBRA	COSTO	MODOS DE FINANCIACIÓN
Ondárroa	1500	– Lengüetas de piedra	–	Sisa
Bermeo	1494	– Muelle del Artza	–	Sisa
	1500	– Arreglo de muelles	–	
Lequeitio	1463	– Cinco brazas de un muelle nuevo	–	Nasaje
	1505	– Sesenta y siete brazas – Arranegui		
Bilbao	1463	– Somera		Sisa
		– Santiago	325.000 mrs.	
		– Santamaría		
	1500	– Arreglos de muelles	–	
	1523	– Muelle del Arenal	–	–
	1527	– Muro de contención junto al puente	–	Sisa
	1539	– Muro de contención junto a San Agustín	–	–
	1553	–	10.000 ducados	Sisa
Portugalete	1495	– Arreglo de muelles, puentes, fuentes y calles	100.000 mrs.	Sisa
	1502	– Arreglos en «la barra»	–	
	1530	– Sesenta brazas de muelle	3.000 ducados	
	1540	– 340 brazas de muelle	1.650 ducados	

Fonte: Elaboración propia a base de los datos obtenidos de las fuentes y de la bibliografía.

FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

Fuentes manuscritas

Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARCHV).

Archivo Foral de Bizkaia (BFA/AFB).

Archivos Municipales de Bilbao, Bermeo, Lequeitio, Plencia, Portugalete.

Fuentes Impresas

Eusko Ikaskuntza/Sociedad de Estudios Vascos: *Fuentes Documentales Medievales del País Vasco* (FDMPV), N^{os}: 8, 12, 15, 17, 30, 31, 37, 38, 39, 40, 43, 44, 51, 55, 56, 70, 71, 90, 95, 98, 108, 126, 128, 135.

Bibliografía

- AGUIAR ANDRADE, Amélia (2005) – *A estratégia régia em relação aos portos marítimos no Portugal medieval: o caso da fachada atlântica*. En ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Angel – *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera, 27-30 de julio de 2004*. Logroño: IER, p. 57-90.
- ARMAS CASTRO, José (1992) – *Pontevedra en los siglos XII a XV. Configuración y desarrollo de una villa marinera en Galicia Medieval*. Pontevedra: Fundación «Pedro Barrie de la Maza Conde de Fenosa».
- ANDRÉS MORALES, Alfonso de (1991) – *Urbanismo y arquitectura en el Bilbao del siglo XVI*. En *Bilbao, Arte e Historia*. Bilbao: Diputación Foral de Vizcaya.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz (1996) – *La perception de la frontière en Guipuzcoa au Moyen Age*. En *Les villes frontière. Moyen Age – Époque Moderne*. Paris: L'Harmattan, p. 129-144.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Angel (2007) – *La construction d'infrastructures portuaires dans les villes du nord de la péninsule Ibérique à la fin du Moyen Âge*. En Michel BOCHACA et Jean-Luc SARRAZIN, ed. – *Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles), Ports et littoraux de l'Europe atlantique. Transformations naturelles et aménagements humains (XIV^e-XVI^e siècles)*. Rennes: Presses Universitaires de Rennes, p. 121-140.
- ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; BOCHACA, Michel (2008) — *Bayona y el control del curso inferior del Adour del siglo XV al principio del siglo XVI*. En DEL VAL VALDIVIESO, Maribel, ed. – *Musulmanes y Cristianos frente al agua en las ciudades medievales*. Santander: Ediciones de la Universidad de Cantabria, 2008, p. 215-236.
- BARROS, Amândio Jorge (1997) – *As relações entre o Porto e a Galiza nos finais da Idade Média. (Perspectivas de trabalho)*. En *Actas das IV Jornadas Luso-Espanholas de História Medieval «As relações de fronteira no século de Alcañices»*, vol. I, p. 187-198.
- (1999) – *Os mosteiros de Cister e o aproveitamento do Douro*. En *Cister no Vale do Douro*. Porto: GEHVID/Afrontamento, p. 173-187.
- BOCHACA, Michel (2005) – *El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV*. En ARÍZAGA BOLUMBURU, Beatriz; SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Angel – *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales del Medievo, Nájera, 27-30 de julio de 2004*. Logroño: IER, p. 91-114.
- BOCHACA, Michel; AÑIBARRO RODRÍGUEZ, Javier; ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz; GALLICÉ, Alain; TRANCHANT, Mathias (2013) – *Géographie portuaire de la Galice à la Bretagne méridionale à l'aube des Temps modernes*. En FERNÁNDEZ, Alexandre; MARNOT, Bruno, ed. – *Les ports du golfe de Gascogne de Concarneau à la Corogne (xv^e-xxi^e siècle)*. Paris: Presses Universitaires de Paris Sorbonne, p. 19-32.
- BOCHACA, Michel; ARIZAGA BOLUMBURU, Beatriz (2012) – *La ciudad y puerto de Bayona. De los orígenes hasta la nueva desembocadura del Adour en el siglo XVI*, en *Itsas Memoria*. «Revista de Estudios Marítimos del País Vasco», 7. Donostia-San Sebastián: Untzi Museoa-Museo Naval, p. 71-87.

- CASADO ALONSO, José Luis (1985) – *Santander, el caso de una villa de desarrollo bajomedieval paralizado en el siglo XVI*. En *La Ciudad Hispánica durante los siglos XIII-XVI*. Madrid: Universidad Complutense, p. 641-670.
- CAVACIOCCHI, Simoneta (1988) – *I porti come impresa economica*. Firenze: Le monnier, 19.
- CIRIQUIAÍN Y GAIZTARRO, Mariano (1951) – *Los puertos marítimos vascongados*. San Sebastián.
- FERRER MALLOL, María Teresa (2000) – *Corsarios castellanos y vascos en el Mediterráneo Medieval*. Madrid: CSIC.
- GARCÍA DE CORTÁZAR Y RUIZ DE AGUIRRE, Ángel (1996) – *Vizcaya en el siglo XV. Economía y sociedad*. Bilbao: Caja de Ahorros Vizcaína.
- (2004) – *Bilbao, 1300-1511: del vado al Consulado*. En TUSELL GÓMEZ, Javier, ed. – *Bilbao a través de su historia*. Bilbao: Fundación BBVA, p. 15-34.
- (2009) – *Atomización o el regionalismo. La historia despedazada o invertebrada*. En *La Historia Medieval hoy; percepción académica y percepción social, XVI Semana de Estudios Medievales de Estella*. Estella: Gobierno de Navarra, p. 343-380.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, Ernesto (2006) – *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, ed. – *El Abra: ¿Mare Nostrum? Portugaleta y el mar*. Portugaleta: Ayuntamiento de Portugaleta, p. 27-74.
- (2006) – *Finanzas municipales y fiscalidad real en el País Vasco en el tránsito del medioevo a la Modernidad*. En *Fiscalidad de Estado y fiscalidad Municipal en los reinos hispánicos medievales*. Madrid: Casa de Velázquez, p. 171-195.
- GONZÁLEZ MÍNGUEZ, César (1993) – *La urbanización del litoral del Norte de España (Siglos XII-XIV)*. En *III Semana de Estudios Medievales de Nájera*. Nájera: IER, p. 43-62.
- (1997) – *A propósito del desarrollo urbano del País Vasco*. «Anuario de Estudios Medievales». Barcelona: CSIC: 27/1, p. 189-214.
- (2004) – *La fundación de villas y el desarrollo urbano en el País Vasco (siglos XIII-XV)*. En BARRUSO BARÉS, Pedro et al. – *Historia del País Vasco (siglos V-XV)*. San Sebastián: Hiria, p. 279-309.
- GUIARD Y LARRAURI, Teófilo (1971) – *Historia de la Noble Villa de Bilbao*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca.
- LABAYRU Y GOICOECHEA, Estanislao J. (1972) – *Historia del Señorío de Bizkaya*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 8 T.
- LADERO QUESADA, Manuel Fernando (1991) – *Consideraciones metodológicas sobre el estudio de los núcleos urbanos en Castilla bajo-medieval: notas para un modelo teórico de análisis*. «Espacio, Tiempo y Forma. Historia Medieval», serie III. Madrid: UNED 4, p. 159-205.
- MORAZA BAREA, Alfredo (2000) – *Estudio Histórico del Puerto de Ondárroa*. Bilbao: Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.
- ORELLA UNZÚE, José Luis – *Geografías mercantiles vascas en la Edad Moderna. Las relaciones mercantiles y marítimas de los vascos con el condado de Normandía durante los siglos XIII-XV*. «Lurr@ldia», 30.
- OTTE, Enrique (1996) – *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*. Sevilla: Universidad-Fundación El Monte.
- RIETERBERGEN, Meter (1998) – *Porto e città o città-porto? Qualche riflessione generale sul problema del rapporto fra porto e contesto urbano*. En CAVACIOCCHI, Simoneta, ed. – *Il porì come impresa economica*. Firenze: Le Monnier, 19, p. 615-624.
- RIVERA MEDINA, Ana María (1997) – *Estudio Histórico del Puerto de Bermeo*. Bilbao: Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco.
- (2008) – *Estudio Histórico del puerto de Lekeitio*. Bilbao: Gobierno Vasco.
- (2010) – *E tobimos por bien echar sisa. Los impuestos al consumo como medio de financiación concejil. Bilbao, 1300-1550*. En ARÍZAGA BOLUMBURU, B. y SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., eds. – *La gobernanza de la ciudad europea en la Edad Media*. Logroño: IER, p. 429-449.

- RODRÍGUEZ HERRERO, Ángel (1948) – *Ordenanzas de Bilbao. Siglos XV y XVI. Edición y comentarios*. Bilbao: Ayuntamiento de Bilbao.
- ROPERO, Pilar (2008) – *Estudio histórico del puerto de Plencia*. Bilbao: Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco.
- SAUPIN, Guy, dir. (2006) – *Villes Atlantiques dans l'Europe-occidentales du Moyen Âge au XX^e siècle*. Rennes: Presses Universitaires.
- SOLÓRZANO TELECHEA, Jesús Ángel (2009-2010) – *Las Nereidas del Norte: Puertos e identidad urbana en la fachada Cantábrica entre los siglo XII-XV*. «Anales de la Universidad de Alicante. Historia Medieval». Alicante: Universidad, 16, p. 39-61.