SELMA HUXLEY, ROMANA ENPARAN,
LOURDES ODRIOZOLA, CRUZ APESTEGUI

LOS BARCOS DEL ORIA

SELMA HUXLEY, ROMANA ENPARAN,
LOURDES ODRIOZOLA, CRUZ APESTEGUI

BARCOS DEL ORIA

Astilleros y actividad portuaria

Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa
UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

BBV
BANCO BILBAO VIZCAYA

Orioko Udala

Edición:

Museo Naval de Donostia (Diputación Foral de Gipuzkoa)
con la colaboración del Ayuntamiento de Orio y Banco Bilbao Vizcaya.
Junio, 1994.

Proyecto y coordinación:

Soko Romano Aguirre y José Mª Unsain Azpiroz
por Airu Zerbitzu Kulturalak.

Textos:

Selma Huxley, Romana Enparan, Lourdes Odriozola
y Cruz Apestegui.

Documentación gráfica: José María Unsain Azpiroz

Fotocomposición: Photo Line

Imprenta: ANtzA Lasarte-Oria

© Diputación Foral de Gipuzkoa
Selma Huxley, Romana Enparan, Lourdes Odriozola
y Cruz Apestegui.

Dep. legal: SS 472/94

Portada: Corbeta "Conchita", construida en Aginaga en 1860.

INDICE

Introducción 5

El patrimonio histórico, *por Selma Huxley Barkham* 7

Villa Real de San Nicolás de Orio. Introducción histórica,
por Romana Enparan Muñoz 9

Trayectoria histórica de la industria naval del Oria,
por Lourdes Odriozola Oyarbide 25

La evolución de la tipología en la construcción naval,
por Cruz Apestegui 43

"(...) Reputados desde tiempos antiguos, no sólo como marineros y pescadores, sino como especialistas en obras hidraúlicas y en construcciones navales y de anclas (...)"

Antonio Mutiozabal, 1914

INTRODUCCION

Con el propósito de dar a conocer algunos aspectos poco conocidos de la historia del bajo Oria, particularmente en lo relativo al papel desempeñado como destacado centro de construcción naval en el País Vasco, el Museo Naval de la Diputación Foral de Gipuzkoa creyó oportuno publicar una monografía que además de llegar al investigador, especialista en la materia, pudiera interesar a un público más amplio. Entre estos lectores potenciales se situaban, por supuesto, los propios habitantes de las comunidades situadas en el bajo Oria.

El interés que entrañaba la edición de una obra que contribuyera a la recuperación y desarrollo de la memoria histórica local y la superación de tópicos que limitaban el pasado a las glorias del remo y la tradición pesquera, fue comprendido de inmediato por el Ayuntamiento de Orio, dando su apoyo incondicional al proyecto.

Por situar sus objetivos a caballo entre la investigación y la divulgación esta publicación no pretende ser un estudio exhaustivo sobre la construcción naval en la zona sino tan sólo un modesto peldaño en el desarrollo del conocimiento de este importante capítulo de la historia vasca.

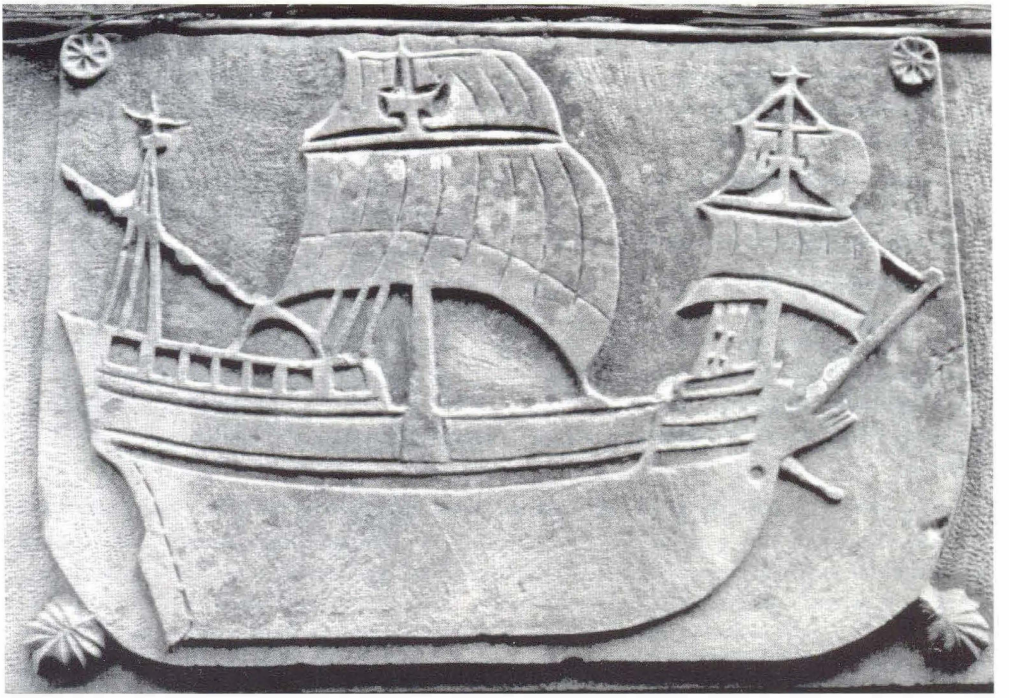
Entre las aportaciones puntuales de esta obra, más allá de los textos monográficos -fruto del desinteresado esfuerzo de Selma Huxley, Romana Enparan, Lourdes Odriozola y Cruz Apestegui-, ha de hacerse notar que la datación de la serie de relieves y grabados en piedra con temas marítimos, conservados en las fachadas de algunas casas de Orio, ha sido efectuada por Alberto Santana, historiador que ha realizado sobre este mismo tema un trabajo más pormenorizado que será publicado por el Museo Naval de Donostia dentro del primer número de la revista de estudios marítimos del País Vasco que se propone editar en breve.

Colaboración valiosa ha resultado así mismo la de Jesús María Perona quien ha efectuado la localización geográfica de los diversos astilleros del Oria y ha aportado información sobre la actividad de algunos de ellos en el siglo XX.

Conviene advertir también que el texto de introducción histórica de Romana Enparan se ha realizado en base al estudio sobre el puerto de Orio emprendido por dicha investigadora, como miembro del equipo del Departamento de Arqueología Histórica de la Sociedad de Ciencias Aranzadi, que viene trabajando en el proyecto "Estudio Histórico de los Puertos de Euskadi", encomendado y financiado por la Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos del Gobierno Vasco (Departamento de Transportes y Obras Públicas).

Respecto a la datación de las pinturas murales descubiertas en Orio ("Bikarioetxea"), en enero de 1994, hay que señalar que a falta de un estudio detenido sobre las mismas, los diferentes especialistas consultados las sitúan en el siglo XVIII. Consideraciones cronológicas a parte, estas pinturas localizadas por Iñaki Sagarzazu, arqueólogo del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa, son un elocuente testimonio de la gran tradición naval del pueblo de Orio y una seria advertencia a cerca del exquisto cuidado con que han de efectuarse las intervenciones arquitectónicas en los edificios de cierta antigüedad si de verdad queremos conservar nuestro legado histórico.

José Mª Unsain
(Airu Zerbitzu Kulturalak)
Técnico del Museo Naval de Donostia



Nao que figura en el dintel del nº 6 de Kale Nagusia (Orio), casa edificada a finales del siglo XVI. Las naos construidas en el País Vasco durante los siglos XV y XVI alcanzaron gran prestigio en Europa, siendo utilizadas tanto para la pesca del bacalao y la ballena como para el comercio con Europa y Ultramar.

EL PATRIMONIO HISTORICO

En este momento en que estamos recordando la historia de Orio y su ría, y se despierta un nuevo interés acerca del papel que la construcción naval y la vida mercantil han jugado en el crecimiento económico del pueblo, es triste verse obligado a comentar un aspecto de la historia de este pueblo que parece totalmente olvidado.

Cuando llegué a Orio por primera vez hace 20 años, y recorrí el camino Real hasta la ermita de San Martín quedé impresionada de la forma que este pueblo había logrado mantener hasta los años 70 la gran mayoría de sus casas históricas; casas habitadas durante el siglo XVI, o quizás antes, por carpinteros de ribera, capitanes y armadores, balleneros y bacaladeros, pescadores de bajura...

Ahora, desgraciadamente, la situación ha cambiado. En los últimos dos o tres años, por lo menos tres casas históricas han desaparecido. Una en cuyo escudo aparecía la fecha de 1513, y otras con ventanas góticas y un grabado simbólico de un arponero, una chalupa y una ballena.

La misma destrucción que está teniendo lugar sin piedad aquí en Orio acaba de ocurrir recientemente en la desembocadura de la ría de Deba. Quinientos años de historia han sido borrados en el emplazamiento de la casa-torre de Urazandi, de la misma manera que están desapareciendo las casas del siglo XVI de Orio.

No vale la pena tener simplemente un interés teórico en nuestro pasado histórico, cuando la verdadera historia de nuestro pueblo está en las mismas piedras y tejas que nos rodean.

Ningún turista que venga a visitar Orio tendrá interés en contemplar edificios modernos. Cualquier turista inteligente que visite este maravilloso pueblo querrá ver no solamente San Nicolás, la iglesia que ha dado su nombre a tantos barcos de Orio, sino también las casas en las que vivían los valientes marineros de esta villa.

Orio fue uno de los primeros puertos vascos que mandó barcos a Terranova en los años 1530-1540. Sus barcos participaron en los grandes viajes comerciales del siglo XVI y XVII ¿Por qué los actuales habitantes de Orio no aprecian suficientemente los trabajos y hazañas de sus antepasados como para no proteger más la parte histórica de este valiente pueblo?

Selma Huxley Barkham

Donostia, Mayo 1993

Vista del puerto de Orio, hacia 1925. La goleta "Carmen" que figura en primer término, fue construida probablemente en los astilleros Mápil de Aginaga. (Foto I. Ojanguren. Archivo General de Gipuzkoa).

VILLA REAL DE SAN NICOLAS DE ORIO. INTRODUCCION HISTORICA

por Romana Enparan Muñoz

FUNDACION DE LA VILLA Y PRIVILEGIOS REALES

La situación geográfica de Orio y sus condiciones naturales han determinado el desarrollo socioeconómico de la Villa, cuyas raíces históricas, anteriores a su fundación, están estrechamente vinculadas con la actividad portuaria.

El curso fluvial del Oria hasta el límite de su desembocadura quedó bajo la jurisdicción de San Sebastián-Donostia desde su fundación, que tuvo lugar durante el reinado de Sancho el Sabio de Navarra -1150-1192-, y cuya fecha exacta, anterior a 1180, es debatida históricamente.

El Fuero de su villazgo contenía un marcado carácter mercantil con contínuas referencias a la siderurgia de la zona. En este sentido, consta documentalmente que en 1293 el puerto de Orio destacaba como exportador de hierro de la Provincia; dato confirmado por la existencia de controles aduaneros que gravaban este producto.

Había una pequeña población que procedente en su mayoría de las tierras altas de Aia, se había asentado en la desembocadura del Oria junto a la iglesia de San Nicolás. Estos pobladores necesitaban asegurar sus intereses económicos en base a un objetivo prioritario: abastecerse de recursos alimenticios insuficientes en la comarca, y de otros géneros y artículos, cuyo comercio, utilizando el hierro como producto de intercambio, llegó a traspasar las rutas del Cantábrico.

Son los propios pobladores los que, en estas circunstancias, solicitan al Rey la concesión de la Carta-Puebla, basándose exclusivamente en los motivos económicos mencionados, y cuya iniciativa impulsará al Rey a proteger a estas gentes.

> "(...) por facer bien y merced a vos los parroquianos de la iglesia de San Nicolás de Orio, que me lo enviastes pedir por merced, e porque entiendo que es mio servicio y pro y poblamiento de vos los dichos parroquianos, porque seades mejor guardados e amparados vos e vuestros bienes e los otros mercaderes viandantes que van e vienen por la tierra e por el mar en la dicha tierra e comarca e collación (...)"[1]

Estas condiciones de defensa y seguridad favorecían la política expansionista de la Monarquía, en la que Orio y los demás puertos marítimos actuaban como lugares de intercambio entre Castilla y otros reinos extra-peninsulares.

(1) Archivo Municipal de Orio: Carta Puebla.

La Carta-Puebla fue otorgada por Juan I de Castilla, a Fuero de San Sebastián-Donostia, en las Cortes de Burgos el 12 de Julio de 1379. Le concede el título de Villa Real de San Nicolás de Orio, y unos Privilegios que confirman su carácter mercantil.

> "(...) e que sea en la dicha villa de Villarreal de San Nicolás de Orio la carga e descarga de los navios que en la dicha canal e braço de mar aportaren". [2]

El Rey establece que sea en la Villa de Orio el cobro de los impuestos reales sobre el hierro y el peso del mismo.

> "(...) E otrosí que sea y en la dicha villa el peso e renteria del fierro que en las ferrerías desas comarcas se ficiere e labrare y esto por razon que sobre el dicho braço de mar de Orio non hay otra villa poblada, porque seades mejor guardadas e recabdadas y en la dicha villa todas las rentas y pechos e derechos que a mi pertenecen en las dichas comarcas para mi servicio". [3]

Accediendo de nuevo a la solicitud de estas gentes, la Carta-Puebla fue confirmada por Juan I, el 28 de Septiembre de 1379, y por su hijo y sucesor Enrique III en las Cortes de Madrid, el 15 de Diciembre de 1393.

Un siglo después, el 26 de Agosto de 1499, era ratificada por los Reyes Católicos en Granada y por Felipe II en Toledo, el 9 de Agosto de 1560.

LA JURISDICCION DE LA RIA DE ORIO

Vía fluvial y marítimo-fluvial de marcado interés económico, originó diversos pleitos con la población de Aia. Derechos como la adjudicación del canal, el acarreo y navegación de ribera, la carga y descarga, etc., se debatieron y resolvieron por sentencia de diversos pleitos. En 1473, fecha del primero, ya figuraban los cargaderos de Oribar, Arratola, Gueleta, las dos lonjas de Aia y la de la familia Segurola del mismo nombre, también en tierras de Aia.

El 22 de Mayo de 1484 en Valladolid, los Reyes Católicos otorgaron a la Villa de Orio el Privilegio de disponer de dos barcas de pasaje para cruzar la ría, adjuntando un arancel que regulaba los derechos de barcaje.

En 1500, el Concejo de San Sebastián-Donostia sentenció la obligación de que el hierro que se canalizaba a través de la ría, pagase los derechos reales al fiel de Orio y se facultó a ambas partes, Orio y Aia, para disponer de sus propios pesos.

En 1610, reunido el Concejo de Orio decide enviar una persona a la Chancillería de Valladolid...

> "(...) para tratar de solventar un pleito que esta dicha villa tiene con la tierra de Aia y en razón de jurisdicción y límites de Arratola y Sudugaray y sobre otras cosas y casos que están expresados en un poder que esta dicha villa tiene otorgado por presencia de Miguel de Olazabal, escribano del Reino y número de la villa de Cestona". [4]

(2) *Ibídem.*
(3) *Ibídem.*
(4) Archivo Municipal de Orio: Documento C-5.

Una Real Ejecutoria de la Chancillería de Valladolid, con fecha 11 de Octubre de 1621, se refiere a pleitos anteriores, en los que son frecuentes las denuncias por excesos de cobros de derechos y similares, presentados en las diferentes Juntas Provinciales de Bergara, Mutriku y Zestoa. A pesar de estas irregularidades, la sentencia fue favorable a Orio, declarándose que:

> "(...) correspondía privativamente a esta villa la jurisdicción civil, criminal, mero y mixto imperio en la ría, canal y brazo de mar que entra por la barra de su puerto hasta donde inundan, suben y crecen las mayores aguas vivas en pleamar a la parte de Aia".[5]

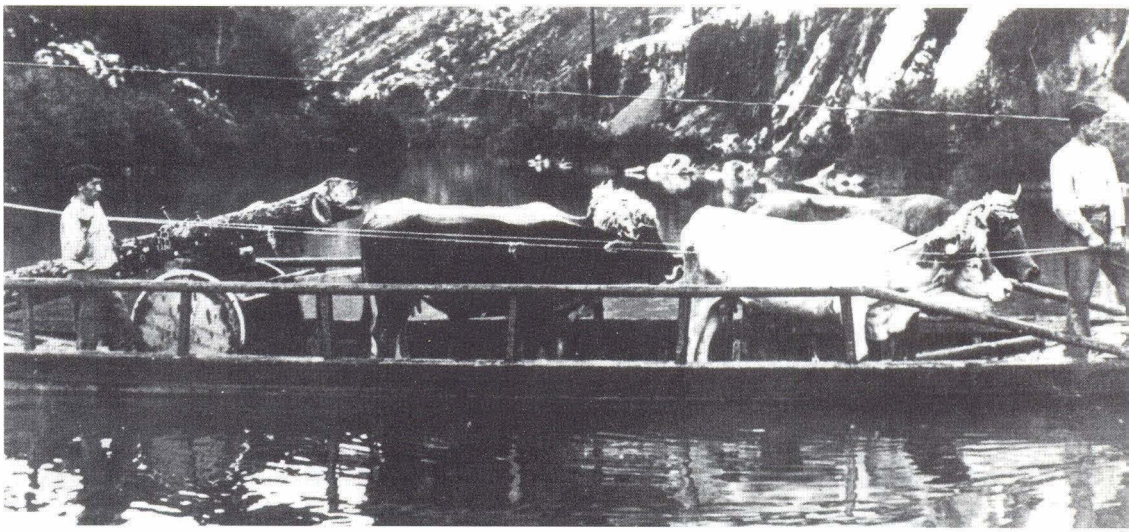
El pasaje de la ría, ya citado, fue cubierto durante cuatro siglos por las barcas de Arratola y Sudugaray, mediante un sistema de arrendamiento, puesto en pública subasta o almoneda para un período de dos o tres años.

Dada la escasez de puentes sobre el Oria, este servicio regular proporcionó la comunicación entre ambas orillas a viandantes, peregrinos, mercaderes, caballerías, etc. Favoreció la instalación de puertos, lonjas y almacenes en las riberas, así como mercados y ferias en Orio y otras poblaciones.

Es evidente el interés económico de esta vía de comunicación que unía la comarca del Oria con núcleos rurales del interior, los cuales abastecían a estos ribereños de productos básicos, cereales fundamentalmente.

Según consta en las Actas Municipales del Archivo de Orio, el mencionado Privilegio Real fue "usurpado por la Diputación" tras construirse un puente de barcas, establecido por el ejército en 1873 para el paso de sus tropas.

(5) Arozamena, A.: "Orio", *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*, Diccionario, Volumen XXXIV, Ed. Auñamendi, San Sebastián, 1992.



Transporte de madera en el Oria (finales del s. XIX o comienzos del XX). Durante muchos siglos la comunicación y transporte entre las riberas del bajo Oria se efectuó mediante barcazas.

Clave de la portada de una casa, construida en 1513 y recientemente derruida, que estuvo situada en la zona alta de Kale Nagusia. La pieza es ahora simple elemento decorativo en una edificación de nueva planta. En el relieve figura el monograma IHS (Jesús Salvador de los Hombres) y una chalupa que sin duda aludía a un oficio vinculado a la mar.

El Ayuntamiento reclamó una indemnización en concepto de las dos rampas y barcas que habían sido construidas por este pueblo.

En 1882, al haber sido habilitado el paso del nuevo puente de hierro, cesó el histórico barcaje. En estas circunstancias, el Ayuntamiento aceptó una indemnización de 825 pts. anuales, a condición de que las dos rampas de ambas orillas fueran utilizadas "para embarque de frutos, pescado y demás productos del país".

EVOLUCION DEL PUERTO. PRIMER PERIODO DE REIVINDICACIONES: 1533-1612

La escasa documentación referente a la Edad Media no aporta datos sobre las condiciones del puerto de Orio durante estos siglos.

Si nos basamos en el desarrollo de la actividad portuaria mencionada, parece lógico pensar que la navegación a través de la barra y la ría se hacía sin dificultad.

Lo cierto es que siempre han existido procesos de sedimentación donde, como en la entrada de esta ría, concurren la acumulación de los bancos de arena transportados por las crecidas del río Oria, la influencia mareal y los movimientos de la playa.

Podría deducirse, que el mal estado de la barra en 1533- fecha de ejecución de las primera obras-, se vio afectado por un proceso de deterioro progresivo, y que por circunstancias posiblemente económicas, no se solucionó anteriormente.

A petición del pueblo de Orio, las Juntas Generales, reunidas en Hernani en 1533, acuerdan contribuir con 200 ducados para la ejecución de ciertas obras en la barra.

De los resultados informa el Corregidor que, en cumplimiento de Real Cédula, dice:

> "(...) con lo comenzado se mejoró mucho la dicha barra porque donde va y está echada la piedra se ahondó la entrada y salida".[6]

Transcurridos estos años, y ante el deterioro progresivo de la barra, es necesario continuar con las obras iniciadas en 1533. Por Real Provisión de 1574, se autorizó la aplicación de una sisa, cuyo arancel gravaba:

> "(...) a cada pinaza chalupa o baxel de cuatro toneles por abaxo que sea de nuevo astillero que saliere o entrare por la dicha barra un real y a cada ala o galuxa otro real".[7]

Una carta de poder, otorgada a Miguel González de Segurola por el Concejo de Orio en 1578, confirma las malas condiciones de este puerto. Según dice:

> "(...) como es publico e notorio esta villa es puerto de mar y en la entrada tiene una barra a donde con dificultad entran las naos y pinaças y zabras y entrando dentro de la canal pueden estar mas de mill nabios en la canal adentro y qualquier armada de navios e fustas que su magestad mandase juntar en la mar de poniente".[8]

Dicho documento hace referencia a las pocas rentas de este Municipio, y a un presupuesto de más de 12.000 ducados, valorado por los canteros oficiales y maestros de barras para la ejecución de estas obras. "Por todo lo que" -continúa el documento-...

> "(...)Emos determinado de suplicar a su magestad nos aga merced de nos dar algun socorro para facer esta dicha barra pues será en muy gran servicio suyo..."[9]

No debió haber respuesta a esta petición cuando en 1583, de los ingresos recaudados por aplicación de la sisa, sólo se dispusieron de 50 ducados "en echar piedra en la barra y obra de los cimientos della".[10]

En 1592, el Concejo de la Villa autoriza a Miguel González de Segurola, Joan Beltrán de Segura, Domingo de Miranda y Miguel de Hurrezmendi para que, en representación del mismo, acudan a la Junta General que se celebrará en Azcoitia, y soliciten confirmación de una carta que la provincia de Guipúzcoa tiene previsto otorgar a la Villa de Orio; carta de favor en la que piden ayuda al Rey Felipe II para "favorecer el mejorar del puerto y entrada desta Villa de Orio".[11]

El 6 de Septiembre de 1607, los caballeros hijosdalgo de la Villa de Orio se reunieron en Concejo público general para elaborar las Ordenanzas Municipales, que serán confirmadas por su Majestad...

(6) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos del País Vasco*, p. 140.
(7) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Op. cit.* p. 140.
(8) Achivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa: Orio, leg. 1804.
(9) *Ibídem.*
(10) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Op. cit.* p. 140.
(11) Achivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa: Orio, leg. 1812.

"(...) porque por experiencia se ha visto los daños e inconvenientes que en esta dicha villa en los años pasados han habido por no tener las dichas ordenanzas como convenía para su gobierno, utilidad e provecho..."[12]

Debido a los escasos resultados obtenidos en las obras de mejora de la barra a finales del siglo XVI, se acuerda que la mitad de lo que se recaude por inclumplimiento de las Ordenanzas 49 y 50, se destine a gastos de la barra, y la otra mitad para la Cámara de su Majestad. Por la primera se ordena que:

"(...)ningún francés, inglés o flamenco ni otro extranjero destos reinos de la corona de Castilla que venga a esta villa pueda residir ni resida en ella más de 6 meses, so pena de 15.000 maravedís para la cámara de su magestad y gastos de la barra deste puerto..."[13]

La Ordenanza 50 se refiere a la licencia de embarque y desembarque exigido "a los navíos, bajeles e chalupas de diversas partes con bastimentos, pescado, vino y otras cosas... so pena de 10.000 maravedís".[14]

Pero a pesar de estas medidas, de los ingresos recaudados por la sisa, de los propios de la villa, e incluso de la venta de "unas tierras estériles y baldías de valor de trescientos ducados que la dicha villa tiene para plantíos y árboles", las obras no avanzaban.[15]

En 1609, Don Gabriel Hoa, hijo ilustre de Orio, secretario de Estado del Despacho de Indias de Felipe III, muy sensibilizado con la grave situación de su pueblo, expuso al Rey la urgente necesidad de mejorar la barra, teniendo en cuenta las favorables condiciones del fondeadero, y valorando el beneficio que esto aportaría a las naos y demás embarcaciones que se construían en los astilleros del Oria para facilitar su salida del puerto.

A raíz de esta oportuna intervención, se consiguió la suma de 14.000 ducados, que se invirtieron en hacer los tramos más difíciles del dique.

En 1611, ante el interés y la necesidad de terminar esta obra, la Villa de Orio solicitó al Rey a través del Corregidor, la posibilidad de aplicar unos impuestos al hierro que saliese y vena que entrase por la ría. Por Real Orden de 6 de Agosto, se denegó dicha solicitud.

Transcurrido un año, y por Real Cédula de 16 de Junio, el Rey accedió al ruego de la Villa de Orio al concederle la posiblidad de destinar, durante diez años, 200 ducados de los recaudados por propios y rentas para las obras de mejora de la barra. Se aseguraba que facilitando la entrada del puerto, aumentaría la construcción naval en los astilleros del Oria.

Pero la baja rentabilidad de estos impuestos y de los aranceles sobre navíos y mercancías, produjo una situación crítica que se agravó tras el fallecimiento de Don Gabriel Hoa. En estas circunstancias, y ante la falta de apoyo económico, las obras de la barra quedaron prácticamente paralizadas durante casi tres siglos. El puerto, en estas condiciones, servía únicamente para abrigo de pataches y lanchas.

(12) Archivo Municipal de Orio: Ordenanzas Municipales.
(13) *Ibídem.*
(14) *Ibídem.*
(15) CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M.: *Op. cit.* p. 141.

LA ACTIVIDAD ECONOMICA

Pesca y Comercio

La pesca, tanto marítima como fluvial, tuvo un importante desarrollo durante los siglos bajomedievales, en progresivo crecimiento hasta el último cuarto del XVI. Esta actividad estaba libre de impuestos...

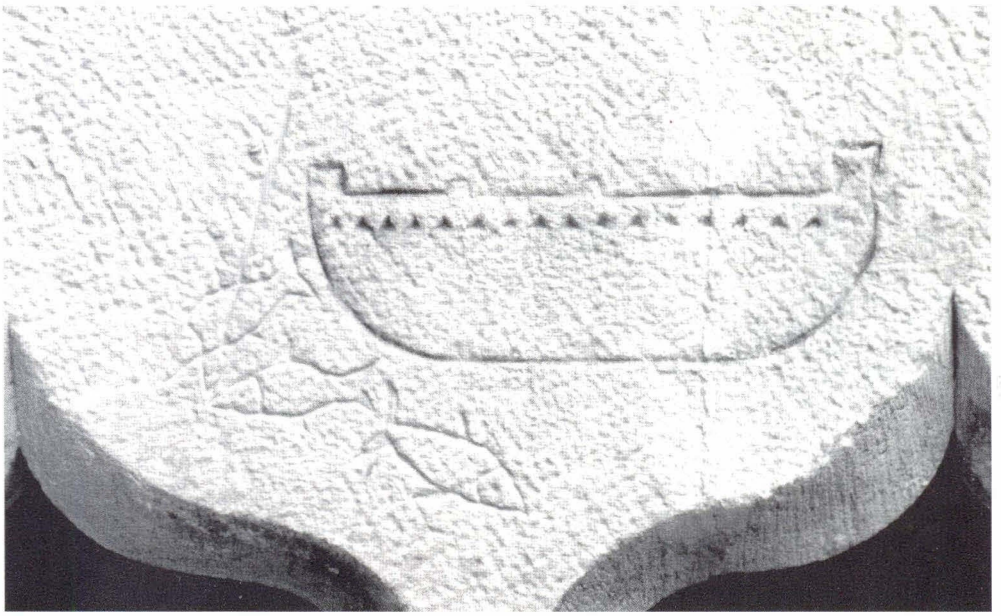
> "(...)eceto la pesca de salmones en la dicha villa [que] se arrienda por el Concejo della como suyo propio porque tiene previlegios de los señores Reyes pasados confirmado por los sucesores".[16]

El arrendamiento de la ría o canal, ampliamente documentado en el Archivo Municipal de Orio, funcionó con un sistema de remate público hasta 1867, fecha en que fue suprimido a consecuencia de la Guerra Carlista.

En 1879, los pescadores oriotarras, basándose en "el Privilegio Real concedido en tiempos inmemoriales", exponen al Ayuntamiento la voluntad de dedicarse a la industria de la pesca, siempre -comentan- "con la competente autorización de la Diputación".

En este planteamiento, los pescadores consideraban que "las condiciones de arrendamiento anteriores sólo favorecían al rematante".

(16) IMAZ, J.M.: *La Industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, San Sebastián, 1944, p. 48.



Dibujo inciso de la ventana geminada de comienzos del siglo XVI de la casa que estuvo situada en el nº 10 de la Calle Almirante Oa. La ventana ha sido reinsertada en la nueva edificación levantada en el mismo lugar.
El dibujo representa una embarcación, tres peces y una arpón.

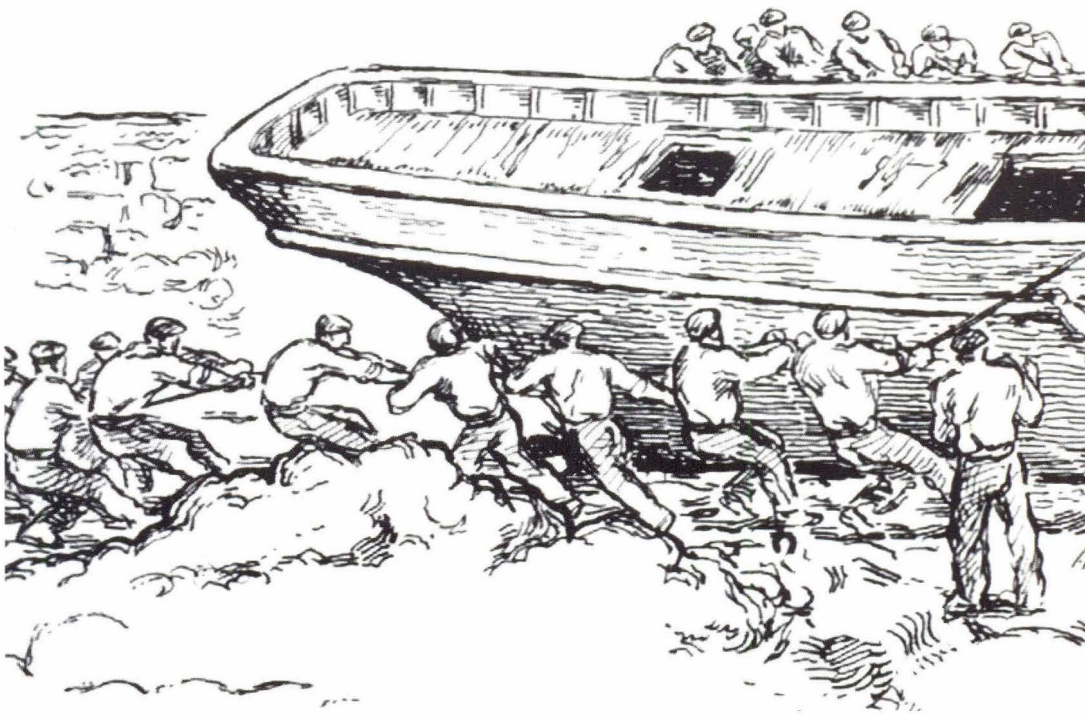
La Hermandad o Cofradía de pescadores aparece documentada por primera vez en 1520, a raíz de un pleito suscitado por negarse los pescadores a pagar a la iglesia parroquial "de ciento uno de la sardina e otras cosas que pescaren..."; los pescadores e mareantes reivindicaban la facultad de distribuir libremente las partidas que reservasen, "siempre que lo hicieren en obras pías..."[17] La sentencia fue favorable a la iglesia parroquial "... pues la dicha iglesia de San Nicolás, es iglesia parroquial e los dichos pescadores viven y moran en la dicha parroquia donde oyen los oficios divinos e toman e reciben los sacramentos".[18]

En 1599, ante un requerimiento del corregidor de Gipuzkoa, Josepo de Echaniz, marinero y pescador de la villa declaraba que:

> "(...)en la dicha villa de Orio hay una cofradía que llaman de Señor San Pedro de los pescadores e mareantes e que sus antepasados fundaron e que para fundalla tuvieron previlegio e título de sus magestades".[19]

Es evidente que la sardina era una de las especies más preciadas, que si bien se consumía y vendía en fresco, también se salaba; como lo confirma un documento de 9 de Julio de 1581, que hace referencia a la elección de dos mayordomos, concertada entre los pescadores y miembros de la Cofradía del Señor San Pedro. Elegidos Joanes de Echaniz y Domingo de Echaniz de Arriaga...

(17) IMAZ, J.M.: *Op. cit*, p. 147 y ss.
(18) *Ibidem*, pp. 152-153.
(19) *Ibidem*, p. 49.



Botadura del vapor pesquero "Luis Esperanza". Dibujo de Pablo Tillac (c.1930).

"(...) Primeramente hordenaron y pusieron por condición que los dichos pescadores cofrades toda la sardina que tomaren y mataren en todo este dicho año ellos y cada uno dellos sean tenidos y obligados de **salar la dicha sardina** con buena sal bien y suficientemente poniendo como se suele poner en los cestos según la costumbre de asta agora las cuales dichas sardinas se ayan de bender y bendan por mano de los mayordomos al precio que a ellos vien visto les fuere (...)".[20]

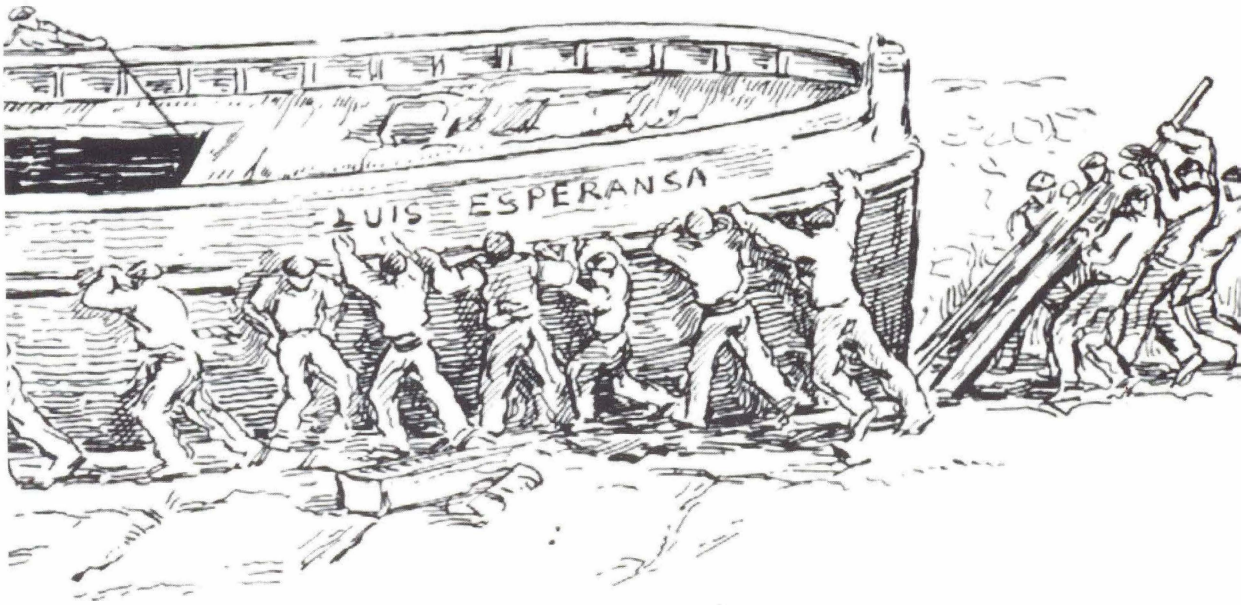
Auge económico: pesca de altura

Desde mediados del siglo XV hasta el último cuarto del siglo XVI, Orio vive un período histórico de gran auge económico, en el que si bien el comercio sigue vigente, la pesca de altura alcanza las cotas más altas de desarrollo.

Está acreditado que a partir de 1530 comienza la actividad ballenera de los vascos en Terranova y Labrador, cuyos primeros viajes tuvieron como objetivo la pesca del bacalao.

La participación de los oriotarras en las campañas de ambas pesquerías, ha sido confirmada a raíz de los numerosos e interesantes datos aportados por la investigadora Selma

(20) Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa: Orio, leg. 1824, fol. 60-62.



Huxley. En ese sentido, y en base a un documento de la segunda mitad del XVI, es muy ilustrativa la presencia en Terranova de un número de pescadores de Orio superior al de otros puertos de la costa vasca, teniendo en cuenta que la población de esta villa era menor al de la mayoría de estos pueblos.

De interés documental son los testamentos de los oriotarras, Juan Martínez de Larrume y Joanes de Echaniz escritos en Terranova: en "Butes" (Red Bay), el 22 de junio de 1577, y en "Puerto Breton" (Carrol Cove) la Noche Buena de 1584, respectivamente.

El Puerto de Embarque o punto de partida de las grandes campañas de pesca podía variar en función de las condiciones del fletamiento de la nave, pero de toda la costa, e incluso para embarcaciones de Laburdi, el puerto de Pasaia era el que reunía las máximas garantías de seguridad.

En lo que se refiere a las naos de propietarios oriotarras, tres nombradas San Nicolás fueron fletadas en el canal o ría de Orio para la pesca de bacalao, entre 1553 y 1564. Estas y otras naos, entre las que figuraban la *María*, *Santesteban*, la *Magdalena*, la *Conceción*, *Santa Catalina*, etc., solían utilizar el puerto de Donostia, y con más frecuencia el de Getaria y el de Pasaia como puntos de partida a las pesquerías del bacalao y de la ballena.

El comercio derivado de estas pesquerías contribuyó ampliamente al auge de la economía marítima y superó al de las flotas mercantiles, cuyos frecuentes destinos eran Francia, Inglaterra y Flandes. La industria de salazón del bacalao, y fundamentalmente la comercialización de la grasa o aceite de ballena, hicieron posible este auge económico.

En las décadas de 1540 y 1550 se transportaba grasa de ballena desde Canadá a Flandes e Inglaterra. Posteriormente, las naos descargaban las barricas en los puertos del País Vasco, desde donde, en naves de menor porte, eran trasladadas al Norte.

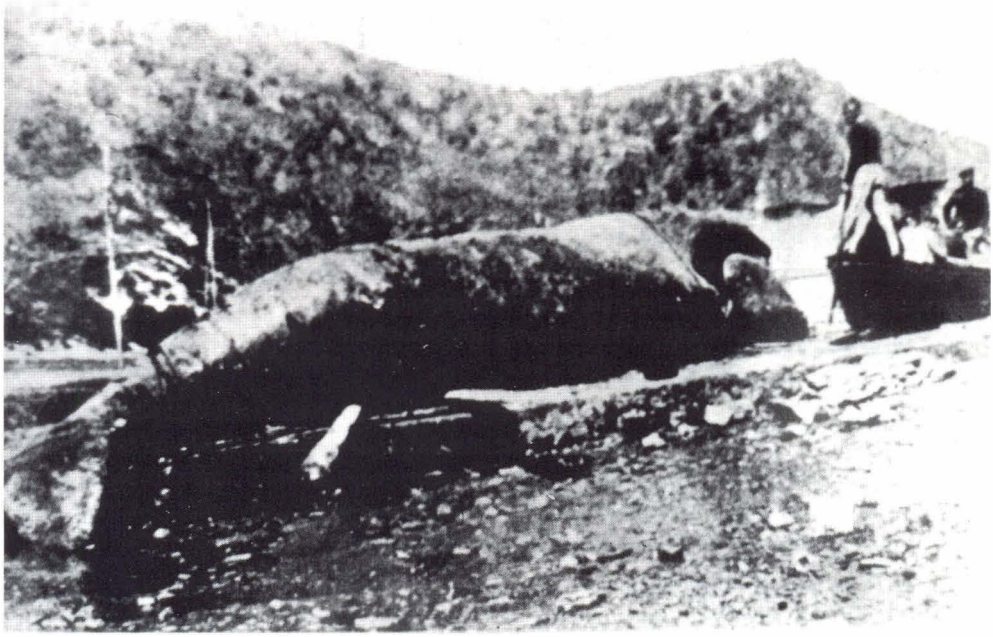
A partir de la década de 1570, los puertos de Aveiro y Setubal en Portugal y los de Cádiz y Sevilla, eran frecuentados antes de continuar viaje a Terranova. En esta ruta se combinaba la venta de hierro, principal producto de exportación con la compra de sal, indispensable para la industria del bacalao.

La caza de la ballena en el Cantábrico

Desde la Edad Media, la Eubalaena Glacialis, conocida popularmente como "la ballena de los vascos", frecuentaba la costa cantábrica en otoño; cuando procedente del Atlántico Norte se desplazaba hacia el Sur para invernar en el Golfo de Bizkaia. Su captura se hacía en pinazas y chalupas con una técnica por cuya gran habilidad los oriotarras han hecho Historia.

Las campañas balleneras en Canadá se alternaban con la llamada, la costera o matanza de ballenas. Los pescadores oriotarras ya en la Baja Edad Media llegaban hasta la costa gallega en busca de este cetáceo.

Durante el siglo XVI, los puertos de Lastres y LLanes en Asturias, y los de Cayon y Bares en Galicia, entre otros, eran frecuentados por estos balleneros mediante un sistema de arrendamiento, bien a cambio de un porcentaje por la pesca capturada o de otro tipo de remuneración.



Ultima ballena capturada en Orio (1901). Con esta captura concluye definitivamente la gran historia ballenera del pueblo de Orio.

Esta actividad continuó a lo largo del siglo XVII, y descendió progresivamente durante el XVIII. El 14 de Mayo de 1901, los patronos de cinco lanchas traineras de este puerto de Orio, G. Manterola, M. Loidi, E. Atxaga, M. Olaizola y C. Uranga, junto con 55 tripulantes, consiguieron pescar una ballena grande en la embocadura de esta ría.

Construcción naval

La construcción naval en el bajo Oria se consolida en el siglo XVI. Consta documentalmente que en los astilleros de las jurisdicciones de Usúrbil y Orio se construyeron naos de diferente tonelaje, fácilmente adaptables al uso de las actividades marítimas mencionadas y al servicio de la Corona que, en determinadas ocasiones, funcionaba con un sistema de embargo por parte del Rey, en base a una prestación que su Magestad concedía con cierta frecuencia para la construcción de las mismas.

Maestres carpinteros, vecinos de Orio, trabajaron en la construcción de estas naos en el "arenal y astillero de la Villa". Dichas naos eran equipadas en base a las condiciones que se establecían en el contrato de construcción. Se concertaba la madera y tabla destinada a la carpintería y las piezas de hierro, cuya especialización alcanzó un alto nivel en las ferrerías del valle del Oria. Clavazón, hierros para el timón, piezas de artillería y anclas figuran en éstos y en otros contratos realizados con mercaderes de otras poblaciones. Jorge de Çelayandía, maestre herrero de Usúrbil, y los vecinos de Orio, Domingo de Urresti y Domingo de Hechaniz, maestres lombarderos y fabricantes de anclas, aparecen citados en

documentos a partir de mediados del XVI. Consta que en 1559, Urresti hizo y labró cien quintales de anclas pequeñas de 29 reales el quintal, y que Joanes de Aranburu, ferrón de Arrazubia (Aia), le proporcionó el hierro necesario para su fabricación.

La elaboración de las anclas seguirá perfeccionándose hasta el siglo XVIII, siendo el gran especialista Juan Fermín de Guilisasti que en su ferrería de Arrazubia fabricó un tipo de anclas de gran tamaño, únicas en el País.

En 1549, Domingo y Joan de Miranda construyeron la quilla de una nao. Un año después, Miguel de Urrezmendi y Domingo de Irigoyen concertaron con Joan de Miranda la obra de carpintería de una segunda nao.

En 1560, Anton de Yerobi fabricó otra de estas embarcaciones para Joan Miguel de Olaso de Zarauz, "en uno de los astilleros de la villa de Orio".

Un documento de 21 de Mayo de 1567 cita al Capitán Joanes de Yllunbe como...

"(...) dueño y señor de una nao nueba questaba en el hestillero desta dicha villa enbasada para la echar e botar a la mar." "...a la qual le ponía por nombre *San Nicolas*. Y hera de porte de coatro çientas toneladas (...)"[21]

En 1572, Joanes de Urdayde y maestre Anton de Yerobi otorgaron escritura de concierto ante Francisco de Elorriaga, escribano de Zumaya, y dijeron que el dicho Anton le había hecho una nao.

Domingo de Mutiozabal, maestre carpintero de Usúrbil, se compromete a hacer una embarcación de estas características en el astillero de Orio para Juan de Lasalde, tesorero del Rey en Burgos, que se entregará a finales de marzo de 1579.

En 1581, Francisco de Elorriaga concertó con maese Martin de Ayalde de Usúrbil para hacer una nao en la villa de Orio "que podía ser de asta quinientas toneladas..."[22]

Es a partir de esta década de los 80 cuando se produce el aumento progresivo del porte de estas naves, siendo el galeón el prototipo de la época, y cuyo período de máximo desarrollo se dio en el XVII, entre los años 60 y finales de siglo.

Un documento de 1606 cita la fábrica de galeones de los astilleros de Mápil en Aginaga (Usurbil), a cuyo cargo estaba el Coronel Domingo Pérez de Idíaquez.[23]

En 1609, Don Gabriel Hoa expuso al Rey "la necesidad de mejorar la barra para facilitar la salida de los navíos y fragatas de la Armada, y de los galeones para azogue que se construyen en la villa". Dichas naos construidas, en estas circunstancias, para la Carrera de Indias, transportaban este mineral que, procedente de las minas de Almadén, se embarcaba en Sevilla con destino a Indias para ser utilizado en la extracción de plata. Las óptimas condiciones de estos galeones, no sólo garantizaban la carga de este metal precioso en el viaje de regreso, sino también la defensa contra posibles ataques de piratería.

La actividad del sector naval en el Oria se mantendrá prácticamente hasta finales del XVIII. En el astillero de la Ribera de Orio, no sólo se construían buques de gran tonelaje

(21) Archivo Histórico de Protocolo de Gipuzkoa: Orio, leg. 1793, fol. 28-v.°
(22) *Ibídem*; Orio; leg. 1824, fol. 16-19.
(23) *Ibídem*; Orio; leg. 1823.

para las Flotas y Armadas Reales, y la Carrera de Indias, sino también embarcaciones destinadas a particulares, cuya fabricación estaba ampliamente garantizada por prestigiosos constructores como Tomás de Miranda y el Capitán Simón de Zelarain. María Lourdes Odriozola afirma que, entre 1748 y 1755, el astillero municipal de Orio continuaba siendo el principal centro naval del Oria.

NAVEGABILIDAD DEL ORIA

La navegabilidad hasta Usúrbil, zona de constante profundidad, permitía la navegación a barcos de poco calado, gabarras fundamentalmente, alas o galuxas. Esto hacía posible que los barcos venaqueros, procedentes de Muskiz y de otros puertos bizkainos con vena de Somorrostro en este caso, llegaran hasta el puerto de Chorcoa, desde donde el mineral era transportado por tierra, en carros herrados o en caballerías, hasta las ferrerías del Oria medio. El Padre Larramendi, por el contrario, afirma que lo conoció navegable hasta Andoain en el siglo XVIII.

Está documentado que en el partido judicial de Tolosa se trabajaba con vena bizkaina, cuya producción era transportada a las villas lonjeras de gran tradición comercial, como Aia y Orio. En este sentido, y en base a un creciente desarrollo industrial de la zona, se presentaron varios proyectos desde 1596 hasta 1852, con el objetivo de conseguir la navegabilidad del Oria hasta Tolosa, pero, al margen de otras dificultades, el gran inconveniente fue siempre "su acceso a través de una entrada de pésimas condiciones".

En base a esta afirmación, y ante las reiteradas alusiones a la gran dificultad de atravesar la barra de este puerto de Orio, cabría plantearse la viabilidad de actividades como el movimiento comercial del hierro elaborado en las ferrerías de Saria, Arrazubia, etc., el atoaje de las naves construidas en los astilleros del Oria y remolcadas por chalupas hasta el puerto de destino, el transporte de madera y tabla, la entrada y salida de embarcaciones de pesca, etc.

Pero, si bien la entrada ofrecía dificultades para los vecinos de Orio, era en ocasiones prácticamente infranqueable para los forasteros. Existen documentos que reflejan situaciones en las que barcos cargados de vena o de otras mercaderías, tenían que ser socorridos por chalupas para salvar la barra.

El 20 de Junio de 1914, Antonio Mutiozabal, alcalde del Ayuntamiento de Orio, escribió una carta al Ministro de Fomento, en cuyas primeras líneas decía textualmente:

> "(...)Que la peligrosísima barra del río Oria, rémora constante para el desarrollo y florecimiento de esta villa, la que siempre tropieza para su desenvolvimiento con este escollo, salvado gracias al esfuerzo tenaz de sus hijos, reputados todos ellos desde tiempos antiguos, no sólo como marineros y pescadores más avezados en sus tareas , sino como especialistas en obras hidráulicas y en construcciones navales y de anclas, obligan a esta Corporación a llamar la atención de Vd. sobre la necesidad imprescindible que existe de que en este puerto se acometan las obras de mejoramiento de dicha barra(...)"[24]

(24) Archivo Municipal de Orio: (Sin clasificar). "Carpeta 3 Puerto-Año 1914".

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

FUENTES

- Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa: Escribanía de Orio
- Archivo Municipal de Orio: Documentos Antiguos
  Actas Municipales
- Archivo Servicio de Puertos de Gipuzkoa

BIBLIOGRAFIA

- ACHON, J.A. - ARANBURU, X. - HERRERO, V.J. -SAIZ, P.: *Análisis de los factores históricos y socieconómicos que hacen congruente la construcción de un puerto en la ría de Orio,* SIADECO. 1984.

- ARIZAGA BOLUMBURU, B.:
  . "El nacimiento de las villas guipuzcoanas en los siglos XIII y XIV", *Enciclopedia Histórico-Geográfica.* San Sebastián, 1978.
  . "El litoral vasco peninsular en la época urbana y el nacimiento de San Sebastián", *Lurralde,* vol. 13, 1990, pp. 277-312.

- AROZAMENA, A.: "Orio", *Enciclopedia General Ilustrada del País Vasco*. Diccionario vol. XXXIV. Ed. Auñamendi, San Sebastián, 1992.

- ARRINDA, D.: "Comercio y Economía", *Euskaldunak - La etnia vasca*, v.I., 1978, pp. 185-217.

- BARRENA, E.: *Guipúzcoa en los albores de su historia*, 1975.

- CARRION ARREGUI, I.Mª: *La importación mineral del hierro vizcaíno por Guipúzcoa.*

- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los Puertos marítimos del País Vasco,* Txertoa, Pamplona, 1986.

- DIAZ DE SALAZAR, L.M.: *Ferrerías de Guipúzcoa (siglos XIV-XVI),* Haranburu, San Sebastián, 1983.

- ERKOREKA, J.L.: *Análisis histórico-institucional de las Cofradías de Mareantes del País Vasco*, Gobierno Vasco, Vitoria-Gazteiz, 1991.

- GARCIA DE CORTAZAR, F. - MONTERO, M: *Diccionario de Historia del País Vasco*, Txertoa, San Sebastián, 1983.

- HUXLEY, S.: "Los Vascos y las Pesquerías Transatlánticas, 1517-1713", *Itsasoa,* T. 3 pp. 26-166.

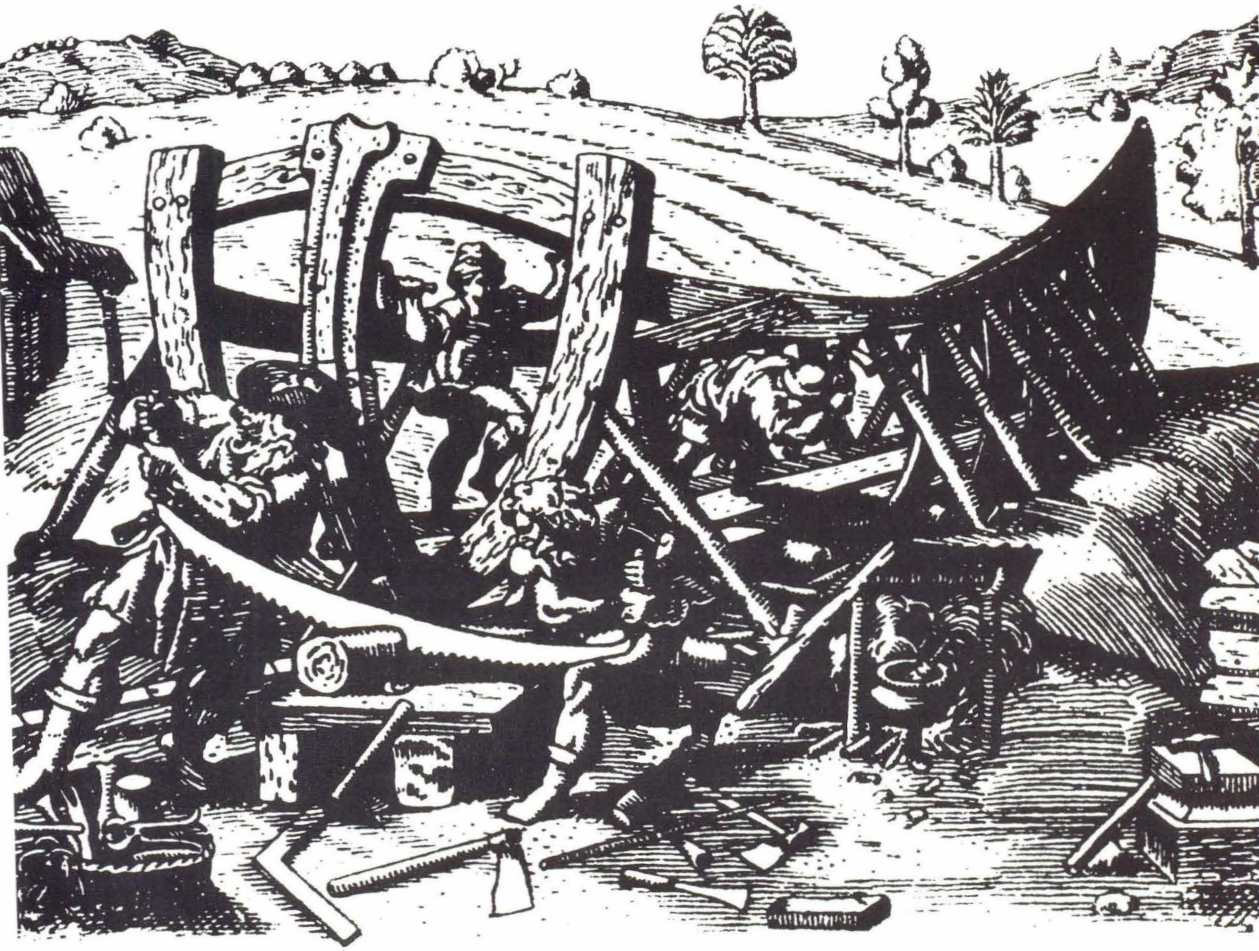
- IMAZ, J. M.: *La Industria Pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI*, Diputación de Guipúzcoa, San Sebastián, 1944.

- LABURU, M: *La nao ballenera del siglo XVI.* CAM, San Sebastián, 1989.
. "Naves vascas del siglo XVI", *Itsasoa* II, pp. 226-248.

- MARTINEZ DIEZ, G: *Guipúzcoa en los albores de su historia, siglos (X-XII)*, Publicaciones de la Excma. Diputación de Guipúzcoa, 1975.

- SUAREZ FERNANDEZ, L.: *Navegación y comercio en el Golfo de Vizcaya*, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid, 1959.

- VARIOS Autores: *Balleneros vascos del siglo XVI*, Gobierno Vasco, 1992.



Construcción de una nave según un grabado del siglo XVI (T. de Bry, América, *parte 4ª, detalle).*
Para finales del siglo XVI la construcción naval en el bajo Oria ya había adquirido un notable desarrollo.

TRAYECTORIA HISTORICA DE LA INDUSTRIA NAVAL DEL ORIA

por Lourdes Odriozola Oyarbide

Es un hecho conocido por todos que gran parte de la Historia del Río Oria ha gravitado sobre la destacada actividad comercial desarrollada en el mismo y la gran vocación marinera de sus gentes. La relevancia económica del Oria queda constatada para la temprana fecha de 1293, año en el que Orio aparece como un destacado puerto exportador de hierro de la Provincia.

Este auge de la actividad comercial del Puerto de Orio tuvo una proyección sobre el resto de la economía del Oria. Y, una de las consecuencias más positivas fue la expansión de una importante industria naval en los municipios de Usúrbil y Orio y, en menor medida, en el de Aia.

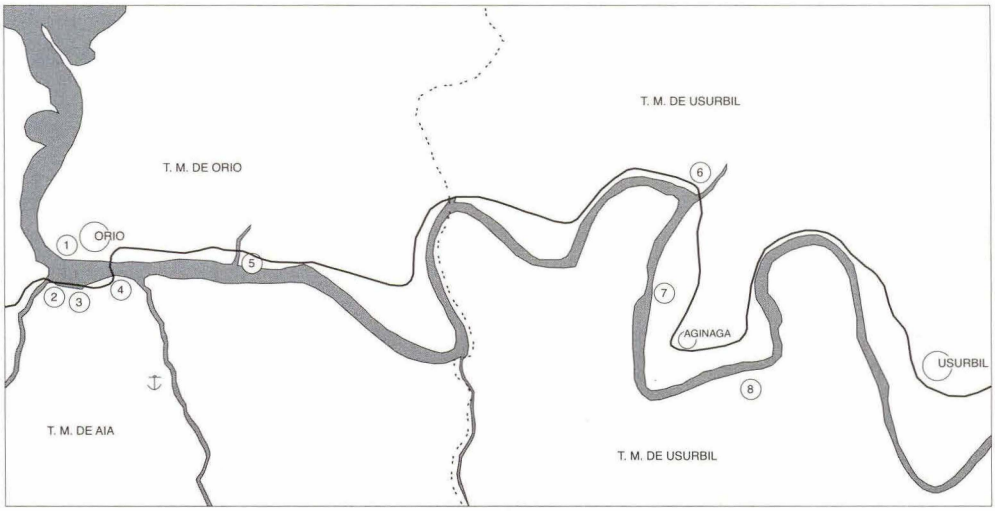
Las riberas del Oria fueron, cuando menos hasta el siglo XIX, uno de los principales puntos de construcción de navíos de la Provincia de Gipuzkoa e, incluso, en algunos momentos, hasta de la península. En sus márgenes existieron astilleros, de mayor o menor entidad, que orientaron su producción a satisfacer las necesidades de la pesca -altura y bajura-, comercio -tanto para el cabotaje como para la Carrera de Indias-, transporte de mineral de hierro, y hasta los navíos de la Real Armada.

La industria naval del Oria contó, además, con una serie de factores que le fueron favorables para su expansión: a) las especiales características topográficas de la cuenca del Oria para la instalación de las gradas; b) la abundancia de maderas de gran calidad para la construcción de navíos de los montes circundantes; c) el fácil transporte de los materiales y pertrechos hasta las instalaciones navales; d) la presencia de una numerosa, eficaz y cualificada mano de obra especializada; y e) la existencia de ferrerías en el Valle del Oria que manufacturaban parte de los elementos metálicos empleados en la fábrica de las embarcaciones. Las primeras noticias localizadas en los archivos del País sobre la construcción de navíos en los astilleros del Oria datan de la segunda mitad del siglo XVI, aunque quizá antes de esta fecha se elaboraran algunas naos. Parece que, a partir de fines del siglo XVI, el ritmo de producción de las gradas fue incrementándose de tal manera que, esta manufactura se perfiló para el mil seiscientos como una de la más destacadas de zona. Mas, la trayectoria del sector naval del Oria no ha sido ni contínua ni creciente a lo largo de la historia, sino que ha tenido oscilaciones tanto en cuanto al volumen de producción, el efecto multiplicador sobre el resto de la economía de la comarca (comercio, transporte de maderas, manufactura de anclas, clavos, toneles, etc.), como por los beneficios reportados a los vecinos de la desembocadura del Oria. No obstante, en líneas generales, podría afirmarse que hasta finales del siglo XIX continuó siendo una de las actividades económicas más representativas, al menos, de la Villa oriotarra.

LOS ASTILLEROS

Durante varias centurias el Oria y el Puerto de Pasajes fueron los principales centros de construcción de navíos de la Provincia, tanto por el número de gradas instaladas en ambos puntos como por el volumen de su producción. El gran prestigio que gozaron los astilleros del Oria vino dado, por una parte, por su especialización en la manufactura de grandes navíos para las Armadas y Flotas Reales, y para la Carrera de Indias. Y, por otra, por las cualidades marineras y los buenos resultados que solían tener los buques fabricados en estas factorías.

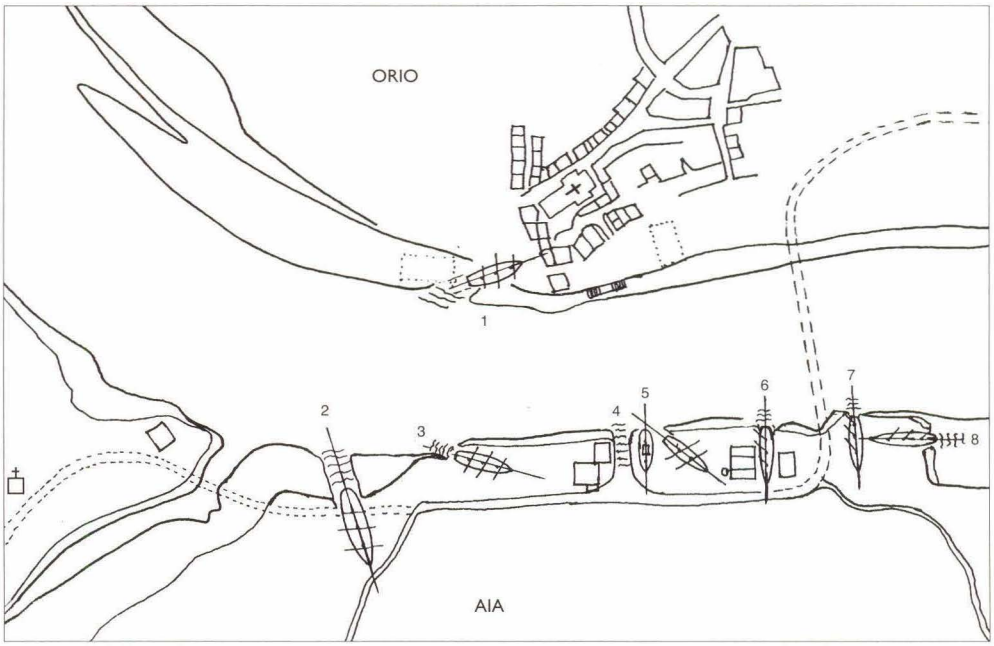
En el ínterin de los siglos XVI-XIX en las orillas del Oria estaban instalados al menos seis astilleros. En el término de Usúrbil, los de Mápil, Aguinaga o Zacoeta, Rutarte y Urdaiaga o Urdazaga. En la Villa de Orio, el astillero de la Ribera. Y, por último, en la jurisdicción de Aia, las gradas de Alchirri (Altxerri) y Arratola. Estas atarazanas, exceptuando las de Mápil y Ribera de Orio, no ocuparon extensos terrenos ni tuvieron la infraestructura propia de los grandes astilleros. Fueron simplemente unos lugares en los que se instalaron diversas gradas y en los que se reunían hombres y materiales durante el tiempo que duraba la construcción y la reparación de las embarcaciones. En cambio, los astilleros de Orio y Mápil, por su especialización en la fábrica de navíos de gran tonelaje, pudieron contar, entre sus instalaciones, con algunas viviendas para la maestranza y sus familias, almacenes, varias gradas, cobertizos, huertas, etc.



Astilleros en el estuario del Oria (siglos XVI-XX).
(Localización realizada con el asesoramiento de Jesús Mª Perona).

1. Ribera de Orio (municipal, s. XVII-XVIII)
2. Altxerri de Aia (s. XVII)
3. Arratola de Aia (s. XVIII)
   Mutiozabal (s. XIX)
   Ostolaza (s. XX)
4. Oria (s. XVIII)
   Portu-Ondo (1918, dos gradas)
5. Ortzaika (s.XX)
6. Uriberri-Mápil (s. XVI-XX)
7. Zakoeta (Zakuta, s. XVI-XIX)
8. S. Esteban de Urdaiaga (s. XVI-XVII)

⚓ Ferrería de Arrazubia
—— Carretera N-634
- - - - Límites aproximados de los términos municipales



Astilleros en el estuario del Oria (siglos XVI-XX).
(Dibujo y localización: Jesús Mª Perona).

1. Ribera de Orio (municipal, s. XVII-XVIII)
2. Altxerri (s. XVII)
3. Arratola (s. XVIII)
4. Mutiozabal (s. XIX)
5. Ostolaza (s. XX, Txanka-Karraballo)
6. Arin y Embil (s. XX)
7-8. Oria (1918, dos gradas)
Portu-Ondo (s. XVII)

El astillero de Mápil fue el principal y el de mayor renombre de la Villa de Usúrbil. Situado en la comunidad de Aginaga, la producción de sus gradas estuvo orientada, sobre todo, a satisfacer la demanda de navíos de los reyes castellanos, tanto para las "Armadas del Mar Océano" como para la Carrera de Indias. Fruto de esta importante demanda real fue el hecho que el astillero se dedicara fundamentalmente a la construcción de buques de gran tonelaje, cuyos portes, en alguna ocasión, llegaron a alcanzar casi las 1300 toneladas.

El astillero de Urdaiaga o Urdazaga, también en tierras usurbildarras, a partir de 1590 pasó a pertenecer a los bienes del vínculo y mayorazgo fundado por Doña María de Guebara y Urdaiaga. Es de resaltar que a fines del mil seiscientos este mayorazgo pasó a ser propiedad del renombrado ilustre Maestro de Fábricas Reales, Capitán Don Ignacio de Soroa. De sus gradas salieron embarcaciones de pequeño y mediano tamaño y, parece, que su actividad quedó interrumpida en el siglo XVIII.

El astillero de Rutarte. Las noticias sobre el mismo son más bien escasas y muy puntuales. Unicamente sabemos que entre los años 1675 y 1680 en sus gradas se elaboraron tres galeones y un patache para las Flotas de la Carrera de Indias.

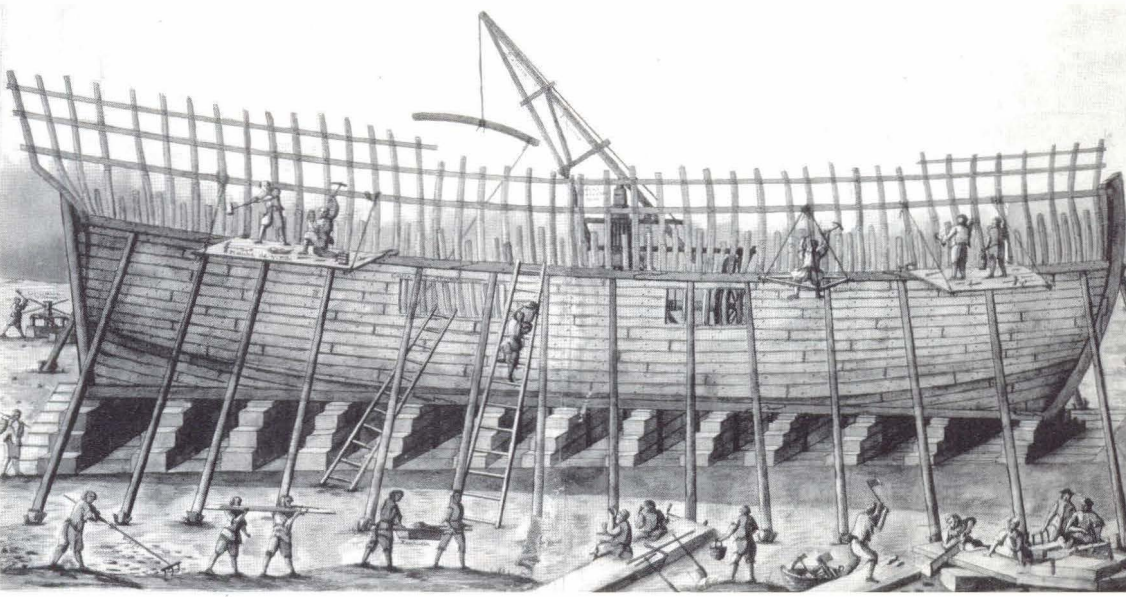
El astillero de Aguinaga o Zacoeta. Sito en las tierras de la Comunidad de Aginaga, parece que funcionó durante más de tres siglos. Su producción fue más bien es-

casa pero muy diversificada, ya que de él salieron barcos de pequeño, medio y gran tonelaje.

El astillero de la Ribera de Orio. Emplazado frente a la fuente de piedra, era propiedad del municipio oriotarra. La producción de sus gradas durante el siglo XVII y el primer cuarto del XVIII estuvo especializada en la fábrica de buques de gran tonelaje para las Flotas y Armadas Reales, y la Carrera de Indias. A partir de este momento, la actividad de esta factoría fue mucho más diversificada y en él se manufacturaron embarcaciones de pequeño y medio tamaño para el comercio y la pesca. La notable producción de estas gradas, junto al hecho que en ellas trabajaran algunos de los maestros constructores de mayor prestigio, convirtieron a Orio en uno de los principales centros navales del País Vasco y, en ocasiones, hasta de la península.

Hacia el año 1785 el oriotarra y maestro constructor Don José Vizente de Segura inició a su costa y riesgo la construcción de un nuevo astillero en Orio. El astillero iba a estar dotado de un dique para la carena de buques de hasta 60 codos de quilla; éste se erigiría a imitación de los que el Rey tenía en los Reales Arsenales de Ferrol y Cartagena.

Y, por último, en las tierras de Aia, estaban ubicados dos pequeños astilleros: los de **Alchirri y Arratola.** El primero de ellos, está situado en las inmediaciones del Puerto de Alchirri (Altxerri) y de la Casa de Arratola; y el segundo, pegante a la casa y ferrería de Arratola; es decir, ambos están ubicados en la desembocadura del Oria. Parece que la producción de ambas gradas fue más bien escasa por las dificultades que tuvieron los constructores para poder transportar y conducir hasta estas gradas los materiales y pertrechos necesarios para las fábricas navales: la Villa de Orio tenía la jurisdicción plena sobre el tránsito de las personas y de cualquier género y mercancía en la desembocadura del Oria, por lo que la actividad de ambos astilleros estuvo siempre supeditada a la



Construcción de una fragata en el siglo XVIII. (Album del Marqués de la Victoria, 1719-1756. Museo Naval, Madrid).

Navío del siglo XVIII, una de las tres representaciones de barcos que fueron descubiertas en enero de 1994, en "Bikarioetxea" (n.º 9 de la calle San Nikolás de Orio) por un técnico del Departamento de Cultura de la Diputación Foral de Gipuzkoa. (Foto Taller de Restauración de la Diputación Foral de Gipuzkoa).

obtención de los permisos y licencias pertinentes en el Ayuntamiento oriotarra. En ellos se manufacturaron vasos de mediano porte para el comercio de cabotaje, y el transporte del mineral de hierro y de los productos elaborados en las ferrerías del contorno.

En el siglo XX algunas de estos astilleros desaparecieron aunque, también, se erigieron otros nuevos. En Orio, por ejemplo, se emplazaron los astilleros Ostolaza, Ortzaika, Oria, Ikazeta y Amilibia.*

Los Astilleros Ostolaza. Parece ser que su nombre originario no era el de Astilleros Ostolaza, ya que era propiedad de Paulino Mutiozaval, hijo del ilustre constructor naval Miguel Antonio de Mutiozaval. Estaba ubicado junto al antiguo embarcadero de Arratola y frente a la plaza de la Villa. El astillero fue arrendado a Miguel de Ostolaza con la licencia de poder fabricar barcos de pesca de hasta 50 Tn. A partir de 1954 Ostolaza regentó el astillero junto a Francisco Carrera -"Txanka"- y Agustín Gozategi -"Karraballo". Un año más tarde, ampliaron la grada del astillero con el objeto de poder manufacturar embarcaciones de pesca de mayores dimensiones. La brillante trayectoria del astillero quedó interrumpida en el año 1980 cuando la construcción de buques de madera fue reemplazada por la de materiales sintéticos.

Los Astilleros Ortzaika, propiedad de la familia Elizondo, se erigieron en la década de los años 20. Sus fundadores fueron Manuel Elizondo, conocido por los oriotarras como *Ortzaika haundia*, y el constructor mutrikuarra Pedro Manuel de Egaña. Además merece destacarse que estos dos socios contaron con la inestimable contribución del proyectista naval y Alcalde de la Villa, Joaquín Cortés. En esta primera etapa, sus gradas

* *Agradezco a Jesús María Perona toda la información y datos que me ha proporcionado sobre la actividad y producción de los astilleros oriotarras en el presente siglo, ya que sin los cuales este trabajo no hubiera podido "llegar a buen puerto".*

trabajaron en coordinación y en consonancia con las líneas y modelos utilizados en el astillero particular de Astigarribia (Mutriku), y se dedicaron a fabricar embarcaciones de mediano tonelaje para el comercio y la pesca. Este periodo concluyó a finales de la década de los sesenta con la construcción del *Mater Inmaculada,* 1964-65, y dos arrastreros más.

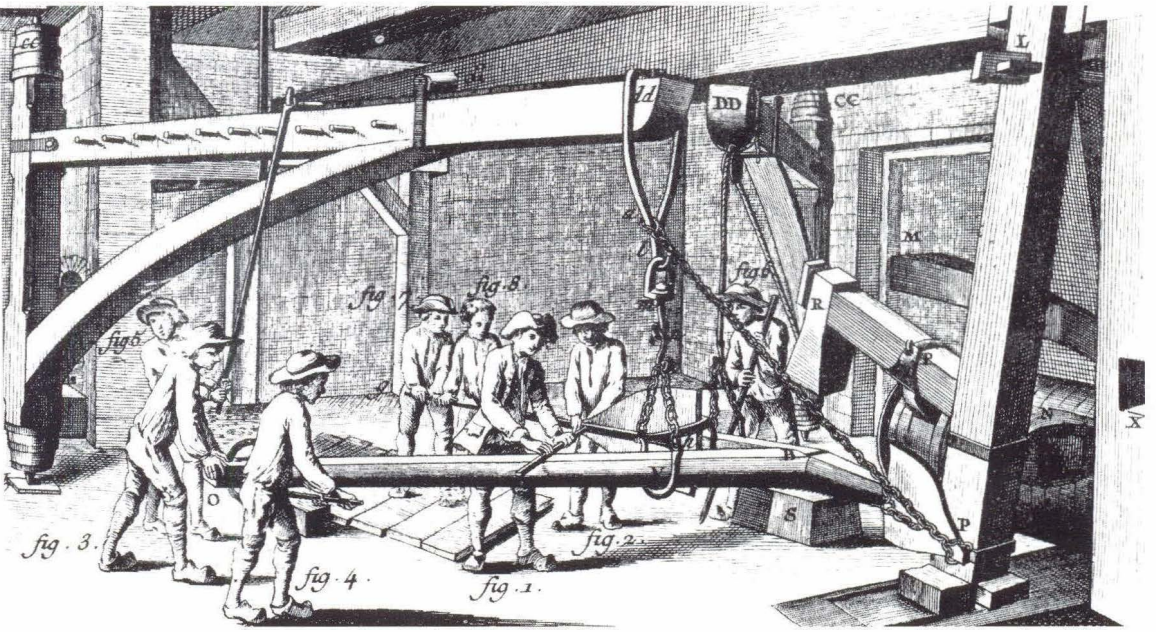
Actualmente, sus instalaciones están regentadas por *Bixentiko*, hijo de Manuel Elizondo, y se dedican fundamentalmente a la reparación de embarcaciones de competición y remo deportivas, como por ejemplo: traineras, trainerillas de banco fijo y bateles.

Los Astilleros del Oria se fundaron a principios de siglo. Las noticias que hemos localizado sobre su actividad son más bien escasas y puntuales; unicamente sabemos que en sus instalaciones se construyeron veleros de hasta 300 toneladas para la marina mercante y el cabotaje.

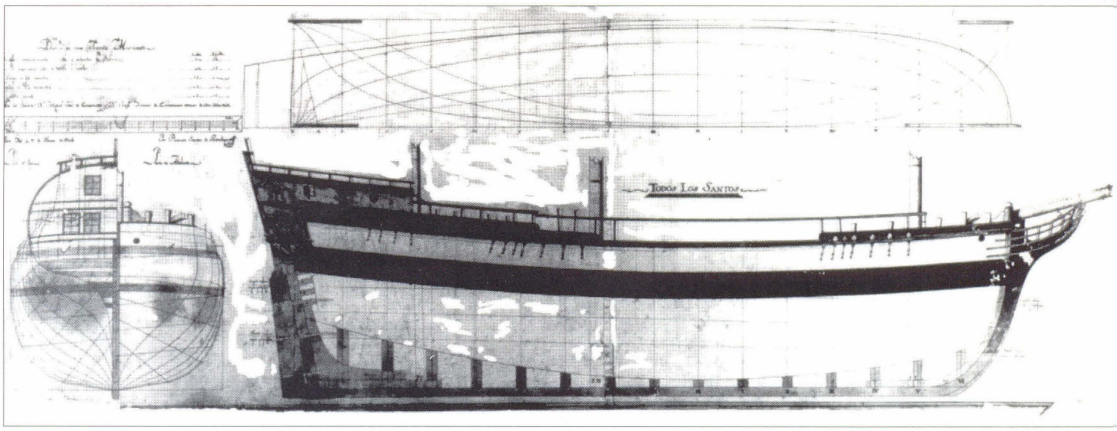
Y, finalmente, **los Astilleros Ikazeta y los Astilleros Amilibia** están especializados en la construcción de embarcaciones deportivas y traineras, los primeros en madera y los últimos en fibra.

EVOLUCION DE LA PRODUCCION

Las noticias sobre la evolución de la producción de los astilleros del Oria son más bien escasas pero muy significativas. Las referencias localizadas en los archivos provinciales revelan que para fines del siglo XVI el Oria contaba con un robusto sector



Forja de anclas en el siglo XVIII (Enciclopedia de Diderot y D'Alembert). En el siglo XVIII Gipuzkoa fue el principal centro productor de anclas de la peninsula. En gran medida, ello fue posible gracias a la labor desarrollada por el maestro ancorero Juan Fermin de Guilisasti en la ferreria Arrazubia (San Esteban de Aia). Sus anclas se hicieron famosas, incluso en el extranjero, por su calidad y perfección.



Plano de formas de la fragata mercante "Todos los Santos" realizado por Ramón Santos de Gaztañaga en Orio (1803), por encargo de Miguel José de Eraunseta y Francisco Xabier de Echeverria, vecinos de San Sebastián.

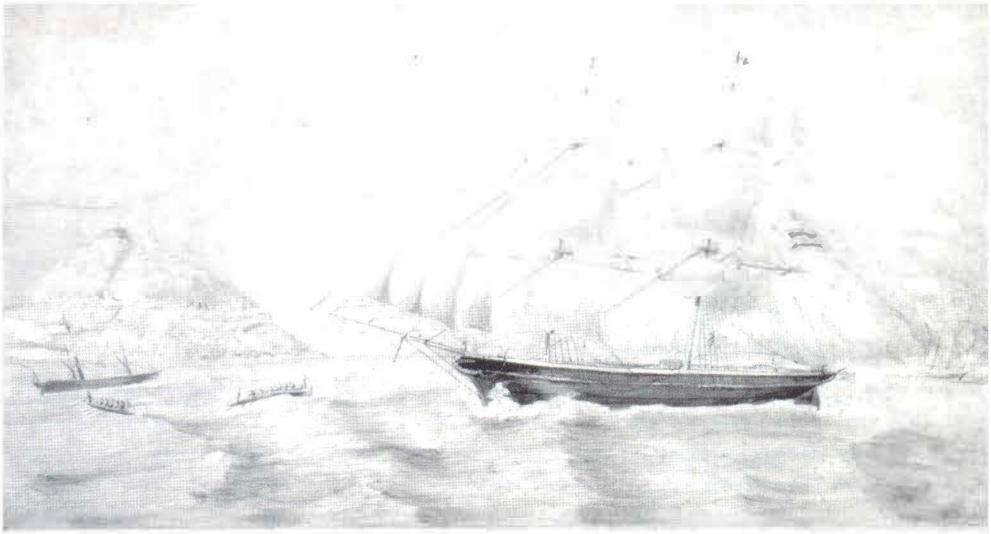
naval. En estas fechas en las gradas de Usúrbil, Aginaga, Urdazaga o Urdaiaga y Orio se manufacturaron diversos galeones y naos cuyos portes oscilaron entre las 310 toneladas de la nao *San Esteban* y las 1200 toneladas de la embarcación botada en los astilleros de Aginaga. Además, para estas fechas ya se vislumbra lo que en el futuro iba caracterizar y definir al Oria: la "especialización" de las principales gradas en la construcción de embarcaciones de gran tonelaje para las Armadas y Flotas Reales.

CUADRO 1: PRODUCCION SIGLO XVI

AÑO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	TONELADAS	CONSTRUCTOR
1559	Usúrbil	Nao	310	Juan Soroa
1572	Orio	Nao	400	Juan de Iturribe
1579	Aginaga	Nao		Domingo de Arriola
1580	Usúrbil		360	Juan Soroa
1585	Urdaiaga	Nao gande		Domingo de Uriarte
1586	Aginaga		1200	
1593	Orio	Almiranta	700	Frco. de Elorriaga
1594	Urdaiaga	Navío		Domingo de Arrillaga
1595	Usúrbil		400	Beltrán Urrizmendi

Fuentes: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa y Seoane y Ferrer: *Navegantes guipuzcoanos.*

Mas el año 1595 sería el inicio de un cambio total en el sector. La retracción comercial y el contínuo estado de guerra en el que está inmersa la Corona no podía menos que afectar a los astilleros vascos y, en concreto, a los del Oria. Así, entre 1595 y 1659, decayó drásticamente la actividad de los astilleros ante la falta de pedidos, tanto por parte de los armadores como por la escasa demanda de la Corona. En los archivos del País únicamente se han localizado noticias de la construcción de dos galeones, una nao, una zabra y un barco de unas 600 toneladas.



"Nuevo Carmencita", bergantín construido en 1851 para el armador donostiarra Juan de Aristeguieta. Acuarela de José Campión (1854), colección de Museo Naval de San Sebastián.

Tras estos nefastos años para el sector naval del Oria, se inició una lenta, aunque progresiva, recuperación de la actividad de sus gradas, que se mantuvo prácticamente hasta fines del siglo XVIII. Los primeros signos de recuperación comienzan a aparecer en el decenio de los sesenta con el restablecimiento de la fábrica de navíos para las armadas y las flotas de la Corona. A partir de este momento, el Estado, con su contínua y creciente demanda de navíos, se convirtió nuevamente en uno de los principales clientes de los astilleros del Oria. Por todo ello, podría afirmarse que la década de los sesenta marca de alguna manera el inicio de un nuevo ciclo expansivo para el centro naval del Oria.

El método por el que se reguló en esta "nueva etapa" la fabricación de casi todos los navíos de las Armadas y Flotas Reales fue el de los *asientos*. Eran unos contratos en los que un particular o grupo de particulares se comprometían a fabricar los navíos con unas cualidades determinadas y en unos plazos concretos, a cambio de un precio fijo.

Además, durante este período podemos observar un cambio significativo en el devenir de estos astilleros. Después de muchos años, la construcción de galeones para las Armadas del Mar Océano fue desplazándose a un plano secundario conforme se fue incrementando la producción de navíos para la Carrera de Indias. Es decir, a partir de 1665 en las gradas del Oria empiezan a percibirse los primeros efectos de la tímida reactivación que estaba experimentando el comercio indiano durante estos años.

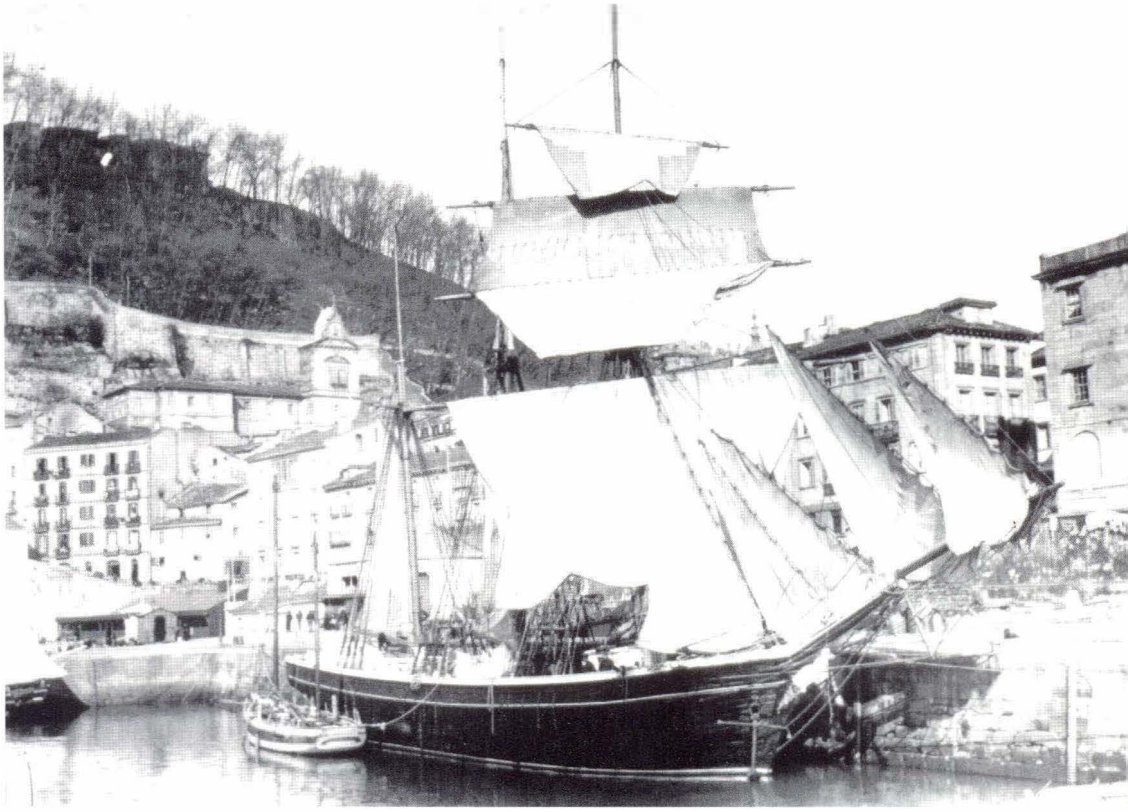
En 1662, Don Ignacio de Soroa, Maestro de Fábricas Reales, construía en las gradas de Usúrbil el navío *Buen Jesús*, de 600 toneladas; y, dos años más tarde, salía de estas mismas gradas el galeón *Nuestra Señora de Roncesvalles* (571 Tn). La fábrica de estos vasos tan sólo serían el preludio de la larga lista de navíos de gran tonelaje que se elaboraron en el Oria para las Armadas y las Flotas de la Carrera de Indias.

Una vez finalizada la fábrica de estos galeones, el Rey suscribió otros asientos con los particulares para la construcción de navíos en los astilleros del Oria. En 1665, se aprobó

el asiento con Domingo Grillo y Ambrosio Lomelín para la fábrica de dos galeones para la Carrera de Indias en los astilleros de Usúrbil: el *Nuestra Señora del Rosario y Santo Domingo*, y el *San Vicente Ferrer*. Dado el gran tamaño de los dos galeones -unas 500 toneladas cada uno-, tuvieron que ser desplazados "en lastre" hasta el Puerto de Pasajes para poder ser arbolados y aparejados. La década de los sesenta se cerró con la fábrica de otros cuatro galeones: tres para el Rey y uno para el Capitán Pedro de Echanis.

Tras estos años de fortalecimiento de la industria naval del Oria y, en concreto, de la de Usúrbil, el decenio de los setenta podría definirse como el de la confirmación y ratificación del apogeo de los astilleros de la vecina Villa de Usúrbil. En efecto, durante estos años, a excepción del galéon fabricado por Asencio Arbestain en Orio, todos los demás se construyeron en las gradas usurbiltarras de Mápil y Rutarte. Las fábricas corrieron a cargo de los asentistas Miguel de Aristeguieta, Ignacio de Soroa y Mariana Pérez.

En la década de los ochenta los astilleros del Oria vivieron una corta recesión. Tan sólo se ha podido constatar la manufactura de dos embarcaciones: un patache en Rutarte para las flotas del Rey de la Carrera de Indias; y, en Orio, el constructor Agustín de Vidasoro fabricó un barco pequeño para la conducción de vena para Juan Elordi y Domingo de Vareño (vecinos de Placencia).



La corbeta "Conchita" en el puerto de Donostia (finales del s. XIX). Propiedad del armador Juan de Aristeguieta, este velero construido en Aginaga, efectuaba la travesía San Sebastián-La Habana con carga y pasajeros. (El "Conchita" figura tambien en la portada de este volumen).

Después de estos años un tanto funestos para la industria naval del Oria, a partir de 1691 las gradas vivieron los años de mayor florecimiento de la segunda mitad del siglo XVII. Puede afirmarse que en lo que restaba de siglo, en el Oria se concentró casi la totalidad de la producción naval guipuzcona. Durante esta década de intensa actividad, casi todas las instalaciones navales del Oria estuvieron en funcionamiento, unos ocupados en la manufactura de pequeñas y medianas embarcaciones para el comercio y transporte del mineral de hierro; y, otras, en las obras de galeones de elevados portes para las Armadas y Flotas de la Corona.

CUADRO 2: LA PRODUCCION EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XVII

AÑO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	TONELADAS	CONSTRUCTOR/ASENTISTA
1660	Usúrbil	Galéon	571	Pascual de Atocha
1662	Usúrbil	Galeón	600	Ignacio de Soroa
1664	Usúrbil	Galeones (2)		
1665	Usúrbil	Galeón	812	D. Grillo-A. Lomelín
1665	Usúrbil	Galeón	803	D. Grillo-A. Lomelín
1665	Orio	Galeón		Blasco de Echeveste
1667	Mápil	Galeones (2)		Ignacio de Soroa
1668	Usúrbil	Galeón	822	Ignacio de Soroa
1669	Orio	Galeón		Asencio de Arbestain
1670	Orio,	Galeón		Asencio de Arbestain
1673	Mápil	Galeón	1293	Ignacio de Soroa
1675	Usúrbil	Galeón	840	Miguel Aristeguieta
1675	Rutarte	Galeón	700	Ignacio de Soroa
1676	Rutarte	Galeón	761	Ignacio de Soroa
1678	Rutarte	Galeón	900	Mariana Pérez
1680	Rutarte	Patache	335	Mariana Pérez
1688	Orio	Barco pequeño		Agustín de Vidasoro
1691	Usúrbil	Patache		Juan de Zugasti
1691	Arrazubía	Bergantín		Nicolás de Hoa
1695	Usúrbil	Navío		
1695	Orio	Barco pequeño		Agustín de Vidasoro
1695	Mápil	Galeón		Miguel de Echeveste
1696	Orio	Navío		Agustín de Vidasoro
1697	Mápil	Galeones (2)		Pedro de Aróstegui
1697	Alchirri	Pinaza		Antonio Gonzalorena
1698	Alchirri	Navío		Antonio Gonzalorena
1698	Usúrbil	Navío		Gerónimo de Echeveste

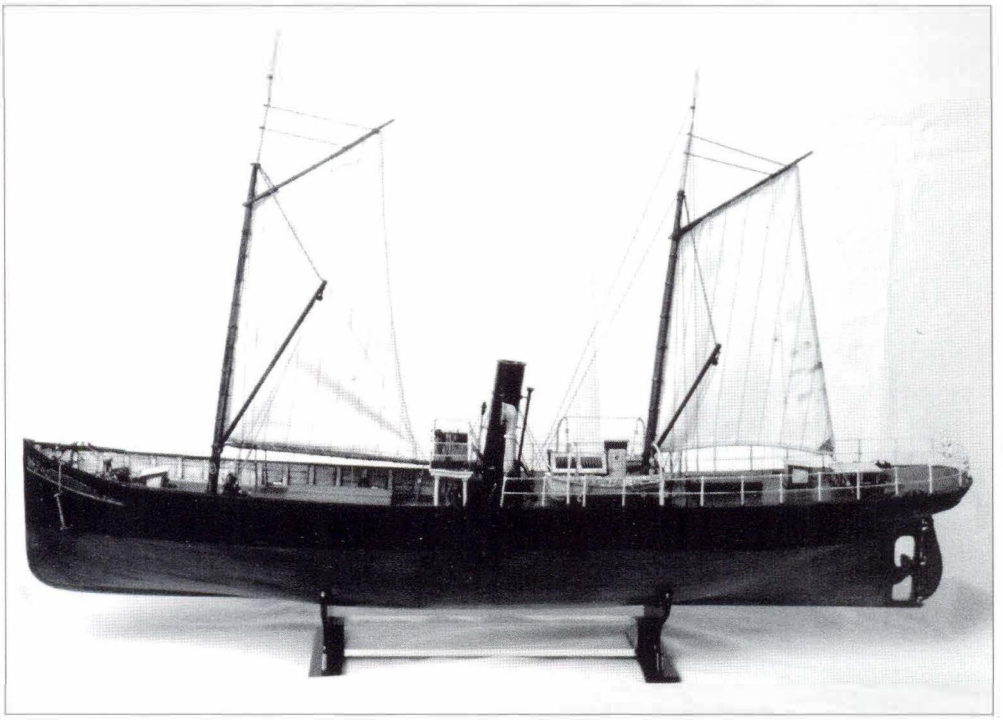
Fuentes: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa; Archivo General de Gipuzkoa; Museo Naval de Madrid; Archivo General de Indias; Seoane y Ferrer: *op. cit.*; y F. Serrano Mangas, *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700.*

El inicio del siglo XVIII coincidió con la llegada de una nueva dinastía y el estallido de la Guerra de Sucesión (1700-1713). Desde este momento y hasta la firma de la paz de Utrecht, la construcción naval con dinero público quedó materialmente paralizada en todos los astilleros de la península. Cuando se necesitaban navíos para las operaciones

bélicas, de transporte o de simple comunicación, se adquirían a particulares o se compraban en mercados extranjeros. Por todo ello, en los astilleros guipuzcoanos, y en concreto, en los del Oria, apenas se fabricaron navíos para la Corona. En estos trece años tan sólo manufacturaron dos galeones de 1200 toneladas cada uno, -una *Capitana y una Almiranta*-, para la flota de galeones de la Carrera de Indias en los astilleros de Mápil. Esta falta de pedidos de la Corona supuso un duro golpe para las gradas de Usúrbil ya que en ellas, al perder a su principal cliente, la actividad de las mismas quedó prácticamente interrumpida no sólo ahora, sino, también en lo que restaba del mil setecientos. Mas, la situación del astillero de la Ribera de Orio fue otra muy distinta. La producción de sus instalaciones no cesó e, incluso, llegó a ser superior a la de la centuria anterior, ya que ésta desde el año 1706 se diversificó y se orientó no sólo a satisfacer las necesidades y la demanda de la Real Armada, sino también las de los comerciantes, pescadores, armadores y transportistas. Así, entre 1706-1713, en las gradas oriotarras se elaboraron cuando menos 5 embarcaciones para los particulares. Además, algunos de estos barcos fueron construidos por prestigiosos constructores navales, como por ejemplo, Tomás de Miranda y Simón de Zelarain.

Esta "reconversión" de la industria naval de Orio fue la causa por la que en el siglo XVIII se trasladó el eje del Oria de los astilleros de Usúrbil a los del municipio oriotarra.

Una vez firmada la Paz de Utrecht, en el astillero de la Ribera de Orio se compaginó la fábrica de navíos para la Real Armada con la elaboración de embarcaciones para los

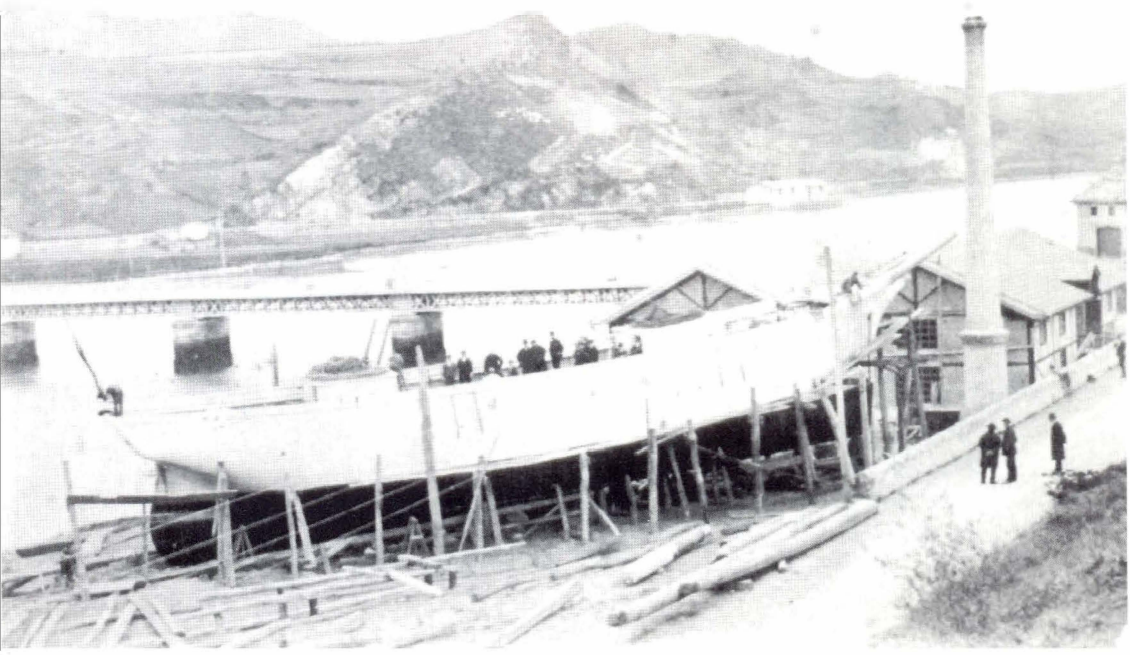


"Ugarte nº 2", buque de vapor con casco de madera, construido en 1878 en Aginaga. Los "Ugarte" fueron los primeros barcos de vapor que se construyeron en el País Vasco. (Modelo de José Antonio Puerta, colección del Museo Naval de Donostia).

particulares. Tras Utrecht, D. José Patiño, Intendente General y Secretario de Marina, en colaboración directa del Superintendente General de los Astilleros de Cantabria y Arquitecto naval, Don Antonio de Gaztañeta, dio el primer impulso a la fábrica de navíos de guerra. Así, en 1713 se aprobó el proyecto para construir 6 navíos de guerra en los astilleros de Guipúzcoa bajo la dirección y supervisión de D. Antonio de Gaztañeta. Las obras de tres de ellos se llevaron a cabo en las gradas de Orio. Las noticias sobre el modo en el que se efectuaron son muy puntuales. Sabemos que su fábrica se llevó a cabo a través de la aprobación de dos asientos: uno con Gerónimo de Echeveste para la manufactura de uno de los navíos; y, el otro, con Joseph de Yriberri para la labra de las dos restantes. Dado el gran porte de los bajeles, éstos tuvieron que ser trasladados en lastre hasta el Puerto de Pasajes para hacerles las labores de jarcias, arboladuras, aparejamiento y demás pertrechos. Zarparon de Pasajes el año 1716 bajo los nombres de *San Luis, San Fernando y San Phelipe el Real.*

Por estas mismas fechas, en Orio se botaron otras tres embarcaciones más: dos pataches para el comercio de cabotaje y una nao para la conducción de maderas.

Mas, a partir de 1715 y hasta 1748, decayó sensiblemente la actividad de todos los astilleros del Oria ante la ausencia de pedidos de la Corona y por la escasa demanda de los particulares. Así, en estos años se han localizado noticias de la fábrica de tan sólo 4 vasos: dos naos, un navío y una lancha para el acarreo de hierro. En consecuencia, durante



Construcción del bergantín goleta "Joven Julián" en los astilleros Mutiozabal de Orio (1888). (Foto cedida por José Luis Arin Embil).

Construcción de la goleta-vapor "Pepita" en el astillero de Arin Embil en 1919. (Archivo Gipuzkoa Donostia Kutxa).

estas cuatro décadas la falta de actividad parece que fue lo que caracterizó a las gradas del Oria.

Tras estos fatales años para la industria naval de la cuenca del Oria, se inició una lenta pero, por ello no menos importante, recuperación de la actividad de los astilleros. Los agentes del restablecimiento de las manufacturas en las factorías del Oria fueron la Corona y los particulares. La Corona, con la demanda de lanchas y lanchones para los navíos de guerra que se labraban en el Real Arsenal del Ferrol. Y, los particulares, con la demanda de barcos de mediano y pequeño tamaño para el comercio de cabotaje y para el transporte de hierro y maderas.

Aunque la producción entre los años 1748-1755 no llegó a alcanzar a la de los años 1706-1715, es de resaltar que ésta se concentró preferentemente en el astillero de la Ribera de Orio y, en menor medida, en el de Mápil. Esto nos confirma que el astillero de La Ribera de Orio continuaba siendo el principal centro constructor del Oria.

Una vez concluídas las obras de estos vasos, los astilleros del Oria volverán a vivir otra nueva crisis hasta el inicio de la década de los setenta ante la total carencia de pedidos. La actividad se reanudará tímidamente en las gradas de Orio, Arratola y Usúrbil gracias a la demanda de navíos de los particulares de la Provincia de Gipuzkoa y del Señorío de Bizkaia para la pesca, el comercio de cabotaje, y el transporte del hierro y los productos manufacturados en las ferrerías de la zona. Entre estos barcos caben destacarse los construidos por Joseph Nicolás de Aizpurua, Joseph Joaquín de Gaztañaga y Joseph Domingo de Elorriaga.

CUADRO 3: LA PRODUCCION EN EL SIGLO XVIII

AÑO	ASTILLERO	TIPOLOGIA	CONSTRUCTOR/ASENTISTA
1700	Mápil	Capitana y Almiranta	Frco. de Necolalde
1706	Orio	Fragata corso	Thomás de Miranda
1708	Orio	Nao	Simón de Zelarain
1708	Orio	Patache	Thomás de Miranda
1709	Orio	Navío	Thomás de Miranda
1709	Orio	Chalupa	Juan Bauptista Agote
1713	Orio	2 Navíos	Joseph de Iriberri*
1713	Orio	Navío	Gerónimo de Echeveste*
1714	Orio	Patache	Thomás de Miranda
1715	Orio	Navío	Thomás de Miranda
1715	Orio	Nao	Desconocido
1721	Orio	Nao	Simón de Zelarain
1726	Orio	Chalupa	Asencio de Azpillaga
1729	Orio	Nao ballenera	Desconocido.
1738	Orio	Navío	Juan de Arizmendi
1748	Orio	Lancha acarreo hierro	Frco. Larragoien
1750	Orio	Lanchones (2)	Juan de Lerchundi
1750	Orio	Embarcaciones (3)	Desconocido
1750	Orio	Bajel	Juan de Arizmendi
1750	Mápil	Bajeles conducción madera	Desconocido
1751	Orio	Navíos (3)	Sagarsasu-Aizpurua
1751	Orio	Patache	Frco. Sagarsasu
1752	Orio	12 lanchas y 6 lanchones	Juan de Arizmendi
1752	Mápil	2 Lanchones	Manuel de Aizpurua
1755	Orio	Lancha	Frco. Aspillaga
1771	Orio	Navío marchante	J. Nicolás Aizpurua
1773	Mápil	Fragata	Desconocido
1775	Orio	Lancha	Frco. Aspillaga
1775	Orio	Casco navío	J. Joaquín Gaztañaga
1778	Orio	Gabarra	Desconocido
1778	Aginaga	Fragatas guerra (2)	J. Nicolás Aizpurua
1781	Usúrbil	Navío	J. Nicolás Aizpurua
1782	Orio	Navío	J. Joaquín Gaztañaga
1782	Arratola	Navío	J. Domingo Elorriaga
1783	Arratola	Navío	J. Antonio Elorriaga
1787	Orio	Bergantín	Vizente de Segura
1788	Arratola	Bergantín	Desconocido

*Navíos fabricados bajo la dirección y supervisión de Don Antonio de Gaztañeta

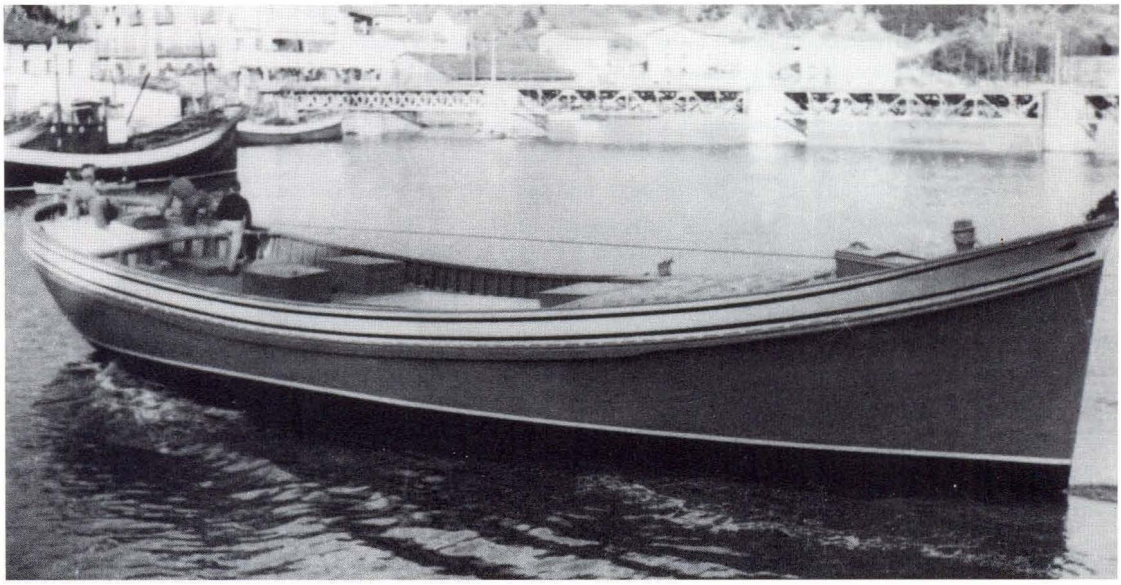
Fuentes: Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa; Archivo General de Gipuzkoa; Archivo Municipal de Orio y Archivo General de Indias.

A principios del siglo XIX la actividad constructiva de los astilleros vascos y, en concreto, de los guipuzcoanos, entró en un fase recesiva. Esta situación estaba estrechamente vinculada, por una parte, a la recesión económica general que vivía el País Vasco durante estos años y, en especial, a la crisis del comercio. Y, por otra, a las guerras napoleónicas y a las tensiones internas que surgieron dentro del País. Pese a todo ello, la

actividad constructiva del Oria no se había abandonado del todo, aunque eso sí con un ritmo de producción menor al del siglo XVIII: entre 1800 y 1814 tan sólo se han hallado noticias de la construcción de seis embarcaciones, casi todas ellas de reducidos portes y dimensiones. Esta tendencia iniciada en el mil ochocientos queda corroborada en las respuestas que efectuaron las Villas de Orio y Usúrbil al interrogatorio que les hizo la Corte de Madrid en el año 1831. Orio respondió diciendo que los astilleros de la Villa se encontraban en un inmejorable estado y que tenían capacidad para la fábrica de dos fragatas y dos bergantines de 150 a 200 toneladas cada uno al año; no obstante, parece que las gradas oriotarras no tuvieron mucha actividad ni en 1831 ni en los años anteriores. Por su parte Usúrbil dijo, que en sus astillleros de Mápil y Zacoeta se construían contínuamente pequeñas embarcaciones para los comerciantes y que en los tres últimos años se habían botado tres bergantines, el último un poco antes de haberse efectuado la encuesta.

Tras la I Guerra Carlista se inició en el sector naval vasco y, en concreto, en el de Oria, un paradójico período de prosperidad: triunfaron los astilleros tradicionales, que construían veleros de madera, en un momento en que empezaba a triunfar, en la navegación atlántica, los buques de hierro y movidos a vapor. Posiblemente, las razones que mejor pueden explicar este extraño comportamiento son dos: en primer lugar, el traslado de las aduanas del interior a la costa en 1841 y, consiguientemente el acceso al mercado español; y, en segundo lugar, el régimen proteccionista que se estableció para toda la industria naval. Resultado de todo fue el apogeo que vivieron los astilleros de Orio en la década de 1840.

En efecto, entre los años 1843 y 1849 salieron de sus gradas unos 40 barcos de todas dimensiones. Este período expansivo concluirá tras la firma de paz de la última Guerra Carlista. Llegada la paz, los astilleros tradicionales del Oria no podrán recuperarse al no poder competir con la masiva llegada de buques de hierro ingleses a los puertos vascos. Por lo tanto, la única salida para el sector era la **renovación.**



Botadura del pesquero "Hermanos Manterola"en los Astilleros Ostolaza de Orio, 1954. (Foto cedida por Jesús Mª Perona).

Equipo de carpinteros de los Astilleros Ostolaza en la botadura del pesquero "Hermanos Manterola" (1954). En el centro de la fotografía: Manuel Ostolaza (1), Francisco Carrera "Txanka" (2) y Agustín Gozategui "Karraballo" (3). (Foto cedida por Jesús Mª Perona).

Y fue precisamente en el Oria donde se dio el primer impulso renovador de la industria naval guipuzcoana. A mediados de la década de los 70, en los astilleros Aginaga de la Villa de Usúrbil se botaba la primera embarcación a vapor construida en Gipuzkoa. Se trataba de un barco de madera al que se le había incorporado una máquina de vapor de la Cassa Laffossey, adaptada previamente en los cercanos Talleres La Fossey de Lasarte. Fue para la época una realización insólita y de alguna manera marcó un hito en la historia de la industria naval vasca.

A partir de este momento los Astilleros Aginaga se dedicaron a la construcción de pequeños vapores de pesca y buques de cabotaje, cuyos portes nunca fueron superiores a las 40 toneladas. Es decir, la modernización de las técnicas de producción en estas gradas trajo una notable reducción de la dimensiones de los barcos fabricados.

Pese a todos estos avatares, durante buena parte del siglo XX la construcción naval continuó siendo una de las actividades más representativas de la Villa de Orio. Un claro ejemplo de ello lo tenemos personificado en los "Astilleros Ostolaza". El espíritu emprendedor de sus promotores -sobre todo de Francisco Carrera, "Txanka"- junto con las innovaciones que supieron introducir en los trazados y formas de los barcos de pesca, parece que la convirtieron en una de las empresas punteras de la construcción de barcos de pesca en madera. Todo ello hizo que estos astilleros pudieran tener una trayectoria ascendente que tan sólo quedó interrumpida en 1980 cuando el empleo de la fibra comenzó a generalizarse en la fábrica de los barcos de pesca.

Al hilo de la Historia, y a pesar que en la actualidad, la construcción naval en el Oria ha perdido el protagonismo que tuvo antaño, sin embargo conviene resaltar que en fechas no muy lejanas fue uno de los sectores que gozó de mayor renombre en la cuenca del Oria. Sus constructores fueron apreciados por las técnicas que supieron aplicar. La mano de obra que proporcionó el Oria fue un elemento más que colaboró para que las embarcaciones vascas surcaran los mares con destreza.

FUENTES Y BIBLIOGRAFIA

FUENTES

- Archivo Histórico de Protocolos Notariales de Gipuzkoa: Escribanías de Usúrbil, Orio y Zumaia.
- Archivo General de Gipuzkoa: Apéndice Indíce Munita y Sección 2ª: 12-117, 12-186 y 13-33.
- Archivo Municipal de Orio: Actas Municipales.
- Museo Naval de Madrid: Fondo Vargas Ponce (Serie arábiga y serie románica) y fondo documental.
- Archivo General de Indias: Indiferente.
- Archivo Histórico Nacional: Sección Estado.

BIBLIOGRAFIA

- ALZOLA Y MINONDO, Benito: *Construcciones y armamentos navales*; 1886.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los Puertos marítimos del País Vasco;* Txertoa, Navarra 1986.
- GARCIA DE CORTAZAR, F.- MONTERO, M.: *Diccionario de Historia del País Vasco;* Txertoa, Navarra, 1983.
- GOROSABEL, Pablo: *Diccionario Histórico Geográfico Descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa;* 1862.
- LABURU, Miguel: *La nao ballenera vasca del siglo XVI;* San Sebastián, 1989.
- LEIZAOLA, Jesús María de: *La marina Civil Vasca en los siglos XIII, XIV y XV;* Sendoa, San Sebastián, 1984.
- MADOZ, Pascual: *Diccionario Geográfico Estadístico Histórico;* Madrid, 1845-1850.
- SEOANE Y FERRER, Ramón: *Navegantes guipuzcoanos;* 1903.
- SERRANO MANGAS, Fernando: *Los galeones de la Carrera de Indias, 1650-1700,* CSIC, Sevilla 1986.
- VARIOS autores: *Arquitectura naval en el País Vasco;* Gobierno Vasco, San Sebastián, 1984.
- VARIOS autores: *Antonio de Gaztañeta (1656-1728)*; Untzi Museoa - Museo Naval de San Sebastián, 1992.

Galeón representado en un sello del Consulado de Bilbao (1693). En el siglo XVII se incrementa en el Oria la construcción de galeones para la Carrera de Indias.

LA EVOLUCION DE LA TIPOLOGIA EN LA CONSTRUCCION NAVAL

por Cruz Apestegui

INTRODUCCION

La cuenca del Oria ha sido, desde mediados del siglo XVI, uno de los núcleos más importantes para la construcción naval en Gipuzkoa. En sus riberas se han construido gran cantidad de embarcaciones de diversos portes y tipologías. Partiendo de las tradicionales NAOS, embarcaciones cantábricas por excelencia, hasta los actuales pesqueros de madera y fibra, cinco siglos han marcado lo que puede ser un buen ejemplo de la evolución de la construcción naval.

Desde estas líneas vamos a intentar dar una visión global de la evolución de estas tipologías, deteniéndonos un poco en sus aspectos más importantes y significativos.

LAS PRIMERAS EMBARCACIONES DE ALTO BORDO

El siglo XVI es un período en el que la construcción naval de embarcaciones de alto bordo está practicamente centralizado en la cuenca del Urola, con cerca del 80% del tonelaje total construido.

Durante este período, el buque más característico es la NAO. Se trata de una embarcación de tres palos, con formas bastante llenas en sus tercios central y de proa, y buenos finos en su salida de aguas, lo cual le dotaba de unas buenas cualidades marineras. Estaban destinadas al transporte transoceánico, al comercio de la lana con Flandes y llegaban a alcanzar las costas de Terranova en la búsqueda de ballenas y bacalao.

Sus proporciones seguían fielmente en su trazado, la regla del AS-DOS-TRES, es decir, el valor de la quilla debe ser el doble que el de la manga y el de su eslora, tres veces. Estas embarcaciones tenían un puntal en su bodega generalmente superior al de la mitad del valor de la manga y ello les daba una gran capacidad de carga.

Resultaba habitual que embarcaran alguna pieza de artillería para su defensa contra los corsarios y solían convertirse en buques de guerra (nao armada), con sólo realizar sobre sus obras muertas algunas modificaciones e incrementando su artillería.

Las de construcción guipuzcoana eran preferidas sobre cualquier otra para la Carrera de Indias, por su fortaleza y buena construcción.

Además de las naos, destacaban como embarcaciones de alto bordo las URCAS. Estas, son unas embarcaciones de tres palos bastante más llenas de formas que las naos y con el fondo mucho más plano. Siendo originarias de los países hanseáticos, resultaban adecuadas para el transporte de mercancías, siendo más lentas y de peor maniobra que las primeras.

Junto a éstas, de las cuales se construyeron varias en la cuenca, se construyen también distintos tipos de embarcaciones menores, pinazas, balandras, lanchas, falúas, pataches, etc.

EL SIGLO XVII. EL COMIENZO DE LAS CONSTRUCCIONES PARA EL REY

Después de la desastrosa experiencia de la "Armada Invencible" formada a partir de buques de diversas tipologías, Felipe III impone unos criterios que obligan a que todos los buques sean de características similares con el fin de que, en caso de necesidad, puedan formarse armadas homogéneas. Para ello, se dictaron Ordenanzas en 1607, 1613 y 1618, y se emplean medidas de presión prohibiendo el comercio con las Indias a aquellas embarcaciones que no cumplieran unas características determinadas y negándoles subvenciones para su construcción. Esto llevó a que la provincia de Gipuzkoa interpusiera diversos pleitos, entre otras cuestiones, porque se obligaba a que los puntales de las bodegas tuvieran una determinada altura y se incrementaba la artillería que debían llevar a bordo.

Es el siglo del GALEON por excelencia. Los buques se afinan, ahora la quilla vale tres veces la manga y la eslora cuatro. Aunque se aumenta la velocidad y las cualidades marineras de los buques, su capacidad de carga disminuye, lo que va en detrimento de los comerciantes. Por otra parte se introduce un nuevo sistema de trazado basado en un juego de regletas que al desplazarse unas sobre otras dan lugar a las formas de los buques.

A mediados de este siglo comienza una de las etapas más prósperas para la cuenca del Oria con la construcción por asiento de galeones para el Rey.

Se construyen, simultaneamente en Orio y Usúrbil, galeones de porte comprendido entre 50 y 60 cañones, e incluso alguno mayor, destinados a la Carrera de Indias y a la Armada del Mar Océano. En la década de los 60, cabría destacar por su singularidad la construcción, en Usúrbil, de dos galeones de 60 cañones para los asentistas Ambrosio de Lomelín y Domingo Grillo.

Se trataba de los galeones *San Vicente Ferrer* y *San Pedro Mártir* y *Ntra. Sra. del Rosario* y *Sto. Domingo*, destinados a buques negreros.

LOS COMIENZOS DEL SIGLO XVIII. ANTONIO DE GAZTAÑETA

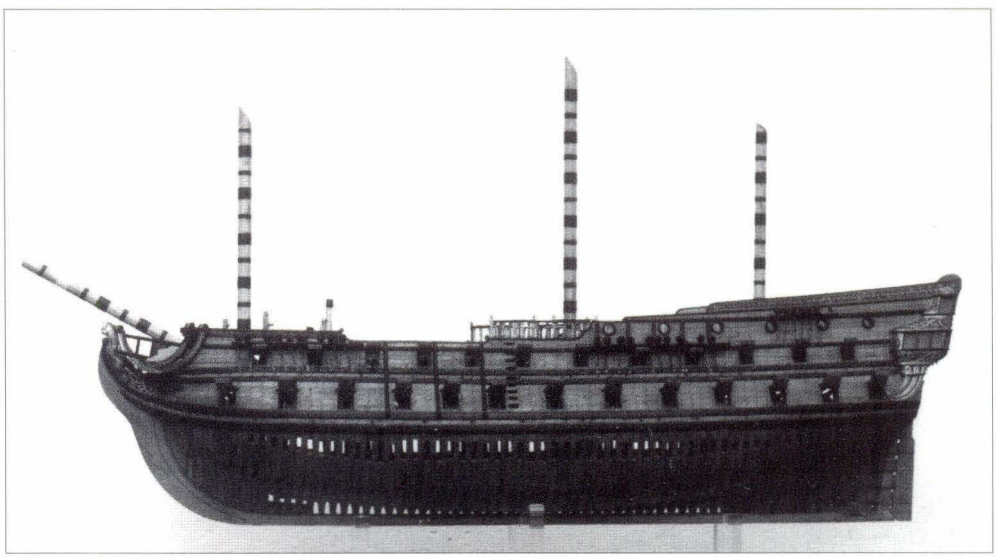
La llegada del S. XVIII y la Guerra de Sucesión, impone un periodo de estancamiento en lo que a construcciones navales se refiere. A lo largo de la primera década del siglo se construyen en Orio dos navíos mercantes de más de 500 toneladas para Andrés Martínez

de Murguía y algunas embarcaciones de mediano porte entre las que destaca una fragatilla para corso construida por Tomás de Miranda.

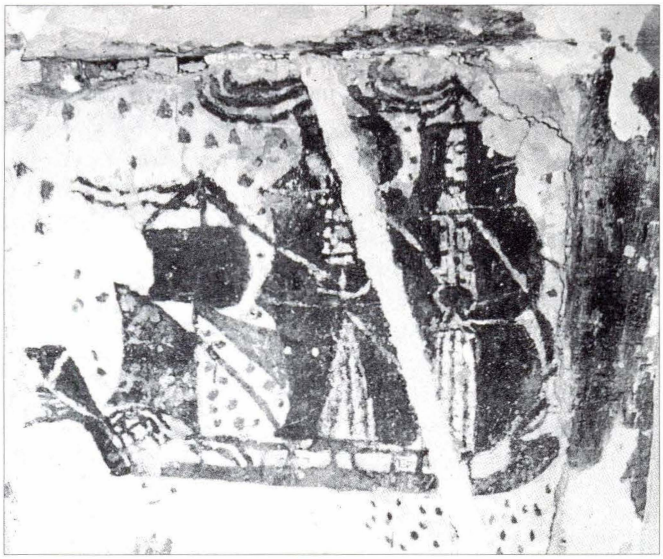
En 1713, con la llegada del Cardenal Alberoni al Gobierno, se inicia la reconstrucción de la Armada, estableciéndose un ambicioso programa de construcción de navíos de guerra, encomendando a Antonio de Gaztañeta su supervisión. La Villa de Orio se ve favorecida por el encargo de tres navíos de línea de 60 cañones.

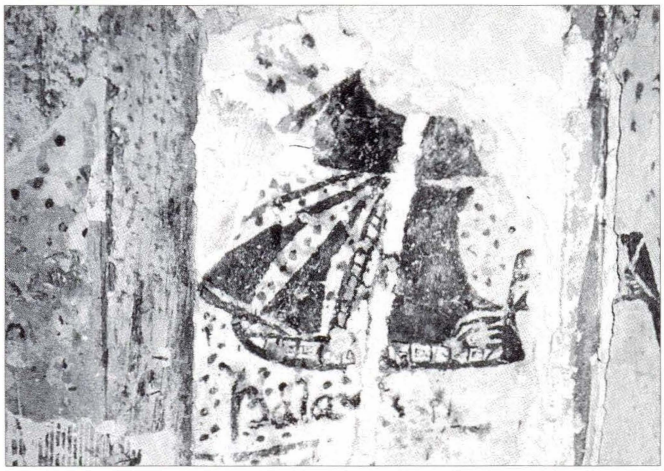
Este tipo de buques estaba diseñado en base a las nuevas proporciones establecidas por Gaztañeta y se les incorporaba la peculiaridad de alargarles en tres codos la quilla al estar destinados a la guerra. Se empieza a distinguir en este momento entre NAVIOS (destinados a mercante) y NAVIOS DE LINEA (destinados a la guerra). Se abandona el término galeón, aunque los buques ahora construidos, difieren muy poco de los galeones de fin de siglo. Se mantienen proporciones muy similares, aunque empieza ya a apuntarse la tendencia de que los buques reduzcan el número de cubiertas de tres a dos, con el fin de que el peso de los cañones esté lo más cerca posible de la quilla, y a aumentar la relación eslora/manga.

Los tres buques construidos en esta serie, participaron en la expedición a Sicilia de 1718, en la escuadra de 16 navíos que bajo el mando de Gaztañeta, fue atacada por una escuadra inglesa sin declaración previa de guerra. De los tres, sólo se salvó el *San Luis* que no llegó a entrar en combate por haberse quedado en Mesina. El *San Felipe el Real*, capitana en la que iba embarcado Gaztañeta, tuvo que rendirse tras 16 horas de combate contra siete navíos ingleses de 70, 80 y 90 cañones, después de haber muerto 200 de los 550 embarcados y estando Gaztañeta herido por una bala que le atravesó la pierna izquierda y se le alojó en el tobillo derecho.



Modelo de uno de los tres navíos que se construyeron en los Astilleros de la Ribera de Orio entre 1713 y 1716, bajo la dirección y supervisión del gran arquitecto naval Antonio de Gaztañeta. (Modelo de Jesús Mari Perona -en construcción-, propiedad del Museo Naval de Donostia).





Reflejo de la importante actividad de los astilleros de Orio en el siglo XVIII son las pinturas al temple (color rojizo) descubiertas recientemente en la primera planta de "Bikarioetxea". (Fotos Taller de Restauración de la Diputación Foral de Gipuzkoa).

El *San Fernando* fue sorprendido a retaguardia por la escuadra inglesa y tuvo que ser embarrancado e incendiado por su propia tripulación para evitar ser capturado.

Y EL TIEMPO PASA...

Tras este desastre y la posterior invasión por parte de un ejército francés de la provincia de Gipuzkoa en 1719, se reactivaron las construcciones navales.

Gaztañeta dictó en 1720 sus *Proporciones de las medidas más esenciales,* por las que se regulaba la forma de construir buques para el Rey y particulares desde los 10 cañones hasta los 80.

La novedad incorporada radica en que ahora se define como medida fundamental la eslora, a partir de la cual se obtiene la quilla (eslora/manga: 6/5) y de ésta, todas las demás medidas proporcionadas. La vigencia de éstas marcó las construcciones navales hasta la mitad del siglo XVIII en que Jorge Juan introduce el sistema de construcción a la inglesa.

Los buques construidos siguiendo las proporciones de Gaztañeta se destacaban por su buen aguante, maniobra y estabilidad. Son los navíos que ya difieren de los galeones, pierden el torrotito o cofa en el bauprés, incorporan el timón de rueda y la cangreja sustituye a la antena de la mesana.

A medida que avanza el siglo, comienza a modificarse la arboladura apareciendo el botalón del foque y los estays. Se dibujan planos, las popas pasan de la de espejo a la de herradura y al final se alcanzan la relación eslora/manga igual a cuatro. En cuanto a la construcción se abandona el sistema de varenga-genol sustituyéndolo el de cuadernas recortadas y unidas entre sí.

En el siglo XIX aparece el vapor y los nuevos sistemas propulsores. El primer buque de vapor construido en Guipúzcoa se realiza en Aginaga.

Con el paso del tiempo, las construcciones para el Rey se realizan en los Arsenales, limitándose las cuencas a construir para comerciantes particulares.

Para finalizar, conviene destacar la construcción en la cuenca del Oria de embarcaciones características para el transporte de mineral de hierro, con arboladuras modificadas que permitían el mejor embarque del mineral, gabarras de transporte y otras embarcaciones menores.

Gipuzkoako Foru Aldundia
Diputación Foral de Gipuzkoa

UNTZI MUSEOA · MUSEO NAVAL

BANCO BILBAO VIZCAYA

Orioko Udala