



Una villa marítima, Errenteria a mediados del siglo XVI

Nerea López Ben

Errenteria, situada en el fondo del canal de Pasajes, en la desembocadura del río Oiartzun, en uno de los mejores puertos naturales del Cantábrico, fue sede destacada de la actividad marítima desde la Edad Media, aportando oficios, lugares y hombres a tres de las ramas básicas de la economía de la bahía: el comercio, la pesca y la construcción naval. De estas tres, como veremos, probablemente la construcción naval fue uno de los puntales de la economía de la villa, que surtía de barcos para la guerra, la pesca y el transporte de mercancías a una potencia de primer orden mundial en la época, la Corona de Castilla¹. Así, esta situación de la villa de Errenteria, volcada hacia el mar, con una altitud próxima a cero, y al mismo tiempo, resguardada y protegida por el río Oiartzun, favoreció el desarrollo mercantil de la misma, lo que llevó a finales de la Edad Media a que gran parte de la actividad económica se centrara en negocios vinculados al mar.

Errenteria desarrolla una actividad marítima, mercantil y pesquera de primer nivel, pese a la competencia de las villas cercanas y los permanentes y fructíferos intentos de monopolio sobre la actividad portuaria de la bahía por parte de Donostia-San Sebastián, lo que llevará a numerosos pleitos entre las villas².

1. Dos momentos exigieron especialmente una alta concentración de embarcaciones, la batalla de Lepanto contra los turcos otomanos (1571) y el desastre de la Armada Invencible en 1588, con la pérdida de casi toda la flota, como bien señala Iñaki Bazán. BAZÁN, I.: *“De los tiempos oscuros al esplendor foral”*. Historia de Vasconia. Madrid, Esfera de los Libros, 2002, p. 250.

2. La pugna por el control del puerto del Pasaje lleva a pleitos en 1475, 1477, 1479 y seguirán en los siglos XVI y XVII, emprendidos por Errenteria y Oiartzun, pese a la ratificación de 1527 de la jurisdicción de Donostia sobre el puerto. Ver IMIZCOZ, J.M.: *“Hacia nuevos horizontes: 1516-1700”*, en ARTOLA, M.: *“Historia de Donostia-San Sebastián”*. Hondarribia: Nerea, 2000, p. 92.

El puerto de Pasaia es clave para entender el desarrollo de la actividad económica de la villa de Errenteria en este momento. Se trata de un puerto natural que reúne las condiciones adecuadas para acoger a los nuevos barcos del siglo XVI, con un mayor tonelaje, que no eran viables en otros puertos cantábricos más pequeños, que quedaron relegados a navíos más pequeños³. Así, la bahía se vuelca en la actividad de tipo pesquero, emprendiendo expediciones a Terranova en busca de ballena y bacalao⁴; en la actividad comercial, sirviendo de puerto de comercio con Sevilla, al que enviar el hierro que se producía en las ferrerías guipuzcoanas⁵; y como base para las escuadras de guerra, así como punto de origen de los nuevos navíos para la Armada de la Corona o la flota de Indias, fabricados en sus astilleros.

El control comercial de Donostia-San Sebastián sobre el puerto de Pasaia, ratificado en 1527 por Carlos V, limitaba la actividad comercial a las provisiones que se descargarán para los habitantes y las ferrerías de la villa de Errenteria, es decir, se limitaba a los productos destinados a su propio suministro. Pese a los constantes intentos

3. *Ibidem*.

4. Las primeras expediciones confirmadas datan de 1531, como se recoge en: BARKHAM, M.: *“La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”*. Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 3. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, p. 55.

5. *“Y allí, en las cercanías de la costa, en los puertos de embarque, en las lonjas guipuzcoanas de Rentería, San Sebastián, Bedua o Alzola (...) una legión de compradores aguardaba la llegada de las barras, los clavos, el herraje de todo tipo o las armas ofensivas cuyo suministro habían contratado con los dueños de las ferrerías el otoño anterior (...) hombres de confianza de los consignatarios que, en general, se hallaban situados en Sevilla como primer destino”*. En: OTAZU, A., DÍAZ DE DURANA, J.R.: *“El espíritu emprendedor de los vascos”*. Madrid, Sílex, 2008. p. 200



de evitar esto, mediante nuevos pleitos contra Donostia-San Sebastián a lo largo de los siglos XVII y XVIII, las sentencias fueron favorables a Donostia-San Sebastián⁶.

Por otra parte, a lo largo del siglo XVI la Corona entrará en guerra en varias ocasiones⁷, lo que llevará a la necesidad de suministro de barcos. Esto se realizaba mediante embargo de los barcos disponibles, ya que en la primera mitad del siglo XVI la Corona no contaba con una flota armada propia. Estos embargos suponían que, tanto los barcos como los hombres, reclutados forzosamente, no eran suficientes para desarrollar ambas actividades, la guerra y la mercante-pesquera, y se bloqueaba la actividad comercial de todo tipo, ya que los barcos se detenían en los puertos hasta ver cubiertas las necesidades de la Corona. Esta interrupción de los viajes comerciales y pesqueros suponía además un grave perjuicio económico, lo que a veces finalizaba en protestas. Esta situación de demanda de embarcaciones, en la que destaca-

6. GOROSÁBEL, P.: *"Diccionario histórico-geográfico-descriptivo de los pueblos, valles, partidos, alcaldías y uniones de Guipúzcoa, 1862"*. Bilbao: La Gran Enciclopedia Vasca, 1972, p. 456 y ss.

7. Guerras franco-españolas, que bloquearán las rutas pesqueras, por ejemplo (1521-26 y 1526-29, 1536-38, 1542-44 y 1551-1559), en BARKHAM, M.: *"La industria pesquera..."*, pp. 55-57.

ban las flotas vascas, especializadas en largas travesías, repercutió en la situación de los astilleros vascos, capaces de dar respuesta a estas necesidades, y entre ellos, los de Errenteria.

Debido a la alta demanda de embarcaciones para las diversas actividades, se tomaron dos medidas clave para el Cantábrico por parte de la Corona; en 1553, Carlos V prohíbe la construcción de barcos por y para extranjeros en Gipuzkoa y Bizkaia⁸, y Felipe II promulga, a través de una Pragmática Real en 1563, la concesión de créditos sin interés destinados a fabricar barcos de gran calado⁹. Desde los años siguientes, debido a las nuevas guerras europeas, los pedidos regulares de barcos fueron habituales en los astilleros vascos. A éstos había que sumar el tráfico habitual de las nuevas rutas transoceánicas, la llamada carrera

8. "la nuestra muy noble y muy leal provincia de Guipúzcoa, me hizo relación diciendo que muchas personas extranjeras de otros nuestros Reynos hazen naos (...) porque de ello dize que se seguirán muchos inconvenientes especialmente que se consumyan los montes de esa tierra (...) e nos suplica mandásemos proybir y defender que nyngún extranjero de nuestros Rreynos pudiesen hazer naos en esa dicha provincia (...) ni naturales eregiesen para los dichos extranjeros (...)" A.G.G.: JD IM 2-13-3. En ODRIOZOLA, L.: *"Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo"*. Donostia-San Sebastián, 2002.

9. IMIZCOZ, J.M.: *op. cit.*, p. 131.



de Indias, y la pesca de bacalao y ballena en Terranova. Así, se tomaron medidas para fomentar la producción privada, y a partir de los años 70, directamente desde la Corona se emprendió la fabricación de buques de guerra. Así nacieron nuevas tipologías de barcos, siendo, entre ellos, el más célebre, el galeón, destinado a la guerra y la carrera de Indias¹⁰.

De este modo, Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay realizan en 1569 un censo de los barcos existentes en Gipuzkoa y Bizkaia y los modos de fomentar el incremento de esta flota¹¹. En este censo, la existencia de los barcos de Errenteria aún no es muy notable, se menciona que Sebastián de Zubietta está fabricando una nave en ese año con "empréstimo real"¹², y Garibay detalla que el errenteriarra Juan Martínez de Isasi ha vendido en San Juan de Luz su navío, el Salvador, que el

10. "nacieron las nuevas tipologías de barcos oceánicos como las llamadas galeazas, galeones, galizabras, filibotes y fragatas" En: CASADO SOTO, J.L.: *"El Cantábrico y las galeas hispanas de la Edad Media a la Moderna"*. Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 4. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2003, p. 548.

11. En los informes, se separan los navíos construidos por empréstimo real, por particulares sin crédito real, y un censo de los barcos existentes y su ubicación en 1569. ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.; SESMERO CUTANDA, E.: "Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)". Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 3, Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 2000, pp. 687-710.

12. *Íbidem*, p. 693.

de Martín de Zuiznabar, también el Salvador, está en Andalucía, y que Juana de Sara tiene "La Magdalena" en el puerto de Pasajes, al igual que otro navío llamado "La Magdalena", propiedad de Santiago de Zamalvide.¹³

Poco que ver con la época de esplendor de los astilleros de la villa, que llegó a partir de 1590, cuando, tras el desastre de la Armada Invencible (1588), en el que se perdió gran parte de la flota de la Corona, los astilleros de Errenteria emprendieron la fabricación de grandes barcos, y en apenas 20 años se fabricaron alrededor de 78 navíos en la villa¹⁴.

Errenteria contaba, a finales del siglo XVI con los astilleros de la Ribera y el Arrabal, el del Arrabal de la Magdalena –los tres dedicados en su mayoría a navíos de mediano tamaño para la pesca y el comercio o navíos auxiliares–, y con el Real Astillero de Basanoaga, clave en los siglos siguientes por ser el centro productor del que salieron gran parte de estos navíos.

Asimismo, en la villa se cuidaba la producción forestal, clave para asegurar la materia prima; se compraba madera generalmente de la misma villa o las colindantes, y se proveía de hierro desde

13. *Íbidem*, p. 707.

14. ODRIOZOLA, L: *"Construcción naval en Rentería: Siglos XVI-XVIII"* En *"Historia de Rentería"*. Donostia-San Sebastián: Ayto. de Rentería, 1996, p. 113.

el valle de Oiartzun o la propia villa de Errenteria¹⁵. Aún así, la existencia de medidas proteccionistas desde mediados del siglo XVI¹⁶ nos hace pensar en la carencia de madera de roble en algunos momentos, como el de los años 90 del siglo XVI, cuando la producción se dispara. Es de destacar el hecho de que se fomentara la plantación forestal, ya que los barcos estaban íntegramente contruidos de madera de roble, y que esta plantación fuera “guiada” desde el origen, favoreciendo el crecimiento de determinadas formas y desarrollando una técnica de tala específica¹⁷.

Uno de los principales elementos a considerar es que los barcos, una vez contruidos, debían ser guarnecidos, es decir, provistos de hombres y cargados de suministros para alimentar a la tripulación, así como todos los aparejos necesarios para la navegación. Esto generaba una industria de servicios vinculada a la construcción de barcos que repercutía en toda la comarca, desde las materias primas necesarias para la propia fabricación (madera, hierro, herramientas, etc.), a los gremios vinculados a las mismas; hasta la sidra necesaria para la tripulación de a bordo, fundamental en una

época en que la potabilidad del agua era escasa y como prevención para el escorbuto en las travesías de larga duración¹⁸. También provocaba la movilidad de personas hacia los puertos en busca de trabajo. Por tanto, debemos entender la fabricación de navíos como una actividad comercial que vinculaba a toda la villa, la comarca y que generaba una amplia red de relaciones comerciales y personales.

¿Qué hace que, en apenas dos décadas, se concentre gran parte de la fabricación de grandes barcos en los astilleros de Errenteria? La ventaja competitiva que suponían estos astilleros frente al resto; ubicados en el mejor puerto de la época, y al mismo tiempo, conectados mediante transporte fluvial con las materias primas (ferrerías del valle de Oiartzun, explotaciones forestales especializadas), provistos de mano de obra especializada (carpinteros, calafates, etc.), y con la experiencia suficiente como para protagonizar la carrera de desarrollo de la flota; la permanente mejora de los conocimientos técnicos que llevó a gran parte de estos constructores a un alto grado de eficiencia y notoriedad. Además, contaban con el capital de las élites locales y con el de la propia Corona. Supieron responder a la demanda de barcos más grandes, capaces de soportar grandes cargas, y las mejoras en la navegación, que les lleva a emprender las grandes rutas manteniendo la ventaja competitiva con el resto de las potencias europeas, y esto en apenas 30 años¹⁹.

15. IMIZCOZ, J.M.: *op. cit.*, pág. 135

16. “En la Junta General celebrada en Zumaia en abril de 1548 se establece la Ordenanza sobre plantíos, por la que cada república debe plantar 500 pies de roble o castaño al año”, p. 112. Los conflictos entre los usos de los ferrones y los usos de la construcción naval eran constantes. Ver más en: ARAGON, A.: “*Labores forestales en Gipuzkoa durante los siglos XVI-XVIII*” Zainak. 17, 1998, pp. 111-126

17. Como el hecho de que se realizaran las talas en luna menguante de noviembre, diciembre y enero, lo que garantizaba una mayor durabilidad de la madera. Ver en: ODRIOZOLA, L.: “*La construcción naval en Gipuzkoa. Siglos XVI-XVIII*”. Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos del País Vasco, 2. Untzi Museoa-Museo Naval, Donostia-San Sebastián, 1998, p. 139.

18. Así, las villas se autoabastecían de sidra de sus propios manzanales, generaban ingresos comerciales y conflictos de intereses entre las villas del puerto de Pasaia, como se recoge en: IRIXOA, I.: “*Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*”. Ayuntamiento de Pasaia, 2009, pp. 66-67 y ss.

19. CASADO SOTO, J.L.: “*Barcos para la guerra. Soporte de la Monarquía Hispánica*” Cuadernos de Historia Moderna. Anejos. 2006, V. 15-53, p. 47.

