

EL “RÍO MADRE”, CENTRO NEURÁLGICO EN LA ECONOMÍA DE ORERETA

Lourdes Odriozola Oyarbide

La vinculación de Orereta con el río Oiartzun, conocido antiguamente como “Río Madre”, ha sido fundamental a lo largo de la historia, no sólo como elemento de consumo, sino como eje articulador de las relaciones sociales y económicas de sus vecinos y de éstos con los de otras comunidades y pueblos. Desempeñó, por tanto, un papel vital en el día a día de nuestros antepasados.

Con una superficie de 85,27 km², el Oiartzun es una cuenca plenamente guipuzcoana, puesto que nace en Aiako Harria y desemboca en el puerto de Pasaia. Es la cuenca más pequeña de la provincia y, también, una de las humanizadas más tempranamente por sus condiciones excepcionales y privilegiada situación geográfica.

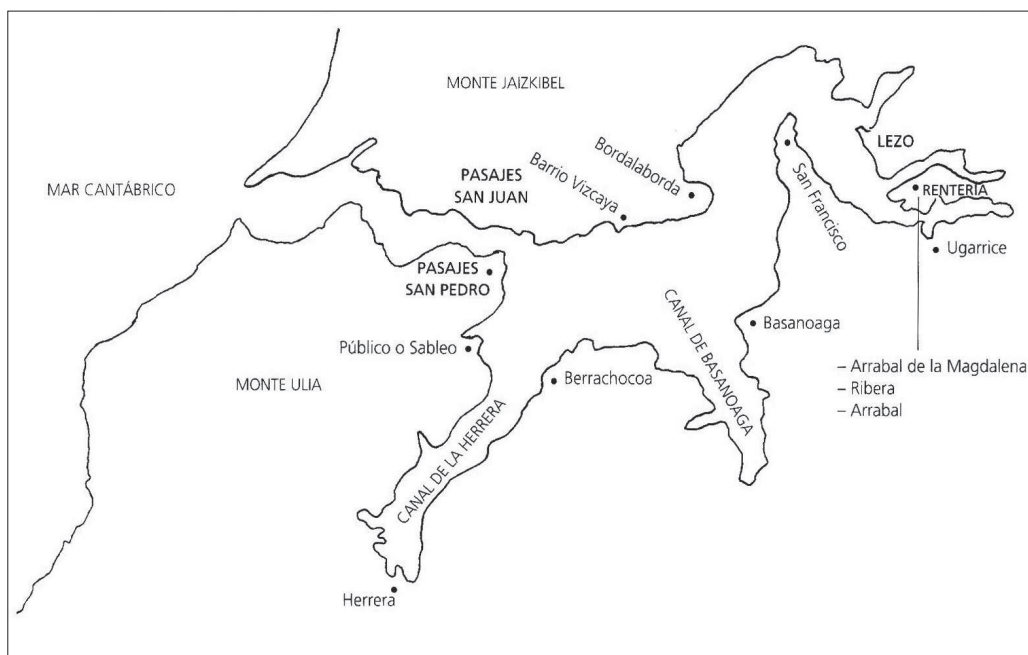
Aunque su cauce ya fue alterado en tiempo de los romanos con motivo de la explotación de las minas del coto de Arditurri, fue sobre todo a partir del siglo XVI cuando comenzó a experimentar las mayores transformaciones con motivo de la expansión económica que vivió Gipuzkoa en general y Orereta, en particular.

Pues bien, Orereta fue cuando menos entre el siglo XVI y XVIII uno de los principales centros económicos de la Provincia en cuanto a las actividades secundarias y terciarias se refiere. Por lo que a estas últimas respecta, su desarrollo estuvo íntimamente ligado por una parte, con el hecho de que el municipio contaba con la jurisdicción de la cabecera, sur y sureste de la dársena de Pasaia (principal puerto comercial de Gipuzkoa y uno de los más seguros del Cantábrico) y por otra, con la navegabilidad del “Río Madre” prácticamente hasta los confines de Oiartzun, lo que facilitó el transporte de las materias primas que necesitaban las ferrerías y astilleros

establecidos en el contorno, así como la comercialización de los productos y materiales en ellos elaborados. Este hecho unido a las abundantes maderas que había en los montes de los alrededores, a su vez, posibilitó el desarrollo de una importante manufactura naval y siderúrgica en su tramo final, o lo que es lo mismo, en la jurisdicción de Orereta.

La industria de la construcción de navíos fue un sector económico que nació y murió en Orereta en la Edad Moderna (siglos XVI-XVIII). Surgió, al igual que en otros muchos puntos del litoral vasco, al amparo de la actividad comercial generada en Pasaia, pero su pujanza y ulterior expansión vino determinada por su *especialización* en la labra de grandes barcos para las Armadas del Mar Océano y Flotas Reales y la Carrera de Indias, así como por las cualidades marineras y los buenos resultados que solían tener las embarcaciones fabricadas en las gradas de su término municipal. Tanto es así, que el gran prestigio del que gozaron sus astilleros entre los años 1590 y 1730 hizo de la villa uno de los principales centros de fabricación naval de Gipuzkoa.

En este ínterin de tiempo hubo instalados en Orereta seis astilleros de los cuales la mitad estaban emplazados en las orillas del “Río Madre” que, concretamente, eran los conocidos como Ugarrice, Arrabal y Ribera; los de Basanoaga y San Francisco o Capuchinos, en la ensenada de Pasaia; y otro, en el arrabal de la Magdalena. En ellos trabajaron algunos de los fabricantes navales y asentistas más prestigiosos de la época como por ejemplo el Capitán Agustín de Ojeda, Domingo de Goizueta, León de Cuzco, Juan de Amasa, San Juan de Olazabal, Juanes de Soroa, Ignacio de Soroa, Pedro de Aróstegui, Felipe de Celerain o Pedro Antonio de Berroeta, entre otros.



Localización de los astilleros del Puerto de Pasaia, siglo XVIII (ODRIOZOLA OYARBIDE, Lourdes: *La construcción naval en Gipuzkoa, siglo XVIII*. Donostia: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1997, p. 70).


Estos astilleros, a excepción del de Basanoaga, no ocuparon extensos terrenos ni tuvieron la infraestructura propia de los grandes astilleros. Fueron simplemente lugares elegidos porque los materiales podían ser transportados fácilmente hasta ellos y porque reunían las condiciones necesarias para la fabricación naval. De hecho, consistieron tan solo en espacios en los que instalaron diversas gradas de montaje, y en los que se reunían hombres y materiales durante el tiempo que duraba la manufactura o reparación de las naves. Una vez concluidas estas labores, el lugar quedaba abandonado hasta que nuevamente fuera necesitado.

El declive del sector naval de Orereta estuvo directamente relacionado con la apertura el año 1726 de los Reales Arsenales de El Ferrol, Cádiz y Cartagena con el fin de dar un nuevo impulso a la manufactura naval peninsular y concentrar en ellos la producción de los navíos de la Armada Real. A partir de entonces los Borbones protegieron y promocionaron estos nuevos centros y abandonaron los astilleros cantábricos, entre ellos los de Orereta.

Sin embargo, el municipio también estuvo a punto de beneficiarse de la política naval emprendida por los ministros de los Borbones. Nos explicamos.

Con la subida al trono de Fernando VI, el Marqués de la Ensenada (Intendente General de Marina) puso en marcha un ambicioso programa naval encaminado a la creación de una gran Armada a la altura de las de Francia e Inglaterra. Para lograr este objetivo adoptó una serie de disposiciones orientadas a la nacionalización de la construcción naval y a la “reindustrialización” del país para acabar con la dependencia exterior y lograr el autoabastecimiento de productos manufacturados, y muy especialmente de aquéllos que tenían una importancia estratégica. Una de estas medidas fue el establecimiento de una Real Fábrica de Anclas en el término de Renteriola-Olalde de Orereta a la que se tenía pensado llamar “Real Fábrica de Anclas de Santa Bárbara”.

La elección de Renteriola-Olalde no fue casual ni gratuita. El lugar reunía todos los requisitos para el establecimiento de una empresa de estas características: emplazado en la cabecera del puerto de Pasaia y cerca de la orilla del “Río Madre”, lo que le garantiza el caudal de agua suficiente para el buen funcionamiento de su ferrería y el fácil transporte de las anclas hasta los muelles pasaitarras; y, además, eran tierras rodeadas de montes con leñas suficientes para el abastecimiento de la fábrica y su ferrería.



El Intendente de Marina Manuel de las Casas pretendía hacer de Renteriola un “complejo industrial” que contara con suficientes propiedades e instalaciones con el fin de satisfacer la demanda de anclas de la Armada Real, de los navíos de la Carrera de Indias y, en la medida de lo posible, de los particulares, para romper así con la dependencia de las áncoras holandesas.

La Real Fábrica fue concebida como una gran concentración industrial integrada verticalmente dotada de una ferrería en donde fundir y sacar los tochos y uñas de las anclas; de seis a ocho fraguas de mano en donde formar y perfeccionar las ánco-ras; oficinas para las fraguas y sus barquines; vivien-das para el maestro y los oficiales; una tejavana en donde pesar y guardar las anclas, anclotes y rezo-nes; un molino; almacenes para los materiales y car-bones; una ermita; y un muro de cerramiento para cercar todos estos edificios y delimitar el enclave industrial.

En octubre de 1750, cuando las obras de la Fábrica estaban prácticamente concluidas, el Monarca optó por cancelar el proyecto por los problemas en el abastecimiento de leñas, la con-troversia de la legalidad de las concordias antiguas planteadas por la contrata de leñas de Donostia y el proyecto alternativo presentado por Hernani al Rey para erigir la Real Fábrica de Anclas dentro de los términos de su jurisdicción.

Tras este inesperado revés, en 1769 las tierras de Renteriola nuevamente volvieron a estar de actualidad cuando Simón de Arago-rrí (Marqués de Iranda) optó por establecer aquí la primera máquina fandería de la península y la única con dos hornos de reverberación. En aquél entonces era una de las máquinas más *modernas* utilizadas en Suecia y en otros países del extran-jero para la manufactura del hierro. Sus funcio-nes fundamentales eran las de dividir, aplanar, labrar y cultivar el hierro, especialmente, para fabricar clavos para construcción de navíos rea-les, y arcos para cubas, pipería y vasijería. Con este artefacto se obtenía un hierro de mejor calidad que el que se hacía en las ferrerías tra-dicionales con un abaratamiento de los costes al necesitar menos tiempo, carbón y mano de obra. En consecuencia, se elaboraba un hierro que, según se decía, podía competir con el europeo, tanto en la calidad como en el precio.

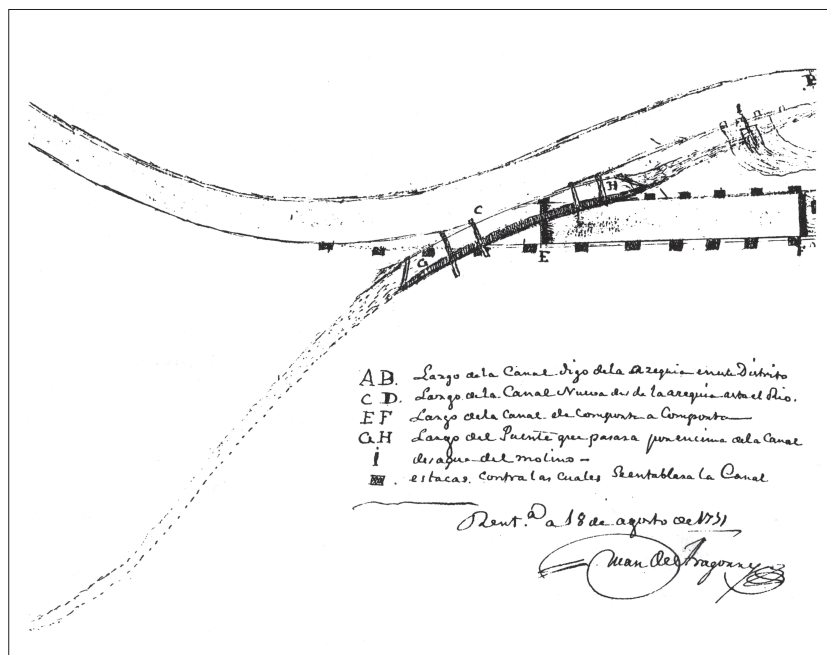
La Fandería se instaló en la antigua ferrería de Renteriola cuyos propietarios eran entonces, a partes iguales, el Ayuntamiento de Orereta y María Antonia de Jaureguiondo. La municipalidad se hizo con esta propiedad en 1751 cuando la Real Hacienda vendió en pública almoneda las propie-dades que había adquirido para la “Real Fábrica de Anclas de Santa Bárbara”.

El complejo de Arago-rríola contó con com-pleta infraestructura compuesta de un edificio principal en donde estaba la ferrería mayor, la casa almacén, un dique y una presa. La construcción del dique en las riberas de Santa Clara y en la orillas del Río Oiartzun fue la obra de mayor envergadura que se realizó entre las instalaciones de la Fandería. Se ideó erigir un dique y canal para hacer navegable el río para las embarcaciones menores (alas y gaba-rras, fundamentalmente) por la acequia del molino de Bengoerrotá para la conducción de las venas, hierros y demás materiales que necesitaban la fan-dería y su ferrería. Por su parte la presa, asimismo levantada en el cauce del “Río Madre”, llegaba hasta las compuertas del barrio de Santa Clara.

No sabemos con exactitud el número de operarios que se empleó en este ingenio, pero lo que sí se advierte es que un alto porcentaje de ellos eran de origen alemán. Solían trabajar unos seis o siete meses al año en unas condiciones laborales muy duras. Su jornada comenzaba en el invierno a las seis o siete de mañana y se prolongaba hasta las ocho de la noche. En el verano por su parte, empezaban a las cuatro o cinco de la mañana y continuaban hasta que oscureciese. Además, ape-nas podían descansar para comer y si no comenza-ban la tarea en la hora estipulada en el contrato, el tiempo perdido tenían que recuperarlo por la noche.

La Fandería funcionó bajo la dirección del Marqués de Iranda cuando menos hasta el año 1797. Hasta esta fecha fue un negocio bastante rentable aunque poco tiempo después los herederos de Arago-rríola la vendieron a la villa de Orereta por no resultarles productiva.

J. I. Gamón dice que la Fandería fue destruida el año 1873 por los carlistas, posiblemente, porque fabricaban armas para el ejército liberal. Posterior-mente en este mismo lugar se levantó una fábrica de harinas y en los últimos años en sus dominios



Trazado del dique construido por el Marqués de Iranda en el Río Oiartzun para la Fandería de Aragogriola (Archivo Municipal de Errenteria: Actas Municipales, Libro nº 94, fol. 203).

se ha urbanizado un moderno y cómodo barrio residencial al que, también, se ha denominado Fandería.

Con motivo de la Revolución Industrial y las mejoras en las infraestructuras del puerto de Pasaia, la fisonomía del río Oiartzun en su desembocadura se transformó totalmente y, una vez más, volvió a jugar un papel determinante en la instalación de los nuevos centros fabriles en Orereta.

Durante las primeras etapas de la industrialización Orereta resultó ser un lugar muy atractivo para los empresarios para el establecimiento de sus negocios puesto que, entre otras ventajas, contaba con la línea del Ferrocarril Madrid-Irun, estaba cerca del puerto de Pasaia y tenía tradición industrial y gran abundancia de agua.

El agua de los cursos fluviales, su regularidad y su corto estiaje resultó un factor de localización de primer orden para el emplazamiento de la moderna industria en Orereta al ser un recurso imprescindible para la mayoría de ellas. Por una parte, las fábricas textiles necesitaban de abundante agua para el lavado de las materias primas y para el proceso de blanqueo

de los tejidos; y las papeleras y las empresas metalúrgicas por su parte, precisaban disponer continuamente de grandes caudales en buenas condiciones.

Aprovechando que el río Oiartzun ofrecía todas estas oportunidades, la "Papelería Vasco-Belga" y la "Sociedad de Tejidos de Lino" se ubicaron en sus márgenes, una en la derecha y la otra en la izquierda. La "Sociedad de Tejidos de Lino", además, pudo beneficiarse y valerse del canal que recogía las aguas del molino de Bengoerota y la antigua Fandería, lo que le ahorró costosas inversiones en obras hidráulicas.

Sin embargo, el inusitado desarrollo industrial vivido por Orereta tras la firma de España y Francia del Tratado de Límites de 1846 tuvo su lado negativo al originar problemas medio ambientales desde fechas muy tempranas. Tanto es así, que ya en 1893 la Junta de Sanidad y el Ayuntamiento apercibieron a la "Papelería Vasco-Belga", la "Fabril Lanera" y la destilería "La Margarita" para que no contaminaran el río Oiartzun con el vertido de sustancias nocivas; y en 1904 la municipalidad denunció a la fábrica de alcoholes "por los residuos insanos que se vierten al río".



Hasta el primer cuarto del siglo XX las modernas industrias se establecieron en el casco urbano de Orereta causando ello importantes problemas medio ambientales Foto: A.M.R.

De poco o nada sirvieron estas medidas disuasorias. A lo largo del siglo XX la presión humana sobre el cauce del río Oiartzun en su zona media-baja continuó creciendo con motivo de su canalización y por ser el receptor de numerosos vertidos industriales y urbanos, lo que causó una importante degradación de la calidad de sus aguas.

Conscientes de esta lamentable realidad y de los problemas derivados de ello, en los últimos años se han puesto en marcha diferentes iniciativas y políticas públicas encaminadas a la gestión y recogida de los residuos del río. Los resultados obtenidos han sido positivos habida cuenta que se

ha logrado recuperar la calidad de sus aguas hasta tal punto que, incluso, se ha detectado la presencia esporádica de algunas especies de salmónidos tras el derrumbe de la presa de la Fandería.

De todas formas aún existen tramos susceptibles de ser mejorados, por lo que no podemos bajar la guardia. Además, tenemos que seguir concienciados socialmente para dar el paso definitivo y lograr que el Oiartzun pase de ser una cuenca fluvial no contaminada con un agua de calidad relativa, a un río sano, con vida y fauna y flora propias.

¡Que así sea y que todos lo podamos disfrutar en breve!