



RENTERIA Y EL MAR

Los renterianos construían galeones en 1609

Por J. IGNACIO TELLECHEA IDIGORAS

En el *Diccionario Histórico-Geográfico del País Vasco*, publicado por la Real Academia de la Historia a principios del siglo pasado, se lee en el artículo dedicado a Rentería que aún quedaban rastros de tres astilleros. Tales vestigios son como el acta de defunción de una pasada vinculación de Rentería con el mar, que con el tiempo se ha ido borrando del todo. Mas para el historiador curioso es como un vestigio, una pista indicadora de una realidad pasada que es preciso conocer. La proximidad de Pasajes y Lezo, donde ciertamente existieron importantes astilleros, fuerza a pensar que Rentería no podía quedar marginada de actividades

que requerían muchísimas condiciones tanto en materiales como en mano de obra. Los astilleros reales de Lezo, iniciados a fines del siglo XVI y concluidos en 1618 bajo la dirección del coronel Domingo de Idiáquez, conocieron precisamente entonces un gran esplendor. Pensemos que en 1609 se hizo en ellos la nao Capitana del Océano y otros quince buenos navíos de guerra. También en Rentería se hicieron bajeles reales y naves para el comercio de 800 toneladas.

Juan López de Isasti, lezotarra, fue Comisario de los Reales Astilleros de su villa natal, muriendo en Madrid en 1612. Onofre de Isasti ostentó el título de Tenedor, cargo en el que sucedió su hermano el Dr. Isasti, hombre polifacético que lo mismo trabajaba en puestos diocesanos de gobierno que en contabilidad de astilleros y que es autor del famoso *Compendio Historial de Guipúzcoa*. El reciente hallazgo de algunos papeles inéditos de los Isasti, que serán publicados íntegramente, me permite adelantar algunas noticias relativas a renterianos ocupados al servicio de los astilleros.

— — —

Un astillero, entonces como hoy, es un complejo industrial que requiere múltiples colaboraciones. Además de sus instalaciones adecuadas, exige enormes cantidades de material: maderas de distinto tipo y dimensión, clavazón, jarcias, betunes, etc... La utilización de estos materiales necesita abundante y variada mano de obra: acarreadores, oficiales, peones, carpinteros, calafateadores, entalladores, etc... En largas listas de salarios y cuentas desfilan una multitud de nombres y apellidos de la zona: Barrenechea, Ariztizabal, Sein, Olaizola, Yurrita, Arpide, Irazabal, etc... En algunos aparece expresada su condición de renterianos. Así Martín de Calayandía, proveedor de áncoras y cosas de fierro, y Domingo de Iguereta, de maderas. Francisco de Udabe se encargó de las balastras del corredor del galeón San Juan Bautista. percibió 155 reales por la confección de 85 balastras. Otro renteriano, Martín de Osarin, fue el encargado de pintar tales balastras y la imagen de San Juan Bautista para la popa de dicho galeón. Una renteriana, Catalina de Zabaleta, es acreedora a 6 reales por un fresno para pinzote del galeón San Juan Bautista.

Entre los oficiales calafates y carpinteros de Lezo que trabajaron en la construcción de los cuatro galeones que se hicieron a cargo del coronel Domingo de Idiáquez, reaparecen apellidos típicos de la zona: Yerobi, Soroeta, Iturain, Justiz, Arpide, Casares, Sein, Marcotegui; al servicio del Maestre Lazorica trabajaron los Urquiaga, Galardi, Usin, Iturraspe, Aqueche, Landabaso. Los tres entalladores expresamente nombrados son: el renteriano Francisco de Udabe, Martín de Yurrita y Miguel de Amolaiz.

Llama la atención la presencia de mujeres. Si ya la ya mencionada se limitó a vender un fresno, otras cobran por coser las velas, ayudar a los canteros, acarrear arena, etc. Mención especial merecen «Mari López de la Torre y su compañía de barqueras del pasaje de Fuenterrabía». Eran las encargadas de llevar gente hasta el galeón y desembarcarlos en tierra. Cobraron 64 reales por 16 días de trabajo, concluido el 15 de abril de 1609.

El concepto más extenso referido a un renteriano y firmado por Onofre de Isasti se refiere a las provisiones de clavazón que aportó a la obra. Para que se

conozca íntegramente este documento, lo transcribimos a continuación:

«Digo yo, el tenedor Onofre de Ysasti, que por horden del Sr. Coronel Domingo de Ydiáquez he recebido de Ramos de Yracaçabal, vecino de Rentería, las clavazones y fierro siguientes:

Cinco quintales y veinte y seis libras de clavos de dos en libra ..	5 q. 26 l.
Seis quintales y setenta libras de clavos de tres en libra	64 q. 70 l.
Siete quintales y ochenta libras de clavos de cinco en libra	7 q. 80 l.
Un quintal de perno quadrado de libra	1 q.
Setenta y dos libras de perno redondo	72 l.
Un quintal y ciento y veinte y cinco libras de fierro platineta sutil	1 q. 25 l.
	<u>22 q. 73 l.</u>

Que son veynte y dos quintales y setenta y tres libras de clavos y fierro de a ciento y cinquenta libras quintal, peso de la villa de San Sebastián, los quales recibí para la fábrica de los quatro galeones que se azen a cargo del dicho Coronel, de que me hago cargo por cuenta de Su Magestad y lo firmé de mi nombre en el estillero real de Leço, a veynte y quatro de abril de mill y seyscientos y nueve años. ONOFRE DE YSASTI.»

Estos números escuetos son más que rastros. Son testimonios fehacientes de la participación de Rentería en quehaceres de mar, y no de cualquier especie. Construir cuatro galeones, y entre ellos la nao capitana, equivalía a gozar del más alto prestigio y de la confianza real, ya que eran las naves de guerra más importantes y grandiosas. La tradición marinera de Rentería queda suficientemente atestiguada y aquella pista inicial confirmada por nuevos rastros. Que sirvan para estimular a algún estudioso que sepa colmar plenamente este vacío de la historiografía renteriana.