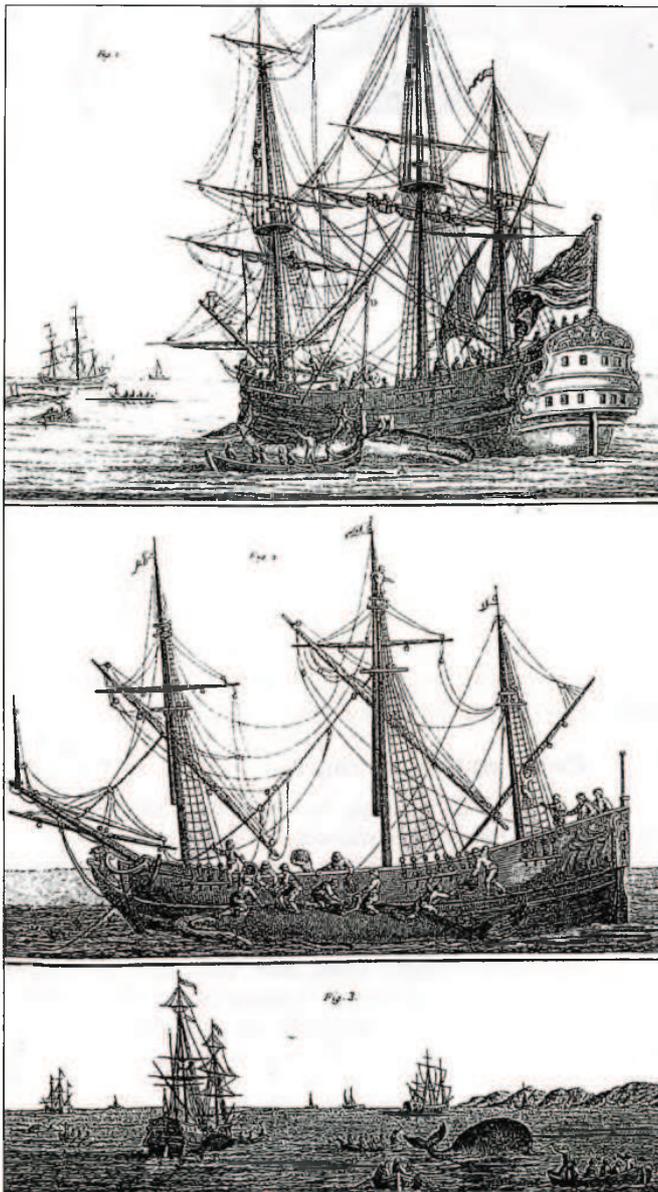


EL DECENIO DE 1590: LOS AÑOS DE LA CONSOLIDACIÓN DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCIÓN NAVAL DE RENTERÍA.

Lourdes Odriozola Oyarbide



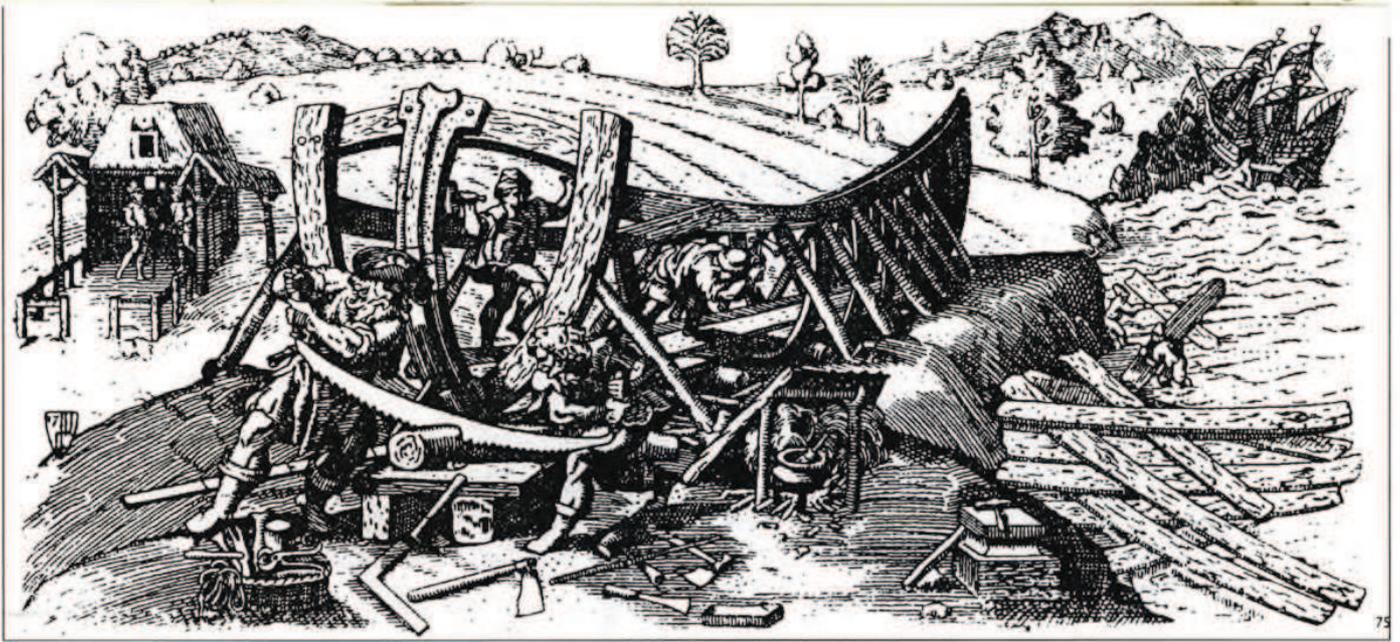
Si en números anteriores de la *Revista Oarso* dimos a conocer algunos aspectos de la industria naval de Rentería de los siglos XVII y XVIII, este año vamos a hacer una breve reseña sobre el momento de su consolidación: el último decenio del siglo XVI.

Desconocemos la fecha exacta en la que en Rentería comenzó la manufactura de embarcaciones. Las primeras noticias localizadas a este respecto en los archivos del País y nacionales datan de la segunda mitad del siglo XVI, aunque quizá años atrás se fabricaran algunas embarcaciones. Testimonio de ello son algunos relieves y dinteles de casas que se han conservado hasta nuestros días. Mas, todo parece indicar que el sector de la construcción de navíos de Rentería no cobró importancia y pujanza hasta el último tercio del siglo XVI. Nos consta, que a partir de este momento los astilleros de Rentería comenzaron a trabajar con cierta regularidad en la fábrica, básicamente, de pequeñas y medianas naves, -como las zabras o azabras-, por encargo de los particulares.

Podría decirse, que esta etapa de consolidación de la industria naval de la Rentería se inauguró con la construcción de dos azabras, de unos 30 toneles cada una. La primera de ellas fue la que labró el regidor errenderitarra Martín de Goycoechea en el otoño de 1578. Y la otra, la que unos meses después hizo otro vecino del municipio: Juan Hortiz de Ysaba. Ambas fábricas se hicieron con robles procedentes de los montes comunes que tenía el Concejo de Rentería. Además de estas unidades, de los astilleros de Rentería salieron otros vasos como por ejemplo, la nao que hizo Joan López de Durango por el año 1581; o la nao *El Salvador* construida por el Capitán Sebastián de Çubieta.

Curiosamente, el "gran salto" de la industria de la construcción naval de Rentería vino tras el desastre de la Armada Invencible, -1588-, y en un contexto muy poco propicio para la expansión de esta actividad económica. Eran unos años de crisis, o cuando menos de decadencia, para este ramo productivo, -tanto en el ámbito guipuzcoano como peninsular-. Ello estaba directamente relacionada por una parte, con las transformaciones negativas que comenzó a padecer la economía marítima. Y por otra, con el declive que venía soportando el comercio, tanto en el tráfico de cabotaje así como en el del eje Castilla-Flandes, y las rutas de Terranova, las Azores y las Indias.

Entonces, ¿cómo se puede explicar el afianzamiento y posterior expansión del sector naval de Rentería? La clave del apogeo de los astilleros de la Villa estuvo en la política emprendida por los monarcas hispánicos. Hasta el desastre de la Armada Invencible, las diferentes escuadras hispánicas se formaron, en buena medida, con barcos mercantes de particulares para la guerra. Tras este desastre naval y ante la necesidad de defender el Imperio, la Corona comenzó a demandar de forma regular de los astilleros cántabros, y entre ellos de los vascos, navi-



os de guerra. En este sentido, la política gubernamental se esforzó en sostener y fomentar la fabricación naval a través de medidas proteccionistas, que incentivaban a los constructores navales a trabajar al servicio de la Corona.

Resultado de esta política fue la construcción de 29 galeones en las factorías radicadas en el municipio entre los años 1593 y 1597. El encargado de estas fábricas fue el Capitán Agustín de Ojeda y para ello empleó maderas de los montes de la Villa, pero no contó siempre con el beneplácito de las autoridades municipales. Parece ser que estas unidades fueron fabricadas en varias partidas, de las que sólo hemos localizado noticias de tres de ellas. Los seis primeros galeones se hicieron entre 1593-94 y para ello se cortaron 400 robles de los montes renterianos, pese a la protesta y oposición que mostraron las autoridades municipales.

Las "segundas fábricas" dieron comienzo en 1595 y fueron otros seis galeones, -de 500 y 400 "toneles machos"- y tres galibrasas. El Rey para evitar los problemas anteriores, ordenó al Capitán Ojeda que nombrara a dos maestros carpinteros de Rentería para que tasaran las maderas y tablazones que habían sido señaladas para las nuevas unidades. Las personas elegidas fueron los maestros Juan de Urrizmendi y Juan de Uriarte. Todo indica que la valoración que hicieron Urrizmendi y Uriarte satisfizo a ambas partes, y que ello facilitó la buen discurrir de las obras de estos barcos. Superado este escollo, el siguiente paso era la contratación de personas especializadas en las diferentes artes navales. A este respecto, Ojeda contrató a Bernat de Darieta y Miguel Pérez de Oyarzabal, para serrar y reducir a tabla el maderamen cortado en los montes bravos de la Villa; al maestro cordelero donostiarra Fernando Elorza, para hacer los cordelajes, cáñamos, cabos y aderezos; al imaginario y tallador Juan de Acaldegui, para que hiciera los 500 balaustres de nogal de los corredores; y al matrimonio Yraçabal-Lessaca, para la manufactura del clavazón, entre otros. Las obras de los seis galeones estaban prácticamente concluidas para el verano de 1595. Estos, surcaron los mares bajo los nombres de *Nuestra Señora de Aránzazu*, *Nuestra Señora del Rosario*, *San Bernavé*, *San Lorenzo*, *Nuestra Señora de la Cinta*, y *Nuestra Señora de Balbaneda*.

En el verano de 1597 el Capitán Ojeda hizo entrega en el Puerto de Pasajes, a sus respectivos capitanes, de la "tercera fábrica" que hizo en los astilleros de Rentería. Se trataba de los galeones *San Gerónimo*, -Capitana de esta flota-, *San Joseph*, *Santo Domingo*, *San Francisco*, *San Xristoval*, y *San Ambrosio*. Y de las galibrasas *Santa Úrsula*, y *Santa Margarita*. No obstante, antes de su definitiva entrega, se efectuó un minucioso inventario del equipamiento y pertrechos que contaba cada una de estas unidades.

Estos pedidos de la Corona crearon en la industria de la construcción naval de Rentería un clima bonanza económica, que no podía menos que afectar a las fábricas con capitales privados. Así, se ha podido constatar documentalmente la labra de, cuando menos, otras cuatro unidades. Nos estamos refiriendo a: el bajel que hizo Domingo de Goyzueta en 1590; el galeón *Nuestra Señora de la Concepción*, -400 Tns.-, botado por el maestre Martín de Alduncin; el patache labrado en las gradas de la Magdalena en 1595 por el Capitán López de Ysasti; y la nao fabricada por Domingo de Goyzueta, asimismo en la Magdalena, unos meses más tarde.

Este intenso ritmo de trabajo se mantuvo, e incluso en algunos momentos se incrementó, en la primera década del siglo XVII resultando de ello una de las etapas más prósperas para la industria naval de Rentería. En efecto, fue entre 1590-1611 cuando estas factorías mantuvieron el mayor ritmo de producción de su historia. En veinte años se labraron alrededor de 78 navíos, -muchos de ellos de gran tonelaje-: casi el 50% de la producción total de los siglos XVI-XVII. En otros términos, durante estas dos décadas de intensa actividad, en las gradas del municipio se fabricaron, nada más y nada menos, entre ocho y tres embarcaciones al año. Esta cifra en verdad es muy significativa si tenemos en cuenta por una parte, los escasos medios técnicos con los que se contaba en la época, tanto para el transporte de los materiales, como para la construcción propiamente dicha. Y también, la numerosa maestranza que era necesario movilizar y concentrar para efectuar estas fábricas.

Todas estas manufacturas, además de dar gran renombre y prestigio a los astilleros de la Villa, convirtieron a Rentería en uno de los principales centros de la industria naval guipuzcoana. De sus gradas salieron navíos de tamaños, características y destinos diversos, pero entre ellos ocupó un lugar preferente la producción de naves de gran tonelaje para las Armadas del Rey y la Carrera de Indias.

En suma, podría decirse que el decenio de 1590 de alguna manera marcó las características que tuvo el sector naval de Rentería durante toda la Edad Moderna: "especialización" en la fábrica de grandes y medianas embarcaciones para el comercio y la guerra; y una producción preferente orientada a satisfacer las necesidades de los monarcas hispánicos. Ello, tal y como hemos ido viendo en otros números de la Revista, a corto y medio plazo trajo la prosperidad para los astilleros de la Villa; pero a largo plazo, fue la principal causa de la decadencia y desaparición de este ramo productivo en Rentería.