

“EN ERGOBIA TAMBIÉN HUBO UN ASTILLERO”

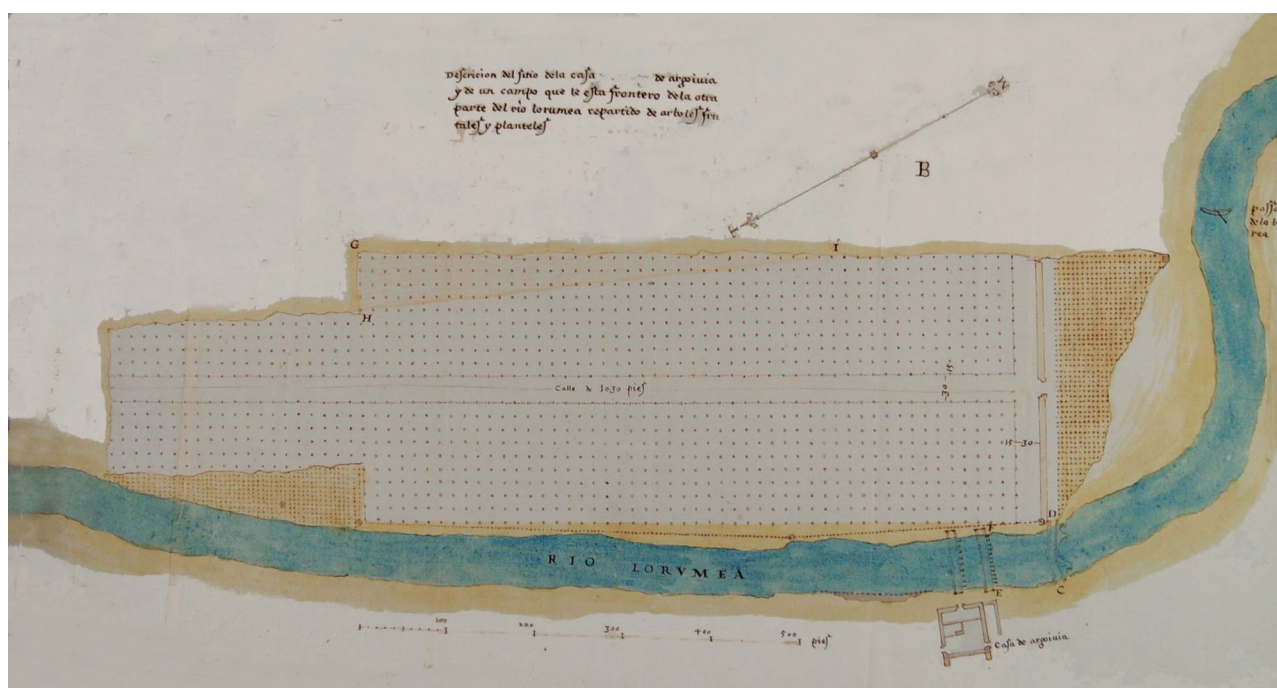
Lourdes Odriozola Oyarbide

Largo y tendido se ha hablado en los últimos meses de la importancia que Lantano tuvieron los ríos en Gipuzkoa en la articulación de las comunicaciones y las relaciones económicas y sociales de sus vecinos. Uno de ellos, fue el Urumea.

La investigación histórica realizada en el Archivo del Marqués de Valde-Espina y en diversos fondos municipales, provinciales y nacionales para la elaboración de los contenidos de la exposición itinerante “Sagardo ibaiak, bizitza iturri”, promovida por Sagardo Lurraldea, puso de manifiesto, entre otras cosas, que el Urumea fue fuente de vida y riqueza para las gentes del Valle.

Descubrimos que el río era navegable desde Donostia a Hernani y que contó 16 puertos. De ellos cuatro estaban enclavados en la jurisdicción de Astigarraga; eran los llamados “Aiozategui”, Chanalea o Canalea o Gartziategi, Castillum y Ergobia o Domikuzanea, siendo este último el más importante de todos.

Pero Ergobia fue mucho más que un puerto fluvial. Era uno de los principales lugares de tránsito del Urumea en el que había un vado o peaje junto a la casa de Ergobia, un servicio público de “barco del pasaje”, para trasladar a la gente de una orilla a la otra, y ¡hasta un astillero!





Planos de Ergobia localizados en el Archivo Histórico Provincial de Zaragoza, siglo XVI.

La información localizada sobre el astillero de Ergobia es muy puntual pero, al mismo tiempo, bastante significativa. Hemos tenido conocimiento de su existencia gracias a la documentación conservada por los titulares de la Casa de Murguía. Más concretamente, por el pleito que en 1575 la Provincia de Gipuzkoa y el Concejo de Astigarraga promovieron contra Felipe de Murguía por la construcción y el abono del coste de la obra del puente “rreja de madera por donde pasen los caminantes de a pie e de caballo e ganados aze millas, porque asi conviene al servicio de su magestad e al bien universal desta prouincia [...]” levantado en Ergobia.



Su antigüedad se remonta cuando menos a los años finales del siglo XV o a la primera mitad del siglo XVI, puesto que en 1575 el lugar en el que estuvo emplazado recibía el topónimo de “estillero

viejo”. En otras palabras, para esta fecha ya no estaba operativo y debió de trabajar en los años en el que el sector naval de Gipuzkoa vivió una de las etapas más prósperas de su historia.



El tinglado estuvo enclavado en el mismo punto en el que fue puesto uno de los contrafuertes o estribos del puente nuevo de madera de Ergobia y en frente del “lugar llamado de Arcayça, que es cerca del arroyo que baxa e descende de la casa de Aranburu”, sito en jurisdicción de Donostia, que era el paraje en donde se colocó el otro de los contrafuertes de la pasarela.

Aunque hasta la fecha no disponemos de datos acerca de sus características ni infraestructura, probablemente fuera muy similar a otros astilleros guipuzcoanos coetáneos en el tiempo.

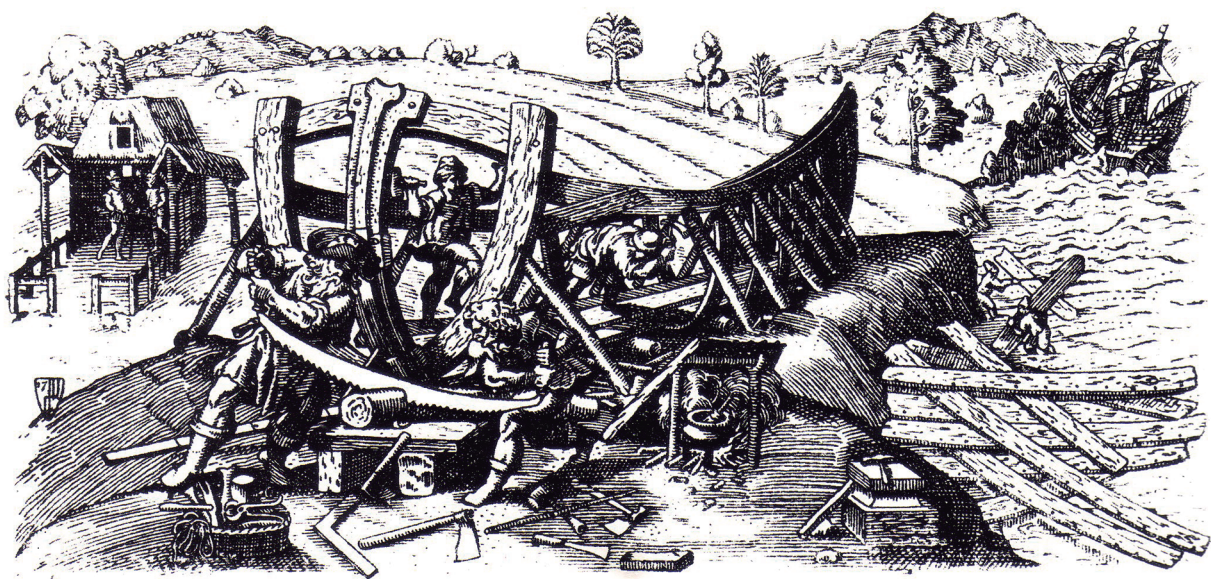


En esta época, las factorías navales no solían ocupar extensos terrenos ni tenían la infraestructura que se asocia a los grandes astilleros. A lo sumo disponían de unos cuantos cobertizos en donde se establecían las gradas y se guarnecían los materiales constructivos, fundamentalmente, madera y hierro. En realidad, tan sólo eran lugares elegidos porque las maderas podían ser transportadas fácilmente hasta ellos y porque la ribera del río reunía las condiciones necesarias para la manufactura naval: piso firme y llano para almacenar el material y llevar a cabo la construcción naval; y situado de tal forma que la botadura de las embarcaciones se podía hacer con cierta seguridad. Por esta razón, debió de ser simplemente un espacio en el que se instalaron diversas gradas de montaje y en el que se reunieron los hombres y los materiales durante el tiempo que duraba la fabricación o reparación de los barcos. Una vez finalizadas estas labores, el

sitio quedaría abandonado hasta que nuevamente fuese necesitado. En otras palabras, debió de ser un emplazamiento utilizado ocasionalmente para armar las naves y no un edificio o infraestructura permanente.



Por lo que a su propiedad respecta, fue un establecimiento de titularidad pública y no privada, como en un principio podría pensarse, habida cuenta que en él se fabricaron naos a costa de los concejos de Astigarraga. En él los **Marques** de Murguía no tuvieron potestad alguna. Es precisamente ésta la razón por lo que pudo ser utilizado por los vecinos de la localidad sin tener que pagar arrendamiento alguno o, en el peor de los casos, un canon inferior al que tendrían que abonar los constructores de otros municipios. Esta suma variaba de acuerdo al porte y las dimensiones del barco que se quisiera manufacturar.



En el pleito anteriormente referido, se menta explícitamente que en estas gradas se fabricaban “naos”, es decir, los barcos más grandes de aquella época.

La nao era la embarcación dominante en las Flotas y Armadas Reales de los siglos XIV, XV y XVI. Gozó de gran fama en su tiempo por las buenas calidades

y prestaciones que tenían. Era una nave mercante manca y de aparejo redondo, más bien corta de quilla y dotada de un considerable lanzamiento. Su aparejo consistía en bauprés, a proa, con cebadera; trinquete, en el tercio de proel, con velas de trinquete y velacho; mayor, con velas de mayor y gavia; y mesana, a popa, con mesana latina.



Al igual que ocurría en otros astilleros fluviales dedicados a la manufactura de barcos de grandes dimensiones, en Ergobia únicamente se debieron de fabricar los cascos de las naos. Posteriormente, serían conducidos en lastre hasta Pasaia, principal puerto de Gipuzkoa, en donde se terminaban los trabajos de la “carpintería de blanco” y eran arbolados.

Además de las naos, es muy probable que en las gradas de Ergobia se realizaran algunas gabarras y alas para el transporte de las mercancías por el río. Y también, que en él se hicieran labores de **mantenimiento** y reparación a los barcos que subían y bajaban surcando las aguas del Urumea. No obstante, la documentación nada dice a este respecto.

Otro tanto de lo mismo ocurre con los datos relativos al volumen de su producción, los constructores que trabajaron en él o de sus clientes. De ello nada sabemos. Aún y todo sería muy factible que esta factoría se dedicara a la manufactura de barcos de grandes dimensiones cuando los principales centros navales de Gipuzkoa (emplazados en el Oria, Urola y Deba, y en menor, grado en el puerto de Pasaia) fueran incapaces de atender a toda la demanda del mercado.

Muchas son las interrogantes que tenemos en torno al astillero del Ergobia, pero los pocos testimonios que han llegado hasta nosotros son de gran valor: nos han posibilitado conocer una actividad económica un tanto desconocida en Astigarraga y en la que los guipuzcoanos fuimos punteros en la Península e, incluso, en algunos momentos hasta en Europa.