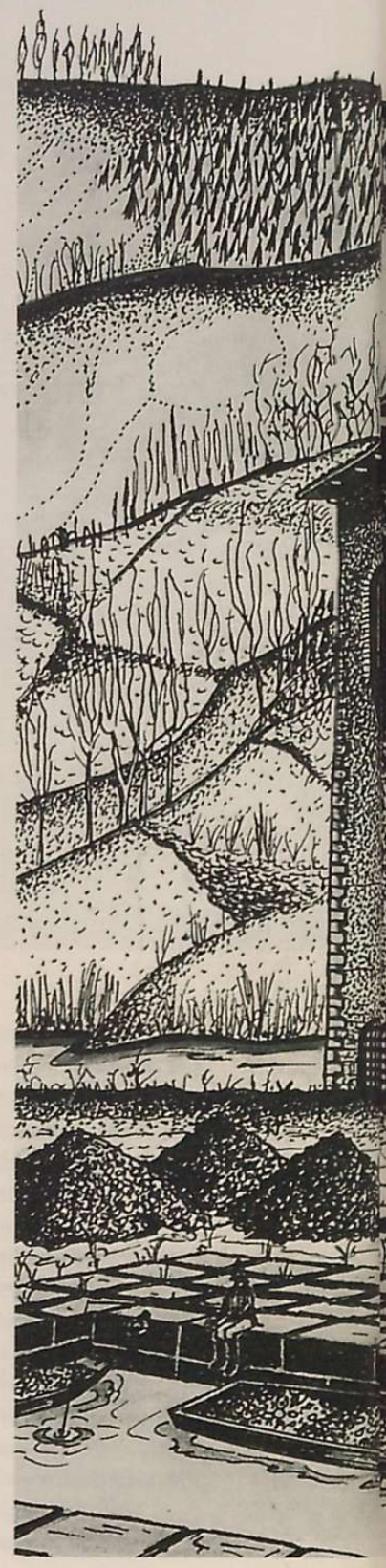
Hernani y el MAR

EVARISTO GONZÁLEZ ARRIETA "MATXAIN"



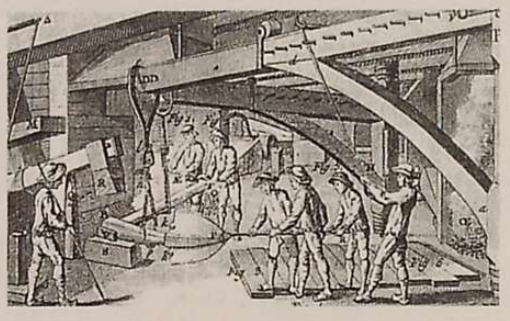
Hacíamos referencia en un artículo publicado en esta revista el año 1997, titulado "EL PUERTO MARÍTIMO - FLUVIAL DE HERNANI", al pasado marinero de nuestra villa. La antigua y esotérica Menosca de los romanos, según defiende el conocido historiador Miguel Cortés y López, en su diccionario de la España Antigua. Por otro lado, su situación estratégica en la cabecera de la ría, autentifica el nombre que desde antaño ostentó, ya que la traducción del topónimo Hernani –alerta en castellano– cuadra perfectamente con su situación de atalaya ante el mar, para avisar a sus moradores de las incursiones de vikingos y normandos, principalmente. Estos piratas nórdicos, desde finales del siglo X se dejaron ver por estas latitudes en sus razzias depredadoras, al mando de Erik el Rojo y de sus sucesores; razón primordial para el asentamiento de la población amurallada lejos de la costa.

De nuestros vínculos con el mar en épocas pretéritas, nos han quedado escasas referencias escritas, no obstante, algunas de

REAL FÁBRICA DE ANCLAS SITA EN FAGOLLAGA, QUE FUE INAUGURADA EN 1750. (GRABADO DEL AUTOR).

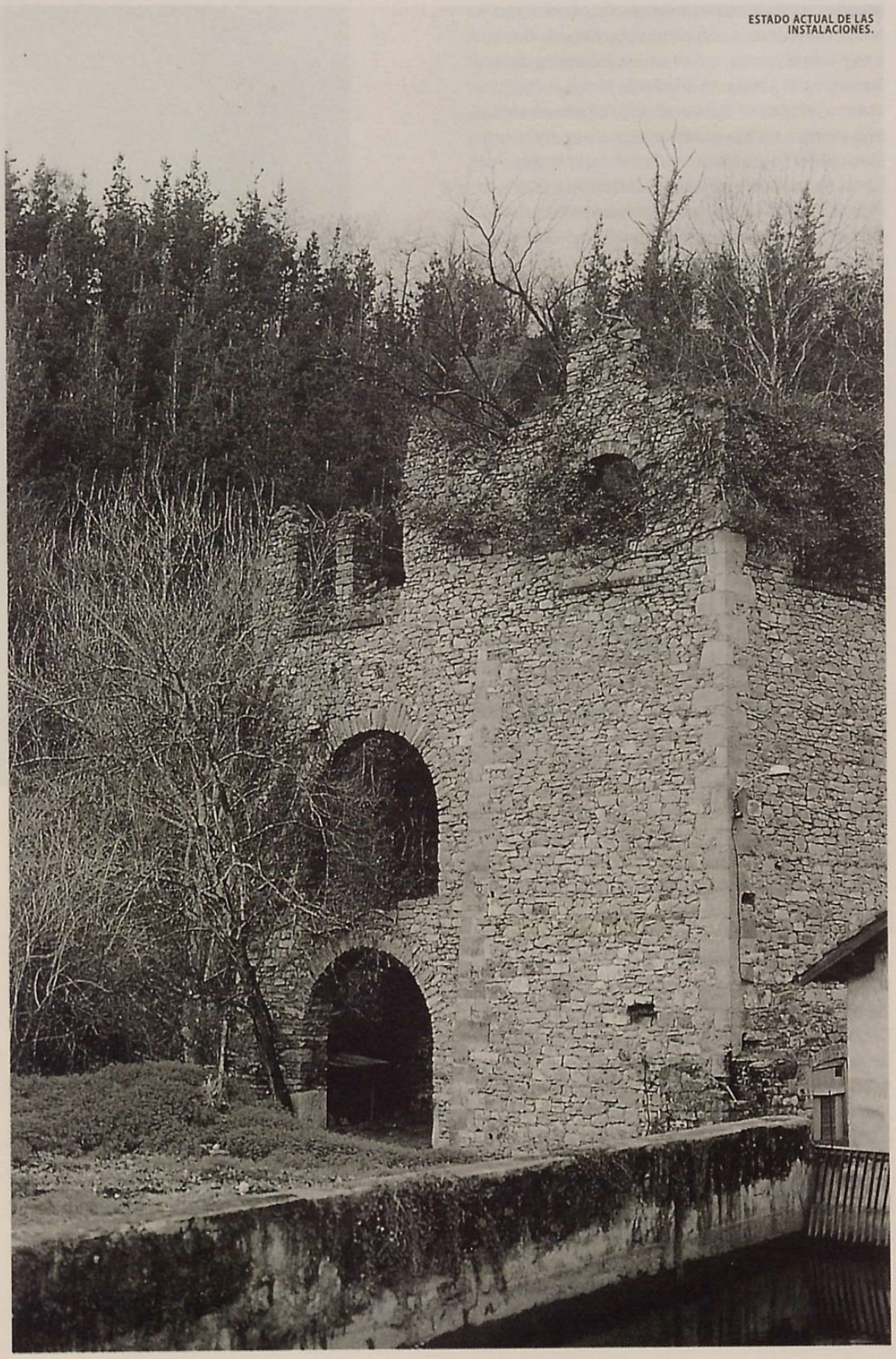
ellas son lo suficientemente esclarecedoras como para poder hacernos una idea de lo que entonces representaba la ría del Urumea, tanto en el aspecto político como en el comercial, para el Reino de Castilla. Así, podemos ver que en una antiquísima Cédula Real expedida en Dueñas el 6 de junio de 1318, el rey de Castilla Alfonso XI el Justiciero (1312 - 1350) ordenaba el nombramiento de cuatro peritos en náutica: dos de Fuenterrabía y otros dos de Guetaria, para que rastrearan con sus sondas el cauce del Urumea, desde la orilla del mar hasta el puerto de Hernani. De aquella manera, los expertos nautas pudieron determinar la ruta de navegación idónea evitando así, las muchas encalladuras y naufragios que hasta entonces se daban en su peligroso estuario.

Por otro lado, debido a nuestra estrecha relación con el mar Cantábrico, que en su día atrajo especialmente a los hernaniarras, no es de extrañar que muchos jóvenes se dedicaran a la azarosa vida de la mar e inclusive a la pesca de la ballena. En referencia a ello, se conserva en el archivo municipal de Hernani la copia de una interesante reclamación presentada al rey por ciertos marinos balleneros, que fueron asaltados en aguas de Groenlandia por corsarios ingleses. Otro caso bastante conocido, lo constituye el del capitán de la marina Antonio de Alcega, que luchó el año 1635 a las órdenes del almirante Antonio de Oquendo (1577-1640) contra el también almirante holandés Martín Tromp, en la batalla de las Dunas (1639) que tuvo lugar en aguas del canal de la Mancha. Posteriormente, durante el transcurso del mismo siglo, alcanzaron justa fama los capitanes de navío: San Juan de Labayen, Sebastián de Valerdi y Martín Iriarte, que más de una vez tuvieron que unir sus fuerzas en sus travesías marítimas para protegerse de la rapiña de los piratas. Y ya que hacemos referencia al corso, no podemos olvidarnos de la existencia de algún pirata que otro entre nuestros paisanos: así, según consta en el archivo municipal de la Villa, existe una partida de defunción que dice lo siguiente: "En fecha 10 de octubre de 1694, se hizo el sentimiento en Hernani de la muerte de Juan López de Lubelza, por averse muerto en la mar en cierta fragata de corso". Años después, alcanzó gran fama el capitán de navío Juan Antonio de Leizaur, el cual en 1710 ofreció a la Basílica de Sta. Mª de Zikuñaga 722 reales de plata "Por la felicidad de cierto viage de su navío a Terranova" y también "Por las ganancias que tuvo en viage de un navío de vallenas".



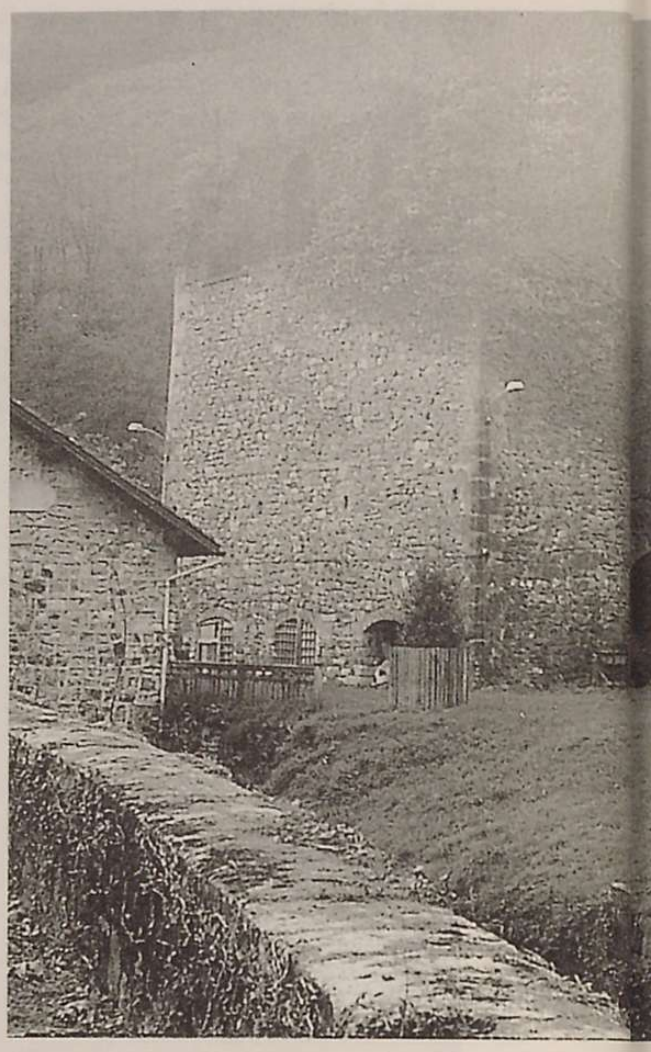
MADERA VERDE PARA LOS BARCOS

No nos parecería justo dejar en el tintero la construcción durante el año 1586 en los astilleros hernaniarras de Arbiza - portu, situados en las inmediaciones del actual Bº de la Florida, del navío de guerra "Santa Ana" –no confundirlo con otro "Santa Ana" de la misma época, que llegó a ser nao capitana de la flota vizcaína al mando del almirante Recalde. Esta magnífica nao, según recientes investigaciones del historiador José Ignacio Tellechea Idígoras dadas a conocer en su obra "OTRA CARA DE LA INVENCIBLE" (1996), desplazaba 1200 toneladas brutas y estaba armada con 47 grandes cañones, habiendo sido construído al estilo de la época, con madera verde de los bosques del Urumea. Sin embargo, esta información discrepa de la que nos dejó en su día el cronista y pintor donostiarra de la época F. López Alen, ya que por referencias suyas que constan en el libro "DONOSTÍA CAPITAL DE SAN SEBASTIAN" de Jesús Mª de Arozamena, podemos saber que aquella nao desplazaba 1522 Toneladas y estaba armada con 90 grandes cañones. A nuestro modo de ver, por su gran capacidad de desplazamiento y sobre todo por su extraordinaria artillería, estos datos se refieren a un galeón construído posteriormente –hacia 1615– en los mismos astilleros, el cual llegó a ser nao Capitana de la Flota Real de aquel entonces. Hoy en día sabemos que la nao que nos ocupa, al ser del nuevo tipo denominado navío, al contrario de los galeones que llevaban la proa puntiaguda y tenían la popa ensamblada en forma de escuadra, esta última la llevaba construida en forma afilada; poseyendo una eslora de 33,72 metros y una manga de 10,95, con un puntal de 7,35 m; siendo su capacidad de almacenaje de 867 toneles machos, aspecto muy de tener en cuenta. Debido a su esmerada construcción y prestaciones náuticas, el navío "Santa Ana" fue designado embarcación capitana de la escuadra guipuzcoana que el año 1588 estaba compuesta por once



ESTADO ACTUAL DE LAS INSTALACIONES.

grandes naos y 1263 tripulantes. Esta formación naval, confederada con otras escuadras de la península al mando supremo de Alejandro de Farnesio y el almirante Alvaro de Bazán, luchó durante el mes de Septiembre de citado año, en una serie de violentas escaramuzas navales contra la escuadra inglesa celebradas en todo lo largo del Canal de la Mancha y las islas Gravelinas. Esta última formación, que entró en combate al mando de Francis Drake, designó humorísticamente a su homónima española bajo el pomposo sobrenombre de "La Armada Invencible", aunque los ciudadanos ingleses pueden saber ahora –tras varios siglos de interesado oscurantismo– que la batalla como tal, en realidad nunca existió. Hoy en día sabemos gracias a Tellechea Idígoras, que en tan señalada ocasión para la historia, esta poderosa nao hernaniarra que navegaba bajo el mando del almirante Miguel de Oquendo (hijo del también almirante Antonio de Oquendo) estaba tripulada por 110 marineros y 276 soldados comandados por los capitanes Francisco de Almonacid (87 soldados), Pedro Yepes (111) y Francisco Malo (78). También hemos podido averiguar la filiación de los marinos y soldados hernaniarras que, en número de 22 (de un total de 503 guipuzcoanos) fallecieron en tan funesta circunstancia, aunque la mayoría de ellos lo hicieran de enfermedad en el puerto de Lisboa poco antes de partir la escuadra hacia Inglaterra. Algunos de estos apellidos todavía son frecuentes en nuestra villa, a pesar del tiempo transcurrido, siendo la relación de muertos en tal evento la siguiente: Juanes de Alcega, Juan Martínez Allurralde, Juan Pérez Anachuri, Laurenz de Añorga, Martín Arano de Berrayarza, Juanes de Arguindegui, Juanes Arrondo, Pedro de Aspiroz, Domingo de Belderrain, Juanes Berrayarza, Pedro de Cabreta, Gabriel Cardel, Juanes Echeberría, Martin Pérez de Elduayen, Martín de Goyarán, Juanes Illarreta, Santiago Illarreta, Miguel Lasaga, Domingo Lasarte, Gonzalo Sarobe, Carlos de Yarzabal y Juanes Zamora. Fruto de recientes investigaciones, hoy en día se sabe que el navío hernaniarra "Santa Ana" pudo regresar felizmente al puerto de Pasajes, a pesar de haber sido derrotada la flota por su homónima inglesa y sobre todo, por la adversa meteorología que la dispersó, circunstancia que motivó el naufragio de parte de la flota en las costas inglesas, francesas e inclusive en las holandesas. Después de un mes de estancia en este puerto, por causas que hoy en día se desconocen, estalló su santabárbara, volando por los aires la embarcación el día 24 de Octubre



de 1588, dramática circunstancia en la que perecieron tan sólo 32 de sus tripulantes y no como hasta hace poco se sostenía por algunos historiadores, que fueron más de 100 los marinos y soldados que murieron en la tremenda explosión.

FERRERIAS EN EL *HURUMEA*

Decíamos en el anterior relato, que en cierta ofrenda efectuada el año 1141 por el rey de Pamplona, éste donaba todas las posesiones que por estas latitudes usufructuaba al monasterio de Leire. Por estas piadosas donaciones y otras posteriores, sabemos que los arcedianos (dignidades del cabildo navarro de aquella época) del por entonces remoto enclave eclesiástico, llegaron a poseer inmensas propiedades por estos lares, las cuales llegaron a ser vendidas posteriormente a los pobladores de San Sebastián y Hernani respectivamente, pasando desde entonces a formar parte de sus "montes francos".

Estos territorios fueron más tarde propiedad mancomunada de ambas poblaciones, que los disfrutaron durante muchísimos años en "entende cordiale" y esto tanto es así, que el 2 de agosto de 1379 se firmó un escrito de concordia refrendando la misma. En representación de Hernani acudieron al protocolo de la firma: el alcalde García de Echegaray, Martín Zufía de Elduayen y Pedro Martinez Torner, haciéndolo por parte de San Sebastián, el alcalde Martín Martinez de Durango y el preboste Juan de Malla y García de Guetaria. El año 1461 volvió a establecerse una nueva concordia, que no hacía sino reforzar el carácter amistoso de la anterior a raíz de la compra por San Sebastián y Hernani de estos territorios que, por otro lado, eran muy ricos en árboles de producción maderera, indispensable entonces para la construcción de naos. Debido a la firma de la última concordia antes citada, los hernaniarras tenían derecho al usufructo anual de cuatro ejidos –terrenos comunales contiguos a los de labrantío– por seis los de San Sebastián. Como a simple vista puede apreciarse, a pesar de llevarnos bien con los de la Bella Easo, estos procuraron desde antaño distinguirse de nosotros estableciendo pactos que sólo a ellos beneficiaban, que contemplados desde esta perspectiva histórica, sólo se justifican debido a la mayor densidad de la población existente entonces en el núcleo donostiarra. Al llegar al término de Epele, este paraje se dividía en dos partes, siendo la zona denominada Landarbaso para usufructo de San Sebastián y la de Epelsaeza para uso de los vecinos de Hernani. El resto de los terrenos francos que se extendían en dirección contraria al cauce de la ría, se dejaban para aprovechamiento de ferrones. Éstos trabajaban la mena de hierro extraída en las minas ferruginosas de la zona, que debido a su baja calidad y a lo problemático de su explotación, por lo escabroso del terreno donde estaban ubicadas, eran escasamente rentables. Después de examinar el documento de concordia, se deduce que ésta era industrial y por tanto, de carácter lucrativo ya que en su primer capítulo, entre otras cosas de cierto interés, decía lo siguiente: "Acordamos que se hagan ferrerías, más que se fagan en el término y aguas del Hurumea, con tal condición que a alguno o algunos que no sean nuestros vecinos, no consintamos facer ni ferrería ni ferrerías en dicho término y aguas de Hurumea".

A partir de entonces, se apoderó del valle una extraordinaria efervescencia industrial, tomando carta de naturaleza las diversas ferrerías que, utilizando la fuerza hidráulica para mover sus pesados martinetes, fueron construyéndose a todo lo largo del cauce medio de la ría, siendo las que han quedado perpetuadas para la historia en Hernani por documentación que así lo acredita: Errotarán, en el término de Irazurdi (1388), Enciola, en el paraje de Aranibar (1401), Aparrain (1535), Olabarriaga (1583), Ereñocu (1610), Avilas (1610), Ubarratua (1610), Urrucuno de Suso (arriba) y de Yuso (abajo) (1610), Mezkite (1610), Picoaga (1610), Fagoaga (1610), y Askasua (1625). Al respecto, nos llama poderosamente la atención, la proliferación de ferrerías que entraron en funcionamiento en 1610, cuya puesta en marcha es probable que tuviera mucho que ver con el desastre experimentado años atrás por la ya citada "Armada Invencible", lo que hizo que la Corona tuviese que poner todos los medios a su alcance para recuperar el poderío naval perdido. La lectura de lo anteriormente citado nos puede dar cierta

idea del alcance de la fama y la calidad del acero forjado en nuestra villa, destinándose la mayoría de su producción para la industria de la navegación. De esta manera, se pudo surtir a los astilleros próximos de Arbiza - portu en Hernani, a las Atarazanas Reales de Sarroeta en Martutene, a los astilleros de Illunbe en San Sebastián y a los de Bordalaborda y Calaburza en el Pasaje de Fuenterrabía (Pasajes de San Juan), entre otros de menor interés.

REAL FABRICA DE ANCLAS

Tras la implantación de estas primeras ferrerías en el valle del Urumea, a las menores se las denominaba *olatxos* o *chiquetalles* y *cearrolas* a las fraguas provistas de grandes martinetes, teniendo el mecanismo en ambos casos idéntico, excepto en su tamaño, lo que determinaba su producción. El 31 de agosto de 1750 se firmó la escritura de unión entre las ferrerías de Ereñozu, propiedad del conde de la Vega del Sella, la ferrería municipal de Fagollaga y la de Picoaga, propiedad por entonces de Doña Mª Josefa del Camino, posibilitando, mediante contrato suscrito a tal efecto, la creación y asentamiento en nuestro municipio de la Real Fábrica de Anclas. Uno de los argumentos básicos que se esgrimieron en la corte de Madrid para que se ubicara definitivamente dicha factoría en Hernani, en detrimento de las poblaciones de San Sebastián y de Rentería, sobre todo (ya que esta última pretendía asentar la misma en la ferrería de Renteriola) fue la obtención de tochos de hierro de gran pureza en las diversas ferrerías del río Urumea, los cuales, habían sido trabajados previamente por personal cualificado de la zona. De esta forma, estos trabajados tochos puestos a pie mismo de la nueva factoría de anclas, abaratarían considerablemente los portes, peajes y demás aranceles de pago que se estilaban entonces. No obstante, lo dicho, la adjudicación de la Real Fábrica de Anclas a nuestra villa no se hubiera llevado a efecto –casi con toda seguridad– a no ser por la feliz intercesión del Padre Manuel de Larramendi, que aunque andoaindarra de nacimiento, por sus años de estancia entre nosotros bien podemos considerarlo paisano –algunos historiadores contemporáneos del clérigo sostenían que era hernaniarra de origen–. Éste, en carta fechada el 20 de julio de 1750 enviada al Intendente del Rey, le hacía ver las múltiples ventajas del asentamiento de la factoría en Hernani. Pecaríamos de falta de objetividad si obviáramos

la eficaz intervención del hernaniarra Miguel Antonio de Zuaznabar que, siendo ayuda de cámara del rey Felipe V el año 1743 y también en años posteriores, y de su esposa Isabel de Farnesio, influyó a su vez lo suficientemente en la corte para que dieran el espaldarazo definitivo a las pretensiones hernaniarras.

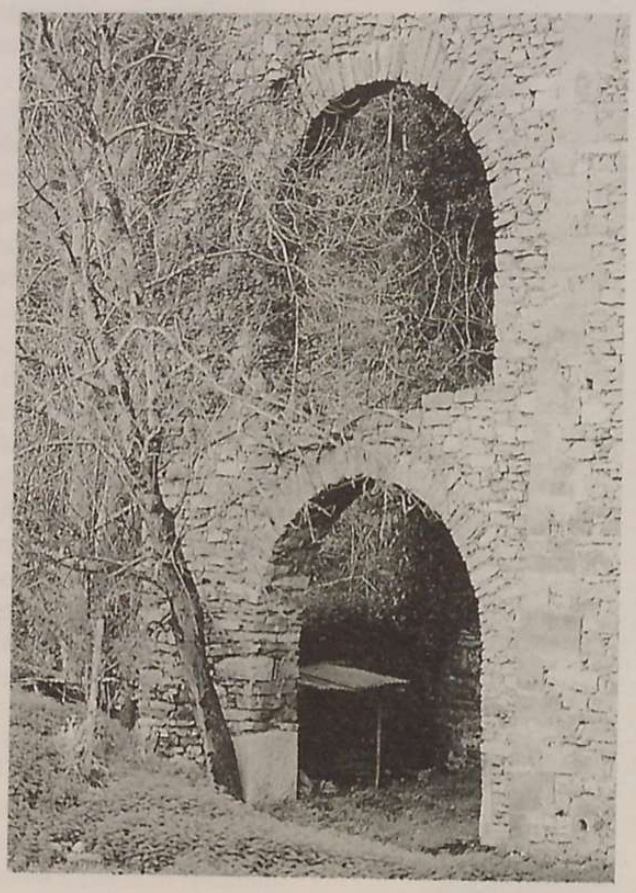
En la nueva factoría se llegaron a construir anclas de extraordinaria calidad, las cuales llegaron a suscitar la sana envidia de ingleses, franceses y holandeses principalmente, según se deduce de la copiosa correspondencia que mantuvo en la época (1750 - 1755) el capitán de navío Francisco Antonio de Oquendo, descendiente de los almirantes del mismo apellido, el cual, en las novedosas instalaciones ejercía de inspector técnico de fabricación. Los técnicos foráneos, después de examinar las anclas fabricadas en Hernani, no se recataron en hacerle llegar por conducto epistolar su profunda admiración por la extraordinaria calidad de las mismas, sín parangón en aquella época por estos mares. Desde su inicio, la factoría pasó a ser dirigida por el célebre maestro ancorero Juan Fermín de Guilisigasti, interviniendo como inspectores técnicos de la Corona, los capitanes de navío Antonio González de Marroquín y el ya citado Francisco Antonio de Oquendo.

AÑOS DE DECADENCIA

El primer compromiso oficial ante la Corona el año 1750 fue tener que suministrar anualmente 20.000 quintales castellanos de acero, manufacturados en forma de anclas de todas las formas y tamaños, llegando a producirse anclas desde 10 hasta 66 quintales. El año 1754 se llegaron a fabricar hasta 24 enormes anclas de 72 quintales cada una, con vena vizcaína procedente de Somorrostro. Tanto fue el auge de esta factoría en sus primeros años de vida, que pronto tuvo que crearse un organismo de apelación entre el personal trabajador del mismo y la dirección de la Real Fábrica, en evitación de posibles arbitrariedades –que de hecho las hubo– según ha quedado constancia escrita pues ¡buenos eran los hernaniarras de entonces a la hora de reivindicar sus derechos laborales!

Esta factoría tuvo sus años de esplendor a comienzos de la segunda mitad del siglo XVIII, en la que gozó de merecida fama en todo el mundo. Tras escasos años de funcionamiento, se inició una

lenta decadencia, en especial a partir del año 1754, cuando Francisco Antonio de Oquendo tuvo que vender sus bienes al no recibir el dinero estipulado en Madrid por varias entregas anteriores de anclas. Debido a ello, el descrédito industrial de la Real Fabrica comenzó a ser de dominio público y a pesar de que en Noviembre de ese mismo año se entregaron 24 anclas gigantes y más de 100 anclotes, la fábrica tuvo que cerrar sus instalaciones, ya que en 1755 murió el inspector Oquendo. Sin embargo, la fábrica siguió funcionando de forma intermitente, acentuándose su decadencia según iba haciéndose realidad la revolución industrial del pasado siglo, la cual, llegó a afectar seriamente a la antigua factoría naval hernaniarra. Por aquel entonces, debido sobre todo a la supresión de las aduanas interiores (año 1841) comenzó a importarse hierro extranjero en grandes cantidades desde las zonas más industriosas de España, mucho más barato que el autóctono –por no decir que de bastante más calidad–. Por otro lado, la escasez de carbón en aquella época era desesperante, ya que la inmensa mayoria de la madera entresacada de los ejidos o bosques comunales había sido vendida por los concejos municipales para devengar los cuantiosos gastos ocasionados en las guerras, en las que casi siempre estaba inmersa la España de entonces. Otro factor negativo en contra del funcionamiento de estas instalaciones, era lo precario de su utilización ante la falta de fuerza hidráulica durante el estío y en el que la producción practicamente se paralizaba, haciendo con ello que se redujera su rentabilidad. Por esa razón, después de la tenaz resistencia ante otras industrias metalúrgicas dotadas de tecnología mucho más moderna –como la acería vizcaína de Sta. Ana de Bolueta sita en Echévarri (1848) y posteriormente, la de Beasain (1861) en Guipúzcoa, precursoras ambas de los altos hornos de producción contínua de arrabio– esta factoría tuvo que dar cerrojazo definitivo a su producción ancorera el año 1857 tras algo más de un siglo de actividad industrial discontinua en la que aparte de anclas, llegaron a fabricarse todo tipo de accesorios navales. En estos momentos, próximo ya el año 2000, cuando va a cumplirse el 250 aniversario de su inicial puesta en marcha, sería muy interesante que el Ayuntamiento restaurase la antígua fábrica con unas instalaciones al estilo de la época, las cuales recibirían la fuerza motriz del río –al igual que antaño– siguiendo el ejemplo de las ferrerías de Mirandaola (Legazpia) y Agorregui en (Aya) que periódicamente funcionan en plan didáctico. De esta manera, el antiguo edificio rescatado afortunadamente del olvido, con sus resoplantes fuelles, sus ardientes fraguas y sus martinetes o gabias en marcha, quedarían para la posteridad como un extraordinario legado del patrimonio histórico de Hernani, en relación con su industrioso pasado. ◆



BIBLIOGRAFIA

- *Cosas memorables de Guipúzcoa.* Pablo Gorosábel (1971)
- *Apuntes para la historia de la muy N.L e Invicta villa de Hernani.* Salustiano de Gastaminza (1913)
- *Hernani, su historia e Instituciones.* Luis Murugarren (1970)
- *Indice de documentos del Archivo Municipal de Hernani, formado por el Inspector de Archivos Municipales de Guipúzcoa.* D. Fausto de Arocena.
- *Otra cara de la Armada Invencible.* Jose Ignacio Tellechea Idígoras (1996)