
Los astilleros fluviales.

Por *MARIANO CIRIQUIAIN GAIZTARRO*

A falta de puertos naturales en la costa vasca, ya que no pueden considerarse como tales más que los de Pasajes y Guetaria, por fuerza hemos de buscar los demás puertos antiguos, en los ríos que desembocan en el mar. En nuestro litoral jamás pudo pensar nadie en dejar fondeado su barco en mar abierta, confiado que los elementos se lo respetasen. Y si lo decimos de los barcos que, después de todo tenían en sí bastantes medios de defensa, con mucha más razón hemos de decirlo de las maromas para colocar las quillas y el obraje de una embarcación, cualquiera que fuera su tonelaje o arqueo. Fué en los ríos precisamente, aguas arriba de su desembocadura, donde se instalaron los primeros establecimientos portuarios, en este país; y, junto a ellos, claro está, los primeros astilleros. Las aguas del Bidasoa, del Oyarzun, el Urumea, el Oria, el Urola y el Deva, en Guipúzcoa; y las del Artibay, el Lea, el Mundaca, el Artigas, el Butrón, el Nervión, el Galindo y el Somorrostro, en Vizcaya, mecieron sin duda las primeras bordadas de los vasos construidos por nuestros carpinteros de ribera. El propio nombre de carpintero de ribera tiene, en nuestra costa al menos, una entraña mucho más fluvial que marítima.

Lo sensible es que carezcamos de una documentación antigua que haga buena la tesis. Dos razones abonan su falta: una, el carácter particular o privado de nuestros astilleros; y otra, los saqueos e incendios de los archivos, producidos a consecuencia de las guerras de invasión o de las contiendas civiles que destruyeron, en su gran parte, lo poco o mucho que se había escrito.

Frente a los astilleros oficiales, de fundación real, como las Atarazanas de Barcelona, que ya llamaban viejas en el año 1225, fomentadas y sostenidas por Ramón Berenguer III y, después, por Jaime I, y las de Sevilla, creadas por San Fernando y ampliadas por Alfonso el Sabio, para la construcción de armadas reales, nosotros no podemos ofrecer en su época, ni tampoco mucho después,

nada semejante. Estaban contruidos con fondos de la Corona y eran de una gran capacidad, aptos para construir armadas, que es para lo que se fundaron. En cambio, los astilleros vizcaínos y guipuzcoanos, creados y sostenidos por la iniciativa privada, auténticos talleres de carpintero de ribera, de artesanía familiar, se podía decir, carecieron individualmente de relieve y no alcanzaron, cada uno de ellos por separado, una notoriedad que les diera pervivencia en la historia.

Pero si no conocemos los nombres ni los emplazamientos de los astilleros antiguos, sí sabemos, en cambio, que se construían en ellos barcos abundantes de unas condiciones marítimas excelentes y, que había en el país una solera de carpinteros de ribera que ha dejado huella en la historia no sólo por su calidad sino también por su cantidad, pues además de atender a las exigencias de los astilleros locales salieron a trabajar en los de Sevilla y Barcelona, como después lo harían en los también oficiales de Guarnizo y Ferrol. Como es natural, esta artesanía no se improvisa y sólo podía darse, en la abundancia en que se dió, sobre la base de un gran número de pequeños astilleros en el país.

Y, en efecto, aguas arriba de todos los ríos guipuzcoanos y vizcaínos. en cualquier meandro socairado con un rincón de playazo arenoso que facilitara las botaduras, habría una maroma sobre la que se calzaba de cuando en cuando una quilla que levantaría al cielo, como dos brazos, la roda y el codaste. No conocemos sus nombres ni menos, su historia, pero su existencia es evidente; los barcos vizcaínos en el sentido extensivo que tiene la palabra, que tomaron parte importantísima en el sitio de Bayona de 1130, en la conquista de Sevilla, de 1248, y en los cercos de Algeciras y Almería, son un testimonio incuestionable.

Las referencias a los barcos son anteriores a los astilleros, como si los huevos precedieran a las gallinas. En la Carta fundacional de San Sebastián, hacia el año 1180, se habla de naves propias y extrañas. Seguramente que las propias habrían sido construidas en el río Urumea, aguas arriba de Santa Catalina, bajo cuya advocación se constituye la primera Cofradía de mareantes de San Sebastián, de que tenemos noticia. En un pleito de treugas del año 1337, se mencionan los astilleros de los Ibarra, Isopetegui y el Pedregal, todos en el Nervión, como poco después se alude a los de Arbolancha, Basurto, Sesumaga y Zurbarán, en el mismo río.

En un fallo del Prestamero mayor de Vizcaya, de 30 de julio

de 1338, se habla de la construcción de naos, pinajas y bajeles en el canal de Amallo, en el río de Ondárroa.

Difícilmente podríamos separar la idea de los astilleros fluviales de las “lenguetas”, tantas veces citadas en los papeles antiguos y que nosotros hemos llegado a ver en el Nervión, junto a San Antón y San Francisco, en el río de Ondárroa y en el Deva, puente arriba. Eran unos espigones de piedra, verticales al curso del río y que salían hasta un tercio del cauce, de una altura que no llegaban a cubrir las aguas en su creciente, y que servían de embarcaderos para la carga y descarga de los barcos y las pinazas y, a la vez, de socaire a las embarcaciones en sus estadias. Sería allí, aguas arriba de las “lenguetas”, en el arenal o el pedregal ribereño, donde bajo un cobertizo elemental y rústico, estarían asentadas las marmomas sobre las que se colocarían las quillas para el obraje naval. Y una vez terminados y botados los vasos, aconchados a las lenguetas, cerca del taller, se procedía a la labor de terminar la obra muerta y a la colocación de la arboladura y el aparejo que, a veces, levantaría sus mástiles en feliz y próximo parentesco con algunos árboles vecinos.

Y tras esas lenguetas desembocarían, desembocaban, unas regatas o canalillos, fácilmente transformables en diques húmedos o diques secos, según conviniera a la carena o incluso a la propia construcción. En el Bidasoa, aguas arriba del Puntal, abultada lengua natural, había varios de estos canalillos, de los que aún quedan huellas manifiestas, de los que se habla con insistencia en los papeles viejos. A estos canales, verdaderos diques, a poca obra que se hiciera en ellos, se les llamaba en Bilbao, “cendejas”. Son bastantes los documentos antiguos que hacen referencia a ellas. En una carta real, de Enrique III, de 1397, se dice que los vizcaínos se quejaban de “que los navíos que había en el Señorío, por fallecimiento et mengua de fletes estaban puestos en cendejas y puertos cerrados”. Posiblemente la calle de la Sendeja trae su nombre de aquellas “cendejas” antiguas y, en tal caso, tendríamos una prueba evidente de lo interiores que eran las atarazanas.

Pero en realidad tenemos muchas pruebas para el aserto. En Portugalete hay una calle que se llama de “Atarazanas” y que no sólo está río arriba sino separada de él por la plaza y por una calle paralela al río. En Irún, por no citar más, don Serapio Múgica señala un paraje próximo a la Iglesia, que se conocía con el nombre de “Istillero” y, como él indica es, sin duda, una corrupción de astillero.

Uno de los astilleros fluviales que han tenido mayor relieve es, el de Usúrbil, sobre el río Oria, en el barrio de Aguinaga. Parecerá increíble que en el barrio de Aguinaga pudieran construirse barcos de tonelaje mayor y, sin embargo, por unas fichas tomadas del archivo del Marqués de Seoane, me permito deducir que llegaron a construirse barcos de 1.200 toneladas y que llevaban, por lo menos, una tripulación de 200 marineros. Así, una de las fichas dice: "Año 1672,—6, Orden de la Reina Gobernadora mandando que se junten el Almirante Castañón, Soroa y Armillo para resolver las medidas de la Capitana Real que debía tener 1.200 toneladas"; la otra, dice: "Año 1873, Dimensiones de la Capitana Real que se construyó en los astilleros de Usúrbil por el capitán Ignacio de Soroa, en 1673, Colección Sim. Art.º 4-1485"; y la tercera, "Año 1673, 28-11, Real Cédula dirigida a la provincia de Guipúzcoa para la leva de 200 marineros para un galeón construido en Usúrbil. Col. Vargas Ponce 1". Ante la dificultad de consultar, de momento, los documentos a que se refieren las fichas y, que D. m. haré en la primera ocasión propicia, no es aventurado suponer que las tres fichas se refieran a la misma embarcación, la Capitana Real construida por don Ignacio de Soroa en Usúrbil, la primera del año 1672 en que se disponen las medidas que había de tener y que no serían menores a 1.200 toneladas; la segunda, del año siguiente, en que se dice que la Capitana Real se ha construido en Usúrbil; y, la tercera, del mes de noviembre del mismo año en que se ordena a la provincia la leva de 200 marineros para el galeón construido en Usúrbil. La correspondencia entre las tres fichas parece perfectamente encajonada y racional, por lo que, y a falta de poder consultar por ahora los documentos a que se refieren, me permito apuntar la hipótesis de que la Capitana Real construida por don Ignacio Soroa, en Usúrbil, en el año 1673, desplazaba 1.200 toneladas y llevaba, por lo menos, una dotación de 200 marineros.

Y, en efecto, después de escrito esto y de revolver mis papeles para ver si puedo confirmar la tesis, con mayores pruebas, me encuentro con otra ficha sacada del libro de Fernández Duro, "A la mar madera", que dice: "Año 1673.—Medidas de la Capitana Real que se ha fabricado en los astilleros de Usurbil por el Capitán Ignacio de Soroa. Eslora 75 3/4 codos; manga, 22; puntal, 10 1/2. Llevaba tres juanetes y, en el bauprés, cebadera, sobre cebadera y juanete de sobre-cebadera".

Como vemos por esta ficha y que es, sin duda, un desarrollo de la segunda antes referida, se trataba en efecto de un gran casco.

Aplicándole a las características de eslora, manga y puntal, la fórmula de arqueado de Barros me da, justamente, 1.294,778 toneladas. O sea que se cumplió con alguna holgura la orden de la construcción.

No fué éste el único gran barco construido en Usurbil, pues entresaco de mis fichas, una que dice que en el año 1674 se construyó el galeón "Nuestra Señora de Atocha", por don Antonio de Lagasa; y otra, que dice que en el año 1680, don Miguel de Oquendo construyó cuatro galeones. Podía dar más referencia pero como muestra, bastan.

Más importante que el astillero fluvial de Usurbil, fué el de Zorroza, en el Nervión que, durante algún tiempo, tuvo carácter oficial y se construían en él por encargo de la Corona, fragatas y paquebotes correos, para los servicios regulares de Indias. Pero Guiard se ha ocupado de él en extenso y difícilmente podría ahora decir nada nuevo. En su última época estuvo al frente de las construcciones oficiales, el guipuzcoano don Antonio Gaztañeta. Pero en el año 1722 fué trasladado a Guarnizo, en donde se quiso que se construyeran las unidades de la Real Armada que era el nombre que llevaba la escuadra desde 1714.

El siglo XVIII fué fatal para nuestros astilleros. Primero, Patiño y, después, Ensenada, en su deseo de desarrollar los astilleros de Guarnizo, La Carraca, El Ferrol y Cartagena, hirieron gravemente a los nuestros. En un Memorial elevado a S. M., por el Consulado bilbaíno, en el año 1777, se decía: "Como con continuación se trabaja en estos astilleros, ha habido en todo tiempo y hay al presente un número tan grande de operarios diestros que, cuando por orden de su Majestad se han construido en Guarnizo y otras partes navíos para sus reales escuadras, puede decirse sin exageración que han sido los únicos (los bilbaínos) que se han empleado en estos trabajos, por el conocimiento y agilidad que han adquirido en iguales fábricas...".

Pero aunque los vizcaínos no exagerasen ya se puede asegurar que no fueron los únicos en ir a Guarnizo, pues a los guipuzcoanos también les tocó el tener que dejar sus obrajes en la provincia para ir a Santander. En el Archivo provincial de Guipúzcoa hay un expediente, del año 1726, sobre la contrata de carpinteros para la construcción de buques de la Real Armada, en el astillero de Guarnizo. Y no es un caso aislado ni mucho menos. En el 1750 hubo un pedido de carpinteros para la construcción de barcos, que se repite en años sucesivos no sólo para su traslado a Guarnizo sino tam-

bién a El Ferrol. Fué el ocaso de nuestros astilleros. Desde entonces ya no se construirían grandes barcos en los ríos vizcaínos y guipuzcoanos salvo en el Nervión de Bilbao, claro está, que no sólo conservaría su viejo prestigio sino que lo reforzaría, sobre todo después de la transformación de los barcos de madera en barcos de hierro.

El Lloyd vascongado, que actuó desde 1850 a 1864, inscribió 775 barcos, 669 de procedencia nacional y 106 extranjeros; y de los 669 españoles, 510 habían sido construidos en Bilbao. El mayor construido en aquella época desplazaba 400 toneladas, y el promedio arrojaba un índice de 168 toneladas.

Hoy, los astilleros de la gran ría bilbaína son el orgullo de todos los vascongados. Y mención aparte de éstos, por su capacidad y sus condiciones excepcionales, que tanto nos honran, justo es reconocer que los sucesores de los antiguos carpinteros de ribera, prosiguen su obra, a la orilla de los ríos guipuzcoanos y vizcaínos, modernizados con sus sierras mecánicas y sus remachadoras eléctricas, construyendo unos barquitos que pintados de colorines llevan nuestra matrícula a las playas del Gran Sol, a la costa africana y a mares aún más lejanos, fieles a su vieja tradición constructora.

