

ANTIGUAS INDUSTRIAS DONOSTIARRAS



LOS ASTILLEROS

Cuando á mediados del siglo pasado estableció el gobierno español los astilleros en el Ferrol, en Cartajena y en Cádiz, un insigne hijo de Andoain, el guipuzcoano más bascongado que esta provincia ha producido y el hombre de más saber, el ilustre é insigne Manuel de Larramendi, combatió enérgicamente aquella resolución de los altos poderes lamentándose de que en Guipúzcoa no continuaran como hasta entonces las grandes fábricas de navíos y bajeles.

Véase cómo el gran Larramendi se expresaba acerca del despojo de nuestros astilleros:

«Sacar los astilleros de Guipúzcoa ha sido sacarlos de su nativo centro, donde y en sus cercanías han estado siempre. De Guipúzcoa, donde hay herrerías para extensísimas fundiciones y para tirar y labrar todas las piezas, grandes y pequeñas de navíos de todo porte; Y al Ferrol, Cartajena y Cádiz, donde no hay fundiciones, ni hierro ni oficiales para labrarlo y á donde se ha de conducir todo esto por mar, con horrendos gastos. De Guipúzcoa, donde había maderámen escogido y abundantísimo en árboles bravos y trasmochos; y al Ferrol, etcétera, donde no hay ni bravos ni domados, ni un palo oportuno para construcciones navales. De Guipúzcoa, donde estaban insignes constructores de navíos, y lo han estado siempre los contra maestres, los oficiales diestrisimos; y al Ferrol, donde no había nada de esto; de Guipúzcoa, donde sin llamar á ningún extranjero, y menos al inglés, y sin aparatos ni ruidos, se hubieran dado al mar los armamentos que quisiere su majestad; y al Ferrol, á donde á costa de tanta anticipada

gratificación han llamado á un constructor inglés, inepto, y que jamás hizo un barco de guerra, como ahora se ha visto. De Guipúzcoa, donde con el coste regular y moderado se hubieran construido estos años pasados cuarenta navíos de guerra y más si fueran menester, todos sólidos, fuertes y veleros, y al Ferrol, donde en los mismos años se han gastado increíbles caudales inútilmente sin haberse construido embarcaciones de provecho.»

Y más adelante acomete con brio y sinceridad patriótica contra el poder central que se valió para fundir los nuevos astilleros de personal inglés, manifestando que en Guipúzcoa jamás habían trabajado en sus grandes talleres más que los mismos naturales del país bascongado y cuyas construcciones fueron las mejores de aquellos tiempos como se verá á continuación.

De las crónicas de San Fernando, Pedro el justiciero, Enrique II y Juan I, consta el gran número de embarcaciones construidas en San Sebastián que se habían hallado en las armadas contra moros, franceses é ingleses.

Para la construcción de estas embarcaciones existieron en San Sebastián varios astilleros, en el barrio de Santa Catalina, (en donde hoy se halla la calle del mismo nombre) y frente al Ingente (casi en el mismo solar que hoy ocupa el Gran Casino); en el mismo terreno acabó de construirse en 1615 el navío *Santa Ana* y en 1657 la real capitana botado al mar en presencia del mismo Felipe IV.

Sería tarea extensa referir el número de buques construidos y armados en San Sebastián y que sirvieron en las expediciones del marqués de Santa Cruz á las Terceras, y en la formidable escuadra de Felipe II, enviada á Inglaterra al mando del duque de Medinasionia.

De aquellos once navíos (la invencible) ocho eran de San Sebastián.

Hemos conseguido averiguar los nombres de los constructores ingenieros que eran: Martín de Villafranca, Sebastián de la Bastida, Sebastián de Urresti, Juan de Amézqueta, Juan de Lizardi, Martín de Arriola, Agustín de Zaldías, Juan de Portu, Martín de Durango, Esteban de Equiniz, Antonio de Luscano y otros que constan en diferentes escrituras.

No solo se construía en aquellos astilleros para España, sino también para el extranjero; para el segundo caso había ciertas leyes, que consistían en contribuir con derechos á las iglesias de Santa María y

San Vicente, siendo además precisamente necesario el consentimiento del pueblo todo, según hemos visto en las ordenanzas de 1415 que dicen: «otrosí ordenamos que ningund carpentero non faga Nao, nin Nabio, nin Pinaza, nin otro nabio de ninguna manera en nuestros términos, nin los saque para ningund hombre extranjero sin voluntad ni mandamiento del comunal concejo so pena de 4.000 mrs. e el cuerpo á la merced del rey del concejo de la villa.»

A fines del pasado siglo se redujo la construcción naval á algunos barcos pequeños para la casa real y para diferentes particulares.

En el arsenal de Pasajes se construyeron los barcos más gruesos de la Compañía de Caracas, y navios de línea de 74 cañones.

La ya citada capitana real botada al agua desde los astilleros de la hoy calle de Hernani, era de 1522 toneladas y montaba 90 cañones de gran calibre, la mayor embarcación, según los cronistas de la época, que hasta entonces vieron sobre sí los mares de Europa.

En otros artículos iremos exponiendo la grandísima importancia industrial que San Sebastián alcanzó debido á su afán al trabajo y á sus propios y vigorosos esfuerzos.

FRANCISCO LÓPEZ ALÉN.

