

I. Los astilleros

I.1. El Astillero Aseguinolaza (1883-1946)

La apertura del Astillero Aseguinolaza marcó un antes y un después en la industria de la construcción naval de Hondarribia. Fue el primer establecimiento "naval moderno" que tuvo la Ciudad y elevó a Hondarribia al primer rango dentro de la construcción naval artesanal de Gipuzkoa. Decano de los astilleros hondarribiarras del siglo XX, fue escuela de constructores de la que salieron artesanos tan reputados y renombrados como Juan Iridoy y Lázaro Olaciregui.

La historia de este astillero comenzó en septiembre de 1867 cuando Martín de Aseguinolaza presentó un memorial al ayuntamiento de Hondarribia manifestando sus deseos de construir una casa en el barrio de la Marina al contacto con la tejavana levantada por la cofradía de mareantes de San Pedro por su parte sur. Solicitaba para ello la competente autorización y un terreno de 60 pies de largo. El Concejo acordó no concederle la licencia demandada alegando que:

(...) no se puede conceder lo que solicita mientras que no se complete la línea de casas que están marcadas, así á la parte de la casa de Vicente Arbelan y en el caso de que se conforme en continuar la presente línea, presente plano para su ejecución á la Corporación³¹².

Esta negativa no desanimó a Martín de Aseguinolaza porque, a tenor de los acontecimientos posteriores, lo que este hondarribiarra pretendía era hacer una primera toma de contacto con la corporación municipal para conocer la política y postura que mantenía respecto a estos terrenos. Por ello, la solicitud de licencia para la construcción de una casa fue un mero pretexto. El verdadero interés de Martín de Aseguinolaza era erigir un edificio para establecer en él un taller en donde poder fabricar barcos de remo y traineras de pesca.

Para el mes de enero de 1868 la línea de casas donde Aseguinolaza pretendía hacer su edificación estaba ultimada, por lo que continuó efectuando las pesquisas pertinentes. Los solares en los que estos inmuebles estaban levantados eran terrenos ganados al mar y, en consecuencia, propios del Estado y no del concejo de Hondarribia. Por ello, y parece ser que en el intento de ganar tiempo, elevó un memorandun al Gobernador Civil de Gipuzkoa pidiendo permiso para "edificar una casa en el Barrio de la marina, y localidad unido á la casa para la construcción de buques ó lanchas de pesca". El Gobernador Civil de la Provincia, a su vez, envió un oficio al concejo hondarribiarra solicitando un informe al respecto³¹³.

Desconocemos los contenidos del escrito remitido al Gobernador Civil desde el ayuntamiento de Hondarribia, pero con fecha 4 de diciembre de 1868 la Sección de Fomento del Gobierno de la provincia de Gipuzkoa concedió a Martín Aseguinolaza la autorización para el establecimiento de un astillero en el barrio de la Marina bajo las siguientes dos condiciones:

1ª Que el edificio que se pretende construir en el punto señalado en el plano con la letra H se traslade a "H" para que sus fachadas traviesas queden en la alineación de las extracalles L.M. y O.R.; 2ª Que el solar Q.R.S.T. indicado en el mismo plano y que ha de ocupar la casa "H" pro-

³¹² A.M.H.: A-1-180 (bis), fol. 37v.

³¹³ *Ibidem*, fols. 48r y 55v.

yectada por V. se saque á pública subasta en razón á ser un terreno propio del Estado, para que pueda V. adquirirlo, y si lo adquiriese, llevar á cabo su pensamiento³¹⁴.

Parece que el susodicho solar salió a subasta y Martín de Aseguinolaza fue su adjudicatario o comprador. Este fue el primer lugar en el que los Aseguinolaza fabricaron sus embarcaciones. Es decir, junto al cobertizo que tenía la cofradía de San Pedro, un solar de "propios" y confinante con un arenal concejil y callejón público por el que se accedía³¹⁵.

Al poco tiempo de la puesta en marcha de este taller de ribera, Senen de Aseguinolaza –hijo de Martín– comenzó a madurar la idea de proceder a la expansión de su negocio y convertirlo en un moderno tinglado dedicado a la fábrica de embarcaciones de madera de vela y vapor. Era una idea muy ambiciosa y, también, un tanto arriesgada porque requería un fuerte desembolso de capital y un cambio de mentalidad en la forma de trabajar y gestionar el negocio en el intento de captar la demanda de otros mercados diferentes al local.



Ilus. 39. Barcas varados en la arena en las inmediaciones de la rampa de la Lonja y el Astillero Aseguinolaza durante la bajamar. Archivo Municipal de Hondarribia, Fondo fotográfico nº 492

Lo primero que hizo Senen Aseguinolaza fue buscar el lugar idóneo en donde poder establecer su empresa. Es decir, que fuera suficientemente extenso y que tuviera un acceso directo al mar. El lugar elegido fue un terreno del barrio de la Marina de más de 3.000 m², sito justo en la zona donde los pescadores efectuaban las operaciones de embarque y desembarque. Es decir, contiguo al muelle de la Ciudad y a unos ocho metros de unas casas nuevas del barrio de la Magdalena. Según testimonios de la época, éste era el emplazamiento más ventajoso que tenía Hondarribia para la realización de estas operaciones. Se trataba de un suelo de dominio público que en las pleamares era parcialmente abnegado por el mar, por lo que su propiedad correspondía al Estado. Además, según las últi-

³¹⁴ A.M.H.: E-5-T-1-6.

³¹⁵ A.M.H.: C-5-II-3-4.

mas disposiciones legales vigentes, estas superficies podían ser dadas, sin desembolso de capital alguno, al primero que los solicitase siempre que fueran calificados como de "dominio nacional y uso público". Por todo ello, Senen Aseguinolaza remitió al Gobernador de la Provincia un memorial solicitando la autorización para establecer un astillero en este punto. El Gobernador antes de pronunciar un dictamen al respecto, publicó en el Boletín Oficial del 13 de agosto de 1883 la solicitud de Aseguinolaza a fin de que en el plazo de treinta días, todas aquellas personas o instituciones que fueran contrarias a la concesión de dicha licencia presentaran las reclamaciones pertinentes.

Esta demanda pilló por sorpresa al consistorio de Hondarribia y a sus vecinos y, además, generó un gran malestar en la Ciudad. Muchos hondarribiarras, entre ellos los pescadores y la cofradía de San Pedro, pensaban que la edificación del tinglado en el lugar proyectado les traería grandes perjuicios, porque con ello se les iba a privar de la utilización del lugar en el que generalmente solían embarcar las personas y desembarcar el pescado por ser éste el "más seguro, cómodo y más próximo a sus viviendas y casa-pesca, depósito de pescado"³¹⁶. Las quejas de los vecinos no eran infundadas, dado que el Concejo en ayuntamiento de 26 de agosto de 1883 acordó unánimemente presentar al Comandante Militar de Marina una reclamación contra este proyecto³¹⁷.

Paralelamente, varios vecinos de Hondarribia elevaron al Gobernador Civil de Gipuzkoa una instancia en la que solicitaban la denegación del permiso solicitado por Senen Aseguinolaza alegando para ello tres razones fundamentales:

1. En el caso de que el astillero se levantara en el lugar pretendido por los Aseguinolaza, ya no se podría verificar el embarque y desembarque de las personas que venían a la Ciudad "en busca de alivio á sus dolencia, ora de solaz y descanso"³¹⁸.
2. Con las obras que necesariamente tendrían que ser llevadas a cabo, era casi seguro que desapareciera el canal que había en la orilla de la playa, formado por el río Bidasoa.
3. Realizadas las obras proyectadas en la playa de "Ondarraizu" y en el barrio de la Marina sería preciso hacer un dique para evitar que las zonas más próximas al casco se inundaran en las pleamares. Con la construcción del astillero, el dique no se podría realizar y esto redundaría perjudicando la seguridad de las personas y los particulares³¹⁹.

Parece ser que la reclamación del ayuntamiento de Hondarribia no prosperó totalmente, puesto que con fecha 28 de mayo de 1884 la Sección de Fomento de Gipuzkoa solicitó al Alcalde de la Ciudad la emisión de un informe sobre la pretensión que tenía Aseguinolaza de ocupar un terreno de dominio público para emplazar allí su nuevo astillero. La corporación expidió al Gobernador de la Provincia dicho informe en el mes de junio. En él nuevamente se oponía a que a Senen Aseguinolaza se le concediera la licencia solicitada. En este momento, los argumentos por los que desaprobaba que a Aseguinolaza le fuera concedida dicha licencia fueron muchos más contundentes que los esgrimidos meses atrás³²⁰. Además de las razones anteriormente apuntadas, exponían al Gobernador que en el caso de ser dada la autorización se primarían los intereses particulares sobre los generales. En concreto, decía que ello generaría la ruina económica de la Ciudad y sus vecinos porque se atentaría contra sus intereses turísticos, básicamente, por dos razones. La primera, porque se les privaría de un espacio en el que en los últimos años estaban urbanizando y construyendo viviendas para los veraneantes que acudían cada año a Hondarribia. La otra, porque el establecimiento en este lugar de una industria que contaminaba acústicamente el ambiente y que emanaba malos olores, haría que los turistas no vieran a Hondarribia como un lugar atractivo, cómodo y saludable para pasar los meses de verano. Igualmente, pensaban que esta industria no generaría riqueza ni para las arcas del Estado,

³¹⁶ A.M.H.: A-1-197, fol. 71r.

³¹⁷ A.M.H.: A-1-197, fols. 68r-70r. Véase documento nº 4 del apéndice documental.

³¹⁸ A.M.H.: E-6-II-1-6 (Carta al Gobernador Civil de la provincia de Gipuzkoa, Fuenterrábía, 26 de agosto de 1883).

³¹⁹ *Ibidem*.

³²⁰ Para más información véase documento nº 5 del apéndice documental.

ni para las de la Provincia ni las municipales, porque a lo sumo iban a construir dos o tres lanchas al año.

Pero a juicio del Ayuntamiento el argumento más contundente para la denegación de la licencia a Aseguinolaza estaba en el artículo segundo de la Ley de Puertos de 7 mayo de 1877. Por él se declinaban como terrenos de dominio público todos aquellos que:

(...) se unen á la zona marítima terrestre por las accesiones y aterramientos que ocasiona el mar, y cuando por consecuencia de estas accesiones y por efecto de retirarse la línea interior que limita la expresada zona avance hacia aquel, los terrenos sobrantes de lo que era antigua zona marítima terrestre, pasaran á ser propiedad del estado previo el oportuno deslinde por los Ministerios de Hacienda, Fomento y Marina; y el primero podría enagenarlos, cuando no se consideren necesarios para Servicios marítimos ú otros de utilidad pública³²¹.

Los representantes municipales de Hondarribia eran de la opinión que este supuesto podía darse en los terrenos solicitados por Aseguinolaza fundándose en lo acaecido en las casas que recientemente habían sido construidas en el barrio de la Magdalena. Estas fueron erigidas en terrenos que hacía poco tiempo eran bañados por el mar y, en definitiva, habían quedado fuera de la zona marítima terrestre como consecuencia de la retirada de las aguas, por lo que fueron vendidos por el Ministerio de Fomento³²².

Sin embargo, parece que en esta ocasión el informe del Ayuntamiento tampoco tuvo los resultados esperados. El Concejo se vio en la necesidad de tener que nombrar a un abogado de Madrid –Don Luis de Silvela– para que defendiera los intereses de la Ciudad en el tema del Astillero de Aseguinolaza³²³. Este letrado, por razones que se desconocen, no llegó a prestar en este asunto ningún servicio al ayuntamiento de Hondarribia, por lo que con fecha 20 de junio de 1885 remitió una misiva al Concejo comunicándole que por este motivo no le iba a cargar honorario alguno³²⁴.

Pese a las vicisitudes apuntadas, Senen Aseguinolaza consiguió erigir su astillero en el lugar solicitado, es decir, en el nº 1 de la calle Zuloaga, desde el año 1883, fecha en la que aparece dado de alta en este domicilio en la matrícula industrial de Hondarribia hasta 30 de septiembre de 1946, momento en el que causó baja en el padrón industrial³²⁵.

El Astillero Aseguinolaza era un conjunto compacto cerrado por un muro en el que destacaban los pabellones en los que se fabricaban los barcos. Éstos eran dos sencillas naves de carga y fábrica de mampostería con cubierta a dos aguas³²⁶. El conjunto se completaba con unos almacenes y:

- La barraca para baños que Senen Aseguinolaza construyó el año 1870³²⁷.
- Una taberna para la venta de vino y aguardientes, tanto al por mayor como al por menor (1901)³²⁸.
- La casa de los propietarios, conocida como Villa Eugenia y edificada entre los años 1927 y 1928³²⁹.

³²¹ A.M.H.: A-1-197, fols. 131v-132r.

³²² *Ibidem*, fols. 132r-132v.

³²³ Sesión ordinaria de 22 de junio de 1884. (*Ibidem*, fol. 140r).

³²⁴ A.M.H.: A-1-198, fol. 20v.

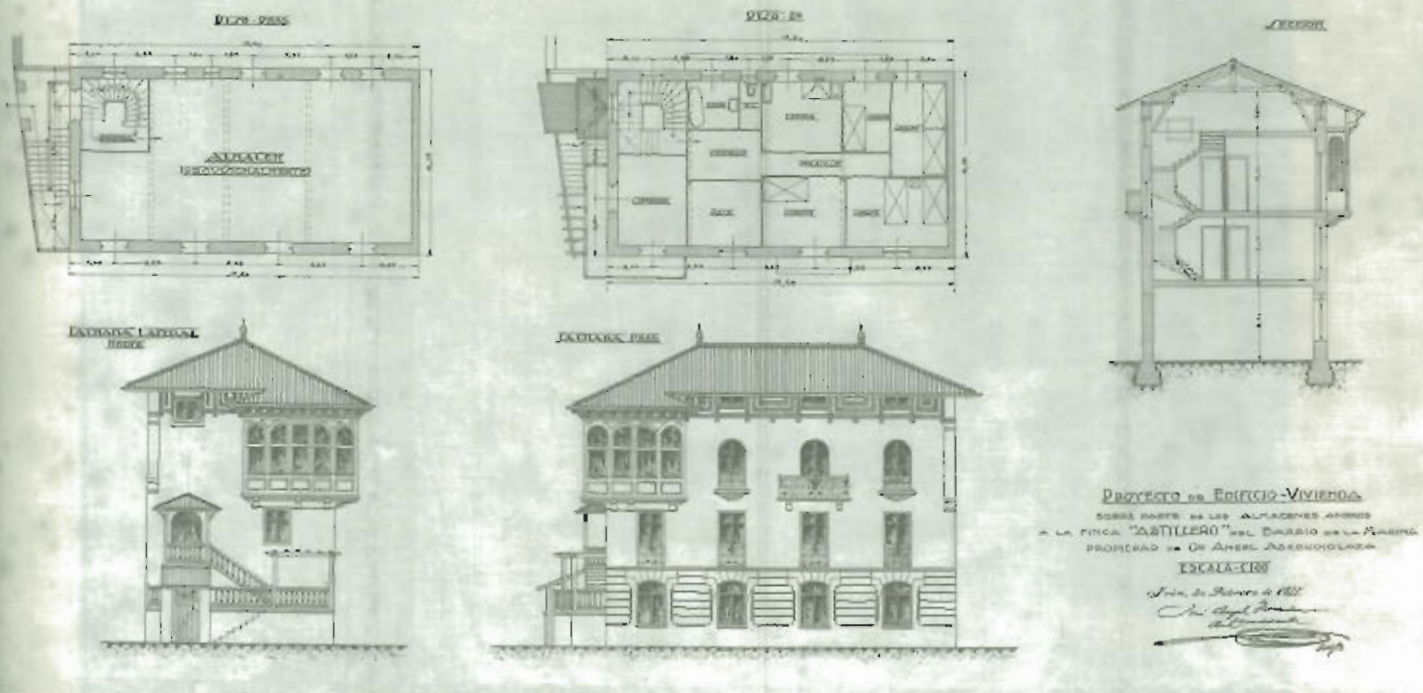
³²⁵ No obstante, en los libros de registro de barcos de la Capitanía Marítima de Pasajes aparecen registrados varios barcos construidos por Angel Aseguinolaza en la década de 1950. Además, en los padrones industriales de Hondarribia de la década de 1950 Angel Aseguinolaza aparece dado de alta en el epígrafe de talleres de aserrar madera y éste estaba sito en la calle Matxin de Arzu. Véase lista de los barcos construidos en Hondarribia en el siglo XX. [A.M.H.: B-2-1-10-3; y Padrón la Matrícula Industrial (Fondo Administrativo), 0282, 0283; y Libros de registro de barcos de la Capitanía Marítima de Pasajes].

³²⁶ HERRERAS MORATINOS, Beatriz: "Patrimonio y construcción naval en Gipuzkoa" *Itsas Memoria* nº 2. Diputación Foral de Gipuzkoa-Untzi Museoa, Donostia 1996, p. 439.

³²⁷ A.M.H.: A-1-200, fol. 119v.

³²⁸ A.M.H.: A-1-205, fols. 184r-184v.

³²⁹ A.M.H.: D-5-5-4.



Ilus. 40. Fachada y planta de la vivienda construida sobre la parte de los almacenes anexos a la finca del Astillero, conocida luego como Villa Eugenia, 1927. Archivo Municipal de Hondarribia, D-5-5-4

No obstante, es menester reseñar que hasta finales de la década de los 20 el Astillero contó con un sólo pabellón y que el segundo fue levantado en el otoño de 1928, es decir, en uno de los momentos de máxima actividad de estas gradas³³⁰.

Los padrones industriales de Hondarribia nos revelan que para finales del decenio de 1910 el Astillero contaba como maquinaria con dos "sierras nº 108" y dos "máquinas de 104", una automática para afilar sierras y otra para cuchillas. Junto a estos aparatos, la empresa tenía una planchadora, una regruesadora, una máquina de puntas de París, un taladro, un torno y motores eléctricos de 3, 8, 15 y 2/4 H.P. En la década de los años 20, la energía necesaria para mover sus máquinas era suministrada por la Sociedad Electra Irún-Endara, con un consumo anual de 4.200 kw³³¹.

A partir de mediados de la década de 1910 la plantilla del Astillero era de unas 20 personas y estaba compuesta por calafates, herreros, mecánicos, ajustadores y pintores. En opinión de los Aseguinolaza, todos ellos muy buenos operarios³³². Ya para esta fecha el Astillero estaba especializado en la construcción de vapores de pesca. En una entrevista realizada a Ángel Aseguinolaza en julio de 1914 se afirmaba que todos los vapores pesqueros que había en Hondarribia habían sido fabricados por ellos. Asimismo, se decía que ellos hacían todas las labores de montaje y ajuste de la maquinaria de los vapores, pero con un sistema de trabajo que difería algo al empleado en el extranjero. Mientras éstos colocan las calderas y demás maquinaria una vez botado al agua el casco del barco, los Aseguinolaza armaban e instalaban toda la maquinaria en el astillero y botaban la embarcación cuando estaba completamente terminada³³³.

Esta especialización en la manufactura de pequeños vapores les convirtió, de alguna manera, pioneros en Gipuzkoa en este tipo de construcción. Ello hizo que su fama rebasara las fronteras de Hondarribia y que sus clientes fueran personas afincadas en toda la Provincia.

³³⁰ *Ibidem*.

³³¹ A.M.H.: B-2-I-11-2, B-2-I-11-3, B-2-I-11-4; y HERRERAS MORANTINOS, Beatriz: Op. cit. p. 439.

³³² A.M.H.: Hemeroteca, Periódico *Juventud* nº 2 (Hondarribia, 19 de julio de 1914).

³³³ *Ibidem*.





Ilus. 41. Pabellón del Astillero Aseguinolaza con la Villa Eugenia al fondo. Archivo Municipal de Hondarribia, Fondo fotográfico nº 412

La historia de éxitos del Astillero Aseguinolaza también estuvo marcada por un acontecimiento un tanto desafortunado. En el año 1914, ante las expectativas de negocio que había por la neutralidad de España en la I Guerra Mundial, una compañía española encargó al Astillero la construcción de un barco de unos 60 metros de eslora y cuyo arqueo alcanzó las 400 Tns. Para su construcción se emplearon maderas del caserío de Hondarribia "Oiurta-Azpi" y en él trabajaron unos 60 operarios, todos ellos vecinos de la Ciudad. Las obras del barco duraron más de cuatro años, por lo que todavía no había sido entregado una vez concluida la contienda mundial en 1918. Esta circunstancia llevó a un contencioso a los Astilleros con la Compañía que le había encargado el buque; ésta alegando que la unidad no se había terminado en el plazo convenido en el contrato, dijo no necesitar el buque porque con la vuelta a la normalidad habían desaparecido las transacciones entre la península y Europa. El pleito fue ganado por los Aseguinolaza, pero la historia de este barco no terminó aquí. Sus propietarios hicieron tres intentos de hundir el barco, consiguiéndolo en el último, para cobrar el seguro y de esta manera sacar más dinero³³⁴.

Cuadro nº 23: Embarcaciones fabricadas en el Astillero Aseguinolaza, 1883-1946

AÑO	TIPOLOGÍA	NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	TNS (TRB)
1895	Lancha	"Ángel Custodio"	
1895	Trainera	"Ángel"	
1897	Trainera	"Ramón y Saturnina"	
1898	Trainera	"Ángel"	
1907	Desconocido	"Rosario"	18'39
1900	Batel	"Santa Cruz"	

³³⁴ Agradezco a Ramón Olaciregui el haberme proporcionado esta información que no aparece reflejada en ninguno de los documentos consultados.