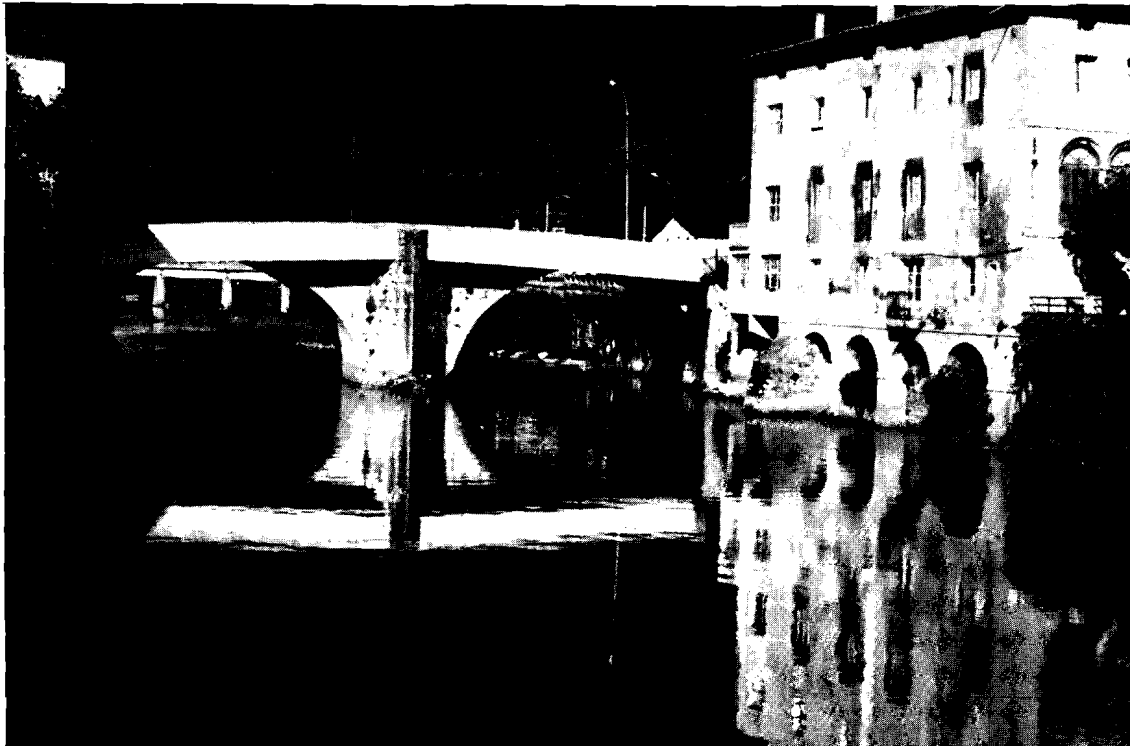


VIA FLUVIAL DEBA - ALZOLA (Txaluperos del río Deba)



ALZOLA: Edificio de la lonja-rentería.

Patxi ALDABALDETRECU

LA VIA MAS CORTA CON CASTILLA

La vía más directa, durante siglos, entre Castilla y el mar Cantábrico, antes de la voladura de la Peña de Orduña, fue la ruta que a través del camino real de Pancorbo, siguiendo por la meseta de Alava hasta Vitoria continuaba por el alto de Arlaban y bordeando las márgenes del río Deba llegaba hasta su desembocadura.

Sabemos que, por lo menos, desde mediados del siglo XIV, una gran caravana de barcos se dirigía a Flandes en primavera, para regresar en otoño. Llevaban lana, pero también vino, cera, hierro, pieles de vaca, mercurio, aceite, anís, uvas, miel, etc. De regreso traían principalmente: paños diversos, telas y encajes, arenques, candelabros y manufacturas. Muchos de estos barcos partían del puerto de Deba, principalmente cargados de lana y en muchas ocasiones de hierro procedente de las numerosas ferrerías de la cuenca. A finales del siglo XIV comienza una época de prosperidad para la villa de Deba. La magnífica iglesia de Santa María de la Asunción se edificó, en parte, por los ingresos que producía el arbitrio de la lana que se exportaba por el puerto de Deba adonde llegaba a través de Vitoria, procedente de Burgos, Tudela, Segovia y Zaragoza. Se trataba de la famosa lana merina, que tanta aceptación tenía en el extranjero, siendo los principales puertos del destino, los de Francia y Flandes. Deba disponía de una importante flota propia. Algunos de sus barcos fueron asaltados por los ingleses, entre otros el «Catalina» el año 1446 y el «Santa María» el 21 de enero de 1404.

NAVEGABILIDAD DEL RIO DEBA

Además del tráfico terrestre atendido por boyeros y mulateros, entre el puerto de Deba y Alzola existió un intenso tráfico fluvial atendido por los galuperos (txaluperos) o aleros, transportistas que empleaban sus embarcaciones fundamentalmente para abastecer de vena (mineral de hierro) a las ferrerías de Lastur, Mendaro, Elgoibar y Eibar.

El curioso libro publicado el año 1607, titulado «Discursos de la antigüedad de la lengua Cántabra Basconganda, compuestos por Balthasar de Echave natural de la villa de Zumaya en la Provincia de Guipuzcoa y vezino de Mexico», ofrece alguna pista sobre las características de las embarcaciones utilizadas en Deba cuando dice «... porque en mi lenguaje ALA, es una barca hecha de una pieza a quien llaman en la nueva España canoa, y de ellas se servían en muchas partes de ella así como en el río Guadalquivir y lo mismo hacen ahora en la villa de Deba».

El Padre M. de Larramendi en su obra escrita en 1754, titulada: «Coreografía de Guipuzcoa», señala refiriéndose a este tema, lo siguiente: «Navegase el Deva desde su entrada en el mar hasta Alzola, y no más adelante por las presas que se encuentran en el camino y se navega en alas muy largas y estrechas a causa de la corriente rápida del río en muchos parajes».

Pedro José Aldazabal, al tratar sobre el tráfico del puerto de Deba, el año 1767 dice «... y el comercio que hoy falta a excepción del que hay de piedra vena con que se

fabrica el hierro de las herrerías de este río».

Esta vía fluvial fue utilizada durante siglos, desde el XIV, hasta que se construyó el camino real desde Vitoria hasta los puertos de Deba y Motrico y que fue terminado el 28 de setiembre de 1787. Para estas fechas el comercio de Castilla en el puerto de Deba había perdido importancia entre otras razones porque el puerto de Bilbao, después de cinco años de obras, quedaba enlazado con la meseta a través del puerto de Orduña por un camino carretil, el año 1775. Vizcaya intentó construir este camino el año 1576, pero no prosperó por la oposición de Alava, Navarra y Guipúzcoa, y tampoco un nuevo intento en el año 1686.

En estas circunstancias, a pesar de que el nuevo camino real había sido construido hasta Alzola costado por las villas de Vergara, Placencia, Eibar y Elgoibar, las villas de Deba y Motrico tuvieron que realizar numerosas gestiones para lograr la prolongación del camino hasta sus respectivos puertos, manifestando en un escrito fechado el 18 de junio de 1773, que si no se hacía esta extensión «... se halla expuesto el transporte de los efectos de la Real Fábrica de Placencia como también de cualquiera géneros de mercaderías que convenga introducir y extraer del Reyno a causa de que la vía desde Alzola a Deba es innavegable sino es en ciertas temporadas y entonces con unas chanas pequeñas que suben la corta cantidad de quince quintales y se mueben a fuerza de brazos caminando los hombres dentro del agua desnudos de medio cuerpo abajo con mucha indecencia y con peligro manifiesto de mojarse las armas y mercaderías que transportan en ellas quando executado el nuevo camino que proyectan se podrán conducir por el hasta las mismas villas de Deva y Motrico en todo tiempo sin semejante peligro y a mucha más conbeniencia en cualquier genero de carruages». También argumentaban que se ahorrarían los gastos de una jornada que desde la ciudad de Vitoria hay de menos hasta las villas de Deba y Motrico que a la ciudad de San Sebastián.

LAS FERRERIAS

Estos hombres que citan los ayuntamientos de Deba y Motrico, en sus argumentos, son los txaluperos (galuperos en los documentos) que durante siglos suministraron el mineral de hierro procedente de Somorrostro y Muzquiz a las herrerías de Lastur, Mendaro, Elgoibar y Eibar.

En el año 1335 ya consta la existencia de herrerías en el bajo Deba, puesto que el Rey Alfonso XI expidió una cédula en Valladolid el 8.09.1335 a los «hombres fixos dalgo y labradores del val de Marquina de Suso» (posteriormente Elgoibar) en representación de los ferrones del «val de Lastur, val de Mendaro y val de Egose» quienes manifestaron que se hallaban entre mucha mala gente, concediéndoles la libertad de cortar los montes de dichos términos de Lastur, Mendaro y de Egose y en los otros cualesquier lugares, autorizándoles a que tuvieran Alcalde de su fuero pagando cien mil maravedis al año por derechos reales. Libertad de uso de los puertos en el canal de Deva y en cualquier otro de Guipúzcoa.

El año 1397, el Corregidor de Guipúzcoa pronunció una sentencia en la que dijo que sin embargo de los privilegios



ALZOLA: Torre de Andonaegui. Emplazamiento de la ferrería de Alzola.

que alegaban los ferrones de la jurisdicción de la villa de Deba, debían estar sujetos en todas sus causas a la Justicia de dicha villa y que podían cortar los árboles para carbón, menos de roble y que pagasen pechos como los demás vecinos.

El año 1465, sabemos por la Concordia, autorizada por Juan Martínez entre la villa de Deba y los propietarios de ferrerías: Martín Ochoa de Irarrazabal, Miguel Ibañez de Lastur y Fernán Miguelez de Irarrazabal que en el municipio de Deba había las siguientes ferrerías:

FERRERIA	VALLE DE	PROPIETARIO
Abala	Lastur	Juan Ruiz de Lastur
Arzubia o Iraeta	Arrona	Fortun Sanchez de Iraeta
Arrona	Arrona	Ochoa Martínez
Goikolea	Lastur	Martín Ochoa de Irarrazabal
Lili	Arrona	Martín Diez de Lili
Leizaola	Lastur	Juan Lz. de Leizaola
Plazaola	Lastur	Fernán Miguelez de Irarrazabal
Zubelzu	Mardari	

A estas ocho ferrerías habría que añadir las de Lasalde y Gabiola en Mendaro, que pertenecían al municipio de Deba, pero que desde antiguo se relacionaban con las ferrerías de Elgoibar.

Además, en unas ordenanzas del año 1446, se citan las siguientes ferrerías en el término municipal de Elgoibar: Aurtentola y la Plaza de Mendaro. Las dos de Carquizano, Apartriz y Zabala en el valle de Arriaga. Ermua, Ibarra y Basarte en San Lorenzo y Andicano en San Roque.

En documentos de otras épocas se citan las ferrerías de Olarreaga en Eibar, Sagarraga en Placencia y Antzuitza en Motrico.

EL TRANSPORTE DE VENA

Como afirma Larramendi: «Para las ferrerías de Alzola, Elgoibar y otras vecinas, la vena que de Somorrostro y Muzquiz en las Encartaciones de Vizcaya, traenla en navichue-

las que llaman venaquenos y chanuquenos, nombre que también se da a los conductores o marinos que la traen. Estos chanos o bajeles, que también se les llama de esta manera, transportaban normalmente entre 200 a 600 quintales, siendo frecuente, según consta documentalmente, la bajelada de 400 quintales. Desembarcaban normalmente en el puerto de Deba, pero también lo hacían frecuentemente en Irurein (Iruroguen, en los documentos) e incluso en la lonja de Maxpe e Irarrazabal».

Hasta Irurein, situado en la margen izquierda de la ría del Deba, en el término municipal de Motrico, a 3,600 km. del puerto de Deba, había y hay suficiente calado en marea alta para que los citados bajeles entrasen sin dificultades hasta el mencionado lugar. En contraposición con la villa de Deba, este embarcadero, por razones que desconocemos, tenía interés para los ferrones de Alzola y Elgoibar puesto que el año 1615 se quejan de que el alcalde de Deba no dejaba pasar los barcos de Portugalete hasta Irurein, sino que los mandaba descargar en Deba.

Las descargas en las lonjas de Maxpe e Irarrazabal podría responder a ciertos privilegios de las familias Sasiola e Irarrazabal. El mineral desde estos embarcaderos se transportaba río arriba hasta Antzuitza, Errecabarren y Alzola, y desde estos lugares a las respectivas ferrerías, por mulateros y boyeros.

EMBARCADEROS Y TXALUPEROS

Aguas arriba, existían los embarcaderos intermedios de Antzuitza y Errecabarren y finalmente Alzola.

El embarcadero de Antzuitza estaba situado en el barrio de Astigaribia, justo al borde del vado de su nombre y frente al convento de Sasiola. En este lugar estuvo emplazada la ferrería de Antzuitza, siendo esta una de las razones de su existencia.

Aunque hubo otras razones, quizás más importantes, al ser lugar del cruce de caminos que se dirigían a Motrico, Cenarruza, Deba, Elgoibar y Lastur. Desde aquí por lo tanto se suministraba la vena a los ferrones del valle de Lastur. Situado, además, a 4,5 km. del puerto de Deba, era el primer vado existente aguas arriba utilizable para el paso de caballerías y carruajes, antes de la construcción de un magnífico puente de piedra de un solo ojo que fue construido el año 1619 y volado el año 1794, al parecer por las tropas vizcainas en su retirada ante el acoso de los franceses, lo que no impidió que por el vado pasasen 150 robespierranos, razón por la cual se consideró una voladura totalmente innecesaria.

En Mendaro, en la confluencia del río Deba y Aranaerrea (Kilimon) se hallaba el embarcadero de Errecabarren. Desde aquí se suministraba el mineral a las ferrerías de Aurténola, Lasalde, Gabiola y La Plaza que se encontraban muy próximas a este lugar. Además en Errecabarren, a 7,30 km. del puerto de Deba, se hallaba el segundo vado utilizable a partir de la desembocadura del río, de donde partía el camino que se dirigía a Marquina y Cenarruza, pasando por Ospas y Arnoate y el que iba a Azcoitia por Arubiaga.

Finalmente el embarcadero de la Lonja-Rentería de Alzola, desde donde se suministraba el mineral a las ferrerías

de Elgoibar, Eibar y Placencia. Situada a 10 km. del puerto de Deba era la lonja fluvial navegable de la provincia de Guipúzcoa situada más al interior de un puerto.

Los embarcaderos de esta vía fluvial, según lo expuesto, quedaban situados de la siguiente manera:

EMBARCADERO	DISTANCIA EN KM.	
	PARCIAL	ACUMULADA
DEBA	—	—
Maxpe	0,700	0,700
Irarrazabal	0,400	1,100
Irurein	2,500	3,600
Antzuitza	1,900	4,500
Errecabarren	2,800	7,300
ALZOLA	2,600	9,900

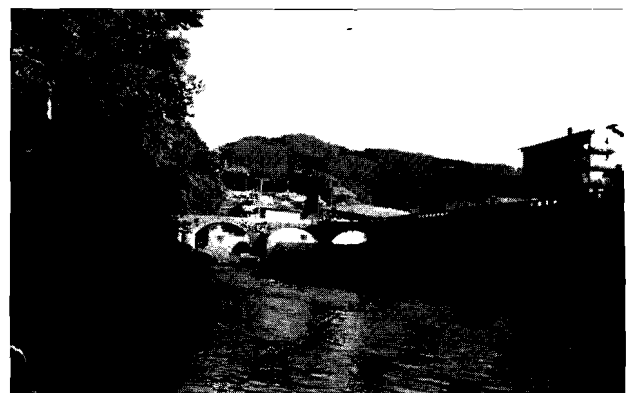
La lonja de Alzola tenía sus propios galuperos (txaluperos) gabarreros o aleros, quienes transportaban el mineral por la vía fluvial hacia los embarcaderos del interior en gabarras de características parecidas a la que hasta hace pocos años se utilizaba en el pasaje de la ría entre Lasao de Motrico y Errotazar de Deba.

Transportaban en cada viaje unos 15 quintales, que se llamaba galupada o también alada.

Teniendo en cuenta que en las lonjas de Bedua y Alzola era de uso común el quintal de 144 libras, equivalente aproximadamente a 71 kg., los txaluperos transportaban en cada viaje unos 1.065 kg. de mineral.

Trataremos a continuación de hacer una estimación de la densidad de tráfico que existió en esta vía fluvial, para lo cual es necesario conocer la producción de hierro de las ferrerías que recibían el mineral de hierro a través del puerto de Deba. Partieron de los datos que conocemos trataremos de establecer una hipótesis.

El año 1625, según parece, la producción media de las 80 ferrerías existentes en Guipúzcoa fue de 1.500 quintales por ferrería. El año 1752 se hallaban censadas 73 fe-



MENDARO: Al fondo en la confluencia del río Deba y Arana-errea (Kilimon) se hallaba situado el embarcadero de ERRECABARREN.

rerías con una producción de 62.700 quintales, entre las que figuraban las siguientes del bajo Deba:

FERRERIA	LOCALIDAD	PRODUCCION
	EIBAR	700
Karkizano Goikoa	ELGOIBAR	1.200
Karkizano Bekoa	ELGOIBAR	600
Alzola	ELGOIBAR	800
Lasalde	MENDARO	700
Aurtenola	MENDARO	700
	TOTAL QUINTALES	4.700

Si tenemos en cuenta que en tiempos pasados estuvieron en activo las tres ferrerías de Lastur y otras más que ya tenemos señalado, la producción fue mucho más elevada que la señalada para este año de 1752.

Si tenemos en cuenta que para producir un quintal de hierro, se necesitaban aproximadamente tres quintales de mineral, las necesidades para 1752 de las ferrerías citadas, fueron de 14.100 quintales, y como cada txalupa transportaba 15 quintales, el minero de viajes, solamente en transporte de mineral se eleva a 940.



Gabarra utilizada en el pasaje de Lasao (Motrico) a Errota-Zar (Deba) probablemente de características parecidas a las alas o galupas utilizadas en la vía fluvial Deba-Alzola.

COMERCIO Y TARIFAS DE TRANSPORTE

Como ya hemos expuesto, desde el puerto de Deba hasta Alzola, principalmente, se transportaba mineral de hierro, pero a la inversa, desde Alzola a Deba las cargas eran



SASIOLA: Estribo del puente antiguo de Sasiola en el vado de Astigarribia.

de hierro labrado, armas, aperos de labranza y mercaderías diversas.

El año 1623, la villa de Mondragón pide que sea castigado el alcahalero de Elgoibar porque hacía «pagar alcabala de su hierro que pasa por Elgoibar a Deva». Según parece, el citado alcahalero contraviniendo lo decretado en Juntas Generales, tenía embargadas más de doscientas piezas de arados y azadones de Juan Bautista de Oquendo y Avendaño y de Francisco de Ibiñarri y Nicolás de Aranguren.

Las tarifas de precios de transporte de los productos más habituales eran las siguientes el año de 1.500.

Precios para el transporte de 100 quintales de mineral de hierro:

En maravedís

EMBARCADERO	Errecabarren	Alzola
DEBA	200	300
IRRARAZABAL	—	250
IRUREIN	150	250

Precios para el transporte de 1 quintal de hierro.

En maravedís

EMBARCADERO	Antzuitza	Deba
ALZOLA	2	3
ERRECABARREN	1	2

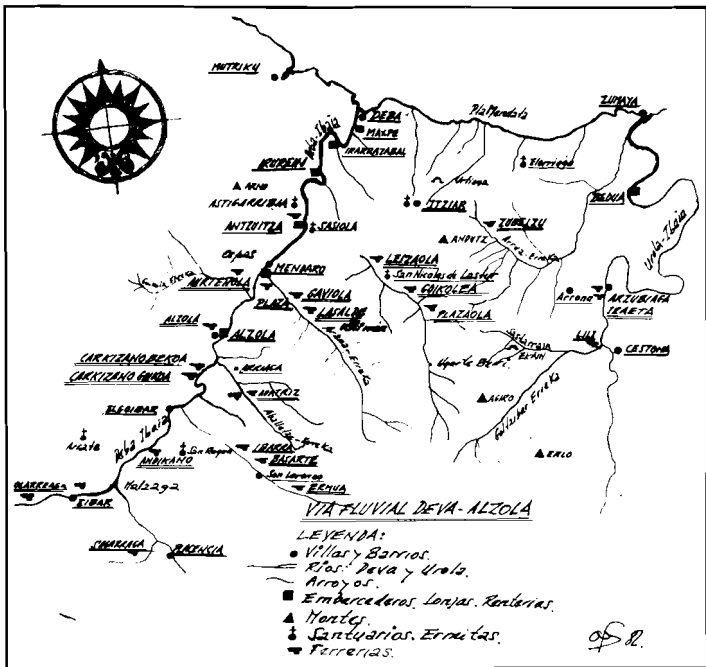
Los precios de otros productos eran los siguientes:

Entre DEBA Y ALZOLA: Cebada, centeno y trigo: 2,5 mrs./fanega. Pipa de vino, aceite, sidra: 25 mrs. Sal: 3 mrs./fanega.

Entre ALZOLA Y DEBA: Galupada: 30 mrs. Galupada de manzana: 33 mrs. Pipa de vino, aceite, sidra: 25 mrs.

OCASO DE LA VIA FLUVIAL

El oficio de txalupero era extremadamente duro y su ejer-



CASERIO IRUREIN. Zona del embarcadero de Irurein.

BIBLIOGRAFIA

- Aldabaldetrecu, Francisco. — El hierro en las ferrerías de Deva. Artículo publicado en el periódico «Unidad». 14 de agosto de 1961.
- Aldabaldetrecu, Francisco. — Monreal de Deva. Editado por la Caja de Ahorros Municipal de San Sebastián. Año 1970.
- Aldabaldetrecu, Francisco y Roque. — «Privilegios Fundacionales, Leyes y Ordenanzas por las que se rigió la villa de Monreal de Deva». Revista DEBA. Udaberria 1985.
- Archivo Municipal de Deva. — Archivo de protocolos de Oñate. —
- Almunia, Joaquín. — Antigua industria del hierro. Editorial Vizcaina, S.A. Año 1984.
- Autores varios: «Ferrerías de Legazpia». Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa. Año 1980.
- Aldazabal, Pedro José. — Breve historia de la aparición del más luminoso astro... Pamplona. Imprenta de Martín Josph. Rada. Año 1769.
- Balzola, Policarpo de. — Tablas de correspondencia de todas las pesas y medidas de Guipúzcoa y las principales del extranjero con las del sistema métrico. Imprenta de la Provincia. 1917.
- Ciriquiain Gaiztarro, M. — Los puertos marítimos vascongados. Monografía n.º 7-8. Biblioteca Vascongada de Amigos del País. San Sebastián. Año 1951.
- Echabe, Baltasar. — Discursos de la antigüedad de la lengua cántabra vascongada. México. Año 1607.
- Echegaray, Carmelo. — Investigaciones históricas referentes a Guipúzcoa. Imprenta de la Provincia. San Sebastián. Año 1983.
- Elgoibar, Ayuntamiento. — Villamayor de Marquina. Elgoibar. Editado el año 1946 con motivo del IV Centenario (1346-1946).
- Garmendia, Juan. — Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa. Año 1976.
- Fernández de Pinedo, Emiliano. — Crecimiento económico y transformaciones sociales del País Vasco. 1100-1850. Editorial Siglo XXI, Madrid 1974.
- Isasti, Lope de. — Compendio Historial de la M.N. y M.L. Provincia de Guipúzcoa. Escrita el año 1625. Impresa por Ignacio Román Baroja. Año 1850.
- Larramendi, P.N. — Geografía de Guipúzcoa. Escrita en 1754. Editorial Ekin. Buenos Aires. Año 1950.
- «Lengokoak». — Ferrerías de Hernani. Hernani. Año 1965.

cicio queda limitado a ciertas épocas del año, entre los meses de noviembre y junio, cuando el río presentaba buenas condiciones de navegabilidad puesto que las frecuentes avenidas de agua causaban destrozos que impedían la navegación normal, como sucedió el año 1499, que se vieron obligados a cobrar un canon destinado a cubrir los costes de reparación. Se impuso un arancel «según que antiguamente solían pagar por el cual los mercaderes «extraños» del valle, pagarían tres blancas por cada galupa que en subida o descenso utilizasen».

El caso de esta vía vino cuando a partir de 1750 se inicia la apertura de nuevas vías de comunicación y mejora de las existentes, comenzando por los caminos relacionados con el gran comercio y continuando a partir de 1775 con los provinciales más importantes y con los que comunicaban los puertos costeros con el interior, circunstancia que se produjo en Deva, como ya hemos dicho, el 28 de septiembre de 1787. La posibilidad de transportar cargas más pesadas y con mayor rapidez produjo la desaparición de los esforzados txaluperos y de la antiquísima vía fluvial DEBA-ALZOLA.

Patxi ALDABALDETRECU



ANTZUITZA: Frente al convento de Sasiola se encontraba el embarcadero de Antzuitza en el valle de Astigarribia.