

UN PROYECTO DE EMPRESA PUBLICA EN GUIPUZCOA: LA REAL FABRICA DE ANCLAS DE RENTERIA

Lourdes Odriozola Oyarbide

Dpto. Evaluación de la Gestión e Innovación Empresarial
Universidad del País Vasco

Tradicionalmente viene afirmándose que las Reales Fábricas del siglo XVIII constituyen el antecedente más remoto de las industrias públicas actuales. Sin embargo, tal y como indican autores como Helguera y Gonzalez Enciso no existe una línea de continuidad directa entre unas y otras. Las Reales Fábricas fueron empresas específicas del mil setecientos y surgieron como resultado de los planteamientos y objetivos ideológicos del Despotismo Ilustrado¹.

Las Reales Fábrica no fueron originales ni exclusivas de España, sino que los diferentes estados europeos promovieron la creación y establecimiento de estas industrias públicas, a imitación y semejanza de las *Manufactures Royales* francesas creadas por Colbert en la segunda mitad del siglo XVII.

1. Sobre el concepto de Reales Fábricas

En España recibían la denominación de Reales Fábricas todas aquellas industrias que tenían algún tipo de intervención estatal. Bajo este concepto se engloban tres realidades empresariales bien distintas:

1. GONZALEZ ENCISO, A. : *Estado e industria en el siglo XVIII: la Fábrica de Guadarañara*, Madrid 1980; y HELGUERA QUIJADA, J.: "Las Reales Fábricas" *Historia de la empresa pública en España (F. Comín y P.M. Aceña, editores)*, Madrid 1990.

1. Empresas privadas a las que los monarcas concedían este título en reconocimiento a su carácter de empresas modelos. En ellas la intervención del Estado era mínima, y se limitaba a exigir un alto nivel de calidad en su producción para poder seguir disfrutando de este título. En el caso guipuzcoano, ninguna empresa recibió este privilegio.
2. A partir de la segunda mitad del siglo XVIII, surgieron bajo este concepto Compañías de Comercio y Fábricas de carácter mixto. Es decir, sociedades por acciones, en las que el Estado poseía una parte mínima del capital y por ello se reservaba un cierto grado de control sobre la gestión de las mismas. Dentro de este grupo de empresas podrían clasificarse las Reales Fábricas de Anclas de Hernani fundadas el año 1750.
3. Y finalmente estarían las Reales Fábricas en el sentido estricto. Según Helguera, eran fábricas caracterizadas por tres rasgos fundamentales. En primer lugar, por ser empresas públicas; es decir, industrias fundadas por iniciativa del Estado, financiación a cargo de la Hacienda Real y cuya gestión económica y administrativa estaba encomendada, generalmente, a funcionarios estatales. En segundo término, por ser empresas concentradas con un alto grado de integración vertical, no por imperativos técnicos, sino por la necesidad de mantener estrictos controles de calidad sobre la producción; y de imponer una rígida disciplina laboral sobre los operarios. Y por último, eran empresas manufactureras a pesar de todos los esfuerzos que se hicieron para introducir nuevas tecnologías y maquinaria moderna². La fracasada Real Fábrica de Anclas de Rentería hubiera sido una de estas industrias estatales.

2. El entorno histórico

El proyecto de crear una Real Fábrica de anclas en Rentería está inscrito dentro de la política borbónica encaminada a instaurar una Marina moderna y de gran alcance. Felipe V fue consciente desde su llegada a España de la urgente necesidad que tenía el país de contar con una Real Armada eficiente, pues de ello dependía su seguridad nacional, su comercio y su imperio. Y esto únicamente podía lograrse con el fomento de la construcción naval peninsular y la reforma de la Armada; y con la “reindustrialización” del país para acabar con la dependencia del exterior. No obstante, las continuas y constantes guerras con Europa ofuscaron, en gran medida, los resultados esperados.

2. HELGUERA QUIJADA, J.: Op. cit., p. 65

Hubo que esperar hasta el reinado de Fernando VI para asistir al nacimiento de una Marina nacional preponderante e independiente de los suministros extranjeros. El promotor de esta política iniciada en 1749 fue el Marqués de la Ensenada. Desde su puesto de Secretario de Marina dictó medidas de todo tipo, pero todas ellas con un fin: crear en el país una gran Armada para poder ser partícipe de los objetivos navales de Francia e Inglaterra. Para alcanzar esta meta, las disposiciones fundamentales del Marqués de la Ensenada fueron las referentes a la nacionalidad de la construcción naval, entre las que destacaron: a) la centralización de la construcción naval en los Reales arsenales; b) la ordenación de la adquisición de las materias primas; y c) el fomento de la fabricación de lonas en Galicia; jarcias en Levante y Granada; clavazón y anclas en Guipúzcoa y Vizcaya; y artillería en Sevilla y Barcelona³. Además de ello, Ensenada aplicó todas sus energías al desarrollo de la industria, fomentando las industrias laneras y sederas; al impulso de la agricultura, el comercio, la flota mercante y la construcción de caminos. Todo ello permitió la reconstrucción del país y el saneamiento de la Hacienda⁴.

Los objetivos de esta política eran prioritariamente de prestigio y poder y, en última instancia, económicos. Lo que se pretendía demostrar a las otras naciones era la aptitud industrial de España, al tiempo que se aspiraba a conseguir el autoabastecimiento de productos manufacturados, en especial de aquellos que tenían una importancia estratégica. Es decir, en realidad los objetivos económicos estaban subordinados al fortalecimiento del poder del Estado. En este sentido, la política económica del Despotismo Ilustrado perseguía dos finalidades básicas: incrementar los ingresos fiscales del Estado, a través de impuestos indirectos que gravaban las actividades industriales; y disminuir el déficit de la balanza comercial mediante la implantación de industrias sustitutorias de las importaciones⁵.

Y es en este contexto donde debemos insertar el proyecto de la Real Hacienda de crear una fábrica de anclas en Guipúzcoa. El País Vasco desde hacía mucho había destacado por la calidad de su producción manufacturera de hierro, y el XVIII es, en un principio, el siglo de la recuperación de la siderurgia tradicional vasca. Las ferrerías vascas se "especializaron" en la fábrica del clavazón y de las anclas. Esto les permitió desde la década de 1730 absorber la demanda que ejercían sobre estos artículos el mercado nacional e, incluso en algunas ocasiones, el internacional.

3. ARTIÑANO Y GALDACANO, G.: *La arquitectura naval en española (en madera)*. Madrid 1914

4. O'DOGHERTY, P.: "La construcción naval en la Península" *España y el mar en el siglo de Carlos III*. Madrid 1989.

5. HELGUERA QUIJADA, J.: Op. cit., pp. 60 y ss.

La notoriedad de Guipúzcoa en la fábrica de áncoras sobre el resto de la península parece evidente. Ello fue posible, en gran medida, gracias a la labor de un maestro ancorero: Juan Fermín de Guilisasti⁶. Este ilustre guipuzcoano estuvo en Holanda pensionado por la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas para espiar los procedimientos más avanzados en la fabricación de anclas. A su regreso empezó a aplicar la nueva tecnología aprendida en su ferrería de Arrazubia. En poco tiempo, las anclas elaboradas por Guilisasti fueron famosas por toda la península por la calidad y perfección que habían alcanzado, tanto en su forma como en sus dimensiones. Guilisasti se convirtió en el maestro ancorero más importante del país y los Ministros del Estado enseguida se interesaron en él. Se tiene constancia, que a principios de la década de los 40 Guilisasti había suministrado anclas a la Armada Real. Ante las crecientes necesidades de la Armada y el afán de centralización del Estado, la Real Hacienda pensó en 1743 establecer una Real Fábrica de anclas en Guipúzcoa.

3. El proyecto de crear una Real Fábrica de anclas en Guipúzcoa

Una de las medidas políticas del gobierno de Fernando VI encaminada al fortalecimiento de la economía fue el establecimiento de una Real Fábrica de anclas en Guipúzcoa. No obstante, esta no fue una idea original de este reinado, sino que comenzó a gestarse en tiempos de Felipe V a partir del momento que el Marqués de la Ensenada se hizo cargo de la Secretaría de Hacienda, Guerra y Marina.

En 1743, encomendó al Intendente de Marina D. Manuel de las Casas la misión de proponer al ancorero Guilisasti un pliego de medidas, no sólo para el establecimiento de la Real Fábrica en la ferrería de Arrazubía, sino también, para asegurar el suministro de carbones y obtener los oficiales necesarios, elementos imprescindibles para la viabilidad y buen funcionamiento de la Real Fábrica. Mas,

6. Juan Fermín de Guilisasti encabeza una saga familiar de refutados ancoreros en el arte de la fabricación de áncoras. Muchos documentos tan sólo citan a estos productores por su apellido, por lo que esto puede inducir a importantes errores. La trayectoria manufacturera iniciada por Juan Fermín a principios del XVIII tuvo su continuidad en su hijo Juan Antonio y en su nieto, también de nombre Juan Fermín. Juan Antonio, al igual que su padre, continuó trabajando en la ferrería de Arrazubía, propiedad del Conde de Peñafloreda. Todo parece indicar que tuvo una cartera de clientes y pedidos ciertamente importante, dado que parte de los beneficios obtenidos en esta actividad los reinvertió en acondicionamiento del astillero particular de Arratola; y en la manufactura de varias embarcaciones para el transporte de las materias primas que necesitaba y para la comercialización de las anclas y otros productos siderúrgicos que elaboraba. Al igual que su padre, tuvo un espíritu emprendedor y combativo, lo que le llevó a encabezar allá por 1782 el consorcio de ancoreros creado en Guipúzcoa para la fabricación de anclas de gran tamaño para la Real Armada. A su muerte, su hijo Juan Fermín continuó con la tradición familiar, tanto en lo referente a la producción ancorera, como al espíritu reivindicativo.

la guerra hizo que Manuel de Casas no pudiera presentar al ancorero este proyecto hasta un año después.

La elección de Arrazubía no se debió tan sólo a que era la ferrería en la que Juan Fermín de Guilisasti desempeñaba su oficio. Sino que fue resultado de criterios estratégicos y de operatividad económica. Arrazubía estaba situada a una legua de la Ría de Orío, es decir, tras el Puerto de Pasajes, el principal centro comercial de Guipúzcoa. Además, existían otras razones: la ferrería estaba en “un sitio llano, cómodo y rodeado de abundantes montes”⁷.

El proyecto presentado por el Intendente al ancorero Juan Fermín de Guilisasti, tenía dos partes claramente diferenciadas. En la primera, exponía un extenso pliego de medios para el establecimiento de la Fábrica estructurado en 21 puntos. Y la segunda, iba dirigida al ancorero y tenía como objeto el aseverarle una serie de garantías y el apoyo hacia su persona y sus oficiales por parte de la Secretaría de Marina.

Los medios propuestos por el Intendente eran amplios, variados y de diferente naturaleza. Con ello se pretendía asegurar por largo tiempo el buen funcionamiento de la Fábrica. Y éstos eran los siguientes:

1. Comprar la ferrería de Arrazubía al Conde de Peñaflores por una cantidad que podría oscilar de los 10.000 a los 20.000 pesos. En caso de no llegarse a un acuerdo en el precio entre ambas partes, éste se establecería previa tasación de peritos nombrados por ambos interesados.
2. Juan Fermín de Guilisasti recibía el nombramiento de maestro mayor de anclas de la Provincia de Guipúzcoa.
3. Sobre las puertas de la ferrería se pondría la siguiente inscripción: Real Fábrica de Anclas establecida por orden de S.M. en el año 1744.
4. El Ministro de Marina recibiría el nombramiento de Juez conservador de la Real Fábrica.
5. Las Universidades de Aya y Régil; y las villas de Zarauz, Asteasu, Aduna Zizurquil, Orío; y los Canónigos y Hospital Real de Roncesvalles, por la proximidad de sus montes, serían los encargados de proporcionar todas las leñas para carbones para el consumo de la ferrería de Arrazubía, y de todas

7. A(rchivo) G(eneral) de S(imancas): Secretaría de Marina, Arsenales 318

las fraguas que se establecieren. Estos, serían vendidos a los “precios corrientes” y a regulación de los peritos nombrados por ambas partes.

6. Los materiales y maderas que se pudieren necesitar para la recomposición y ampliación de las instalaciones de la Real Fábrica, se franquearían al maestro mayor previa justa tasación, y sin la admisión de ningún tipo de excusas.
7. Los oficiales que necesitase el maestro Guilisasti y que trabajasen en las ancorerías particulares, se les obligaría a trabajar en la Real Fábrica con un salario diario.
8. Se proporcionarían al maestro mayor ancorero las pinazas, lanchas y demás barcos y auxilios que fueren menester para la conducción de las anclas hasta los puertos de Donostia-San Sebastián o Pasajes.
9. El embajador de España en la Haya solicitaría dos oficiales distinguidos de las fábricas ancoreras de Amsterdam para que pasasen a trabajar bajo las órdenes de Guilisasti por espacio de cinco años.
10. Podrían ser contratados oficiales ancoreros que no fueran católicos, siempre y cuando se abstuvieran a practicar en público su religión.
11. Nadie podría solicitar a los oficiales y obreros extranjeros que se empleasen en la Real Fábrica para otras ferreñas si no habían sido justificadamente despedidos.
12. Se darían muchas facilidades fiscales para pagar los 2.500 quintales de vena de mineral de piedra que se necesitaban anualmente.
13. Cuando el maestro mayor ancorero tuviera necesidad de contratar a algún oficial o aprendiz lo debería presentar al Juez conservador para que ajustaran el convenio laboral.
14. Todos los empleados y el maestro mayor tendrían el privilegio de gozar del Fuero de Marina civil y criminal.
15. Los oficiales y aprendices presentados ante el Juez conservador no podrían admitir ningún “oficio de República” ni cargos concejiles.
16. A todos los empleados en la Fábrica no se les podría pedir sisas, alcabalas, donativos o derechos algunos por los frutos que necesitaran para su alimentación, y la de sus familias.

17. El maestro mayor podría tener en su casa para su defensa y uso todo género de armas prohibidas, al tiempo que se le daba el derecho de poder usarlas en sus viajes y salidas.
18. Ninguno de los dueños de los edificios del Río de Arrazubía podría retener y hacer presas para captar las aguas.
19. La Real Fábrica debía de producir anualmente 1.000 quintales castellanos de anclas. Es decir, una cantidad superior a la que la Real Armada podía necesitar regularmente, para contar con un excedente para momentos concretos y de urgencia.
20. Los 60.000 pesos anuales que producían a la Real Hacienda los navíos de la Real Compañía de Caracas, se destinarían a la fábrica de anclas. En caso de no ser necesarios o insuficientes, el Juez conservador libraría sobre estos derechos y caudales las cantidades que se requiriesen.
21. Y por último, el Rey podría dispensar cualquier ley, fueros, costumbres, privilegios, cédulas, pragmáticas, etc., para el buen funcionamiento de la Real Fábrica⁸.

La segunda parte, era un anexo que introdujo el Intendente De las Casas para indicar todas las providencias extraordinarias que iban a tomarse para evitar posibles problemas o desavenencias, bien con los vecinos de las inmediaciones de la ferrería, como con los municipios y demás oficiales ancoreros de la Provincia. En este sentido, el Intendente certificaba al ancorero Guilisasti que: en primer lugar, la Real Hacienda compraría, además de la ferrería, todas las huertas que había en las inmediaciones para evitar desavenencias con sus propietarios. En segundo término, que se expedirían las pragmáticas oportunas para que los maestros y oficiales perdieran “la repugnancia que tienen a vivir a sueldo del Rey por la desconfianza que en esto conciben y mal de ojo con que las miran sus vecinos y compañeros”⁹. Y finalmente, se garantizaba que el Ministro de Marina siempre apoyaría y protegería al maestro mayor de la fábricas y demás operarios, especialmente en lo concerniente a la adjudicación de las leñas que para los carbones precisasen.

Como puede observarse, el proyecto en principio podía resultar atractivo para el ancorero Guilisasti, porque desde el Estado se ponía especial interés en darle toda una serie de privilegios y condiciones ventajosas para que aceptara esta pro-

8. *Ibíd*em

9. *Ibíd*em

puesta. No obstante, esta idea tuvo que desecharse en 1747 ante la aparición de una serie de problemas que impidieron su ejecución¹⁰. Aunque en la documentación pertinente no se especifican los motivos y la naturaleza de las desavenencias, el interrogante es que ¿surgieron por las condiciones que Juan Fermín de Guilisasti planteó a la Real Hacienda para renunciar al arrendamiento de la ferrería de Arrazubía?

Descartada la posibilidad de erigir la Real Fábrica en Arrazubía, el Intendente Manuel de las Casas, tras recibir un informe y verificarlo después, pensó que el lugar más adecuado para esta empresa era el término de Renteriola-Olalde, sito en jurisdicción de la villa de Rentería. Las tierras de Renteriola estaban ubicadas en la cabecera del Puerto de Pasajes, es decir, el centro comercial por donde salían la mayor parte de las manufacturas de la Provincia. Junto a ello presentaba la ventaja de estar cerca de la ribera del actual Río Oyarzun, –entonces conocido como “Río Madre”–. Ello le garantizaba por una parte, el caudal de agua suficiente para el buen funcionamiento de la ferrería; y por otra, el fácil transporte de las anclas en “alas”, gabarras o embarcaciones menores, hasta los muelles del Puerto de Pasajes. Y además estaba en un lugar rodeado por montes con leñas suficientes para el abastecimiento de la fábrica de anclas y su ferrería. Pero esto no era suficiente para la viabilidad del proyecto. Lo más importante era tener asegurado de los montes cercanos a ella, y a precios moderados, las suficientes leñas para carbón para su abastecimiento y el maderamen que se solicitase para las obras de su construcción. Por esto, antes de presentar el proyecto al Secretario de Marina, Marqués de la Ensenada, el Intendente remitió una carta a las autoridades concejiles de Rentería, fechada en San Sebastián el 23 de abril de 1747, para conocer a qué precios podía obtener de los montes de Rentería las leñas y las maderas que necesitaba para la factoría. La Villa, en ayuntamiento celebrado el 11 de mayo acordó que:

“Cada codo de maderamen para la fábrica, deseando manifestar su singular celo al servicio del Rey se diese a veinte maravedís de plata que hacen treinta de vellón, siendo así que la Real Compañía Guipuzcoana ha havido ocasión que haia pagado a la Villa cinquenta y quatro maravedís de vellón el codo; y que así vien se dé cada carga de carbón de leña de los montes del Conzejil de esta dicha Villa a dos reales y medio de plata que hazen tres reales y tres quartillos de vellón”¹¹

El Intendente recibió con satisfacción esta resolución. Y ante la “colaboración” que le brindaba Rentería para erigir la Real Fábrica de anclas en Renteriola-

10. A(rchivo) M(unicipal) de R(entería): Libros de acuerdos municipales, libro nº 70

11. *Ibíd*em

Olalde, presentó su plan al Marqués de la Ensenada. Tras ello, Fernando VI aprobó el proyecto por Real Orden de 10 de noviembre de 1749¹².

4. La Real Fábrica de Renteriola o de Santa Bárbara

El proyecto de la Real Fábrica de anclas de Renteriola-Olalde era mucho más ambicioso que el de Arrazubía, tanto desde el punto de vista de su concepción como de las inversiones que requería su puesta en funcionamiento, –alrededor de 160.000 ó 170.000 pesos–. Sin embargo, el nuevo proyecto presentaba grandes ventajas para la Real Hacienda respecto al anterior porque:

1. Siendo el Rey el propietario de la fábrica, podía arrendarse al maestro ancorero encargado de hacer las anclas, por precios moderados, en caso que no se llegase a un acuerdo con Juan Fermín de Guilisasti. Y también, se evitaría que el ancorero Guilisasti de acuerdo con el dueño de Arrazubía, quisiera imponer su ley por no existir ninguna otra fábrica de este tipo.
2. La Hacienda ahorraría los gastos y riesgos derivados de la conducción de las anclas desde la peligrosa barra de Orio hasta el Puerto de Pasajes.
3. Asimismo, permitía ahorrar los gastos, mermas y riesos de la conducción del carbón de piedra desde el Puerto de Pasajes, único lugar en el que los navíos del norte descargaban este producto.
4. La proximidad de Rentería a San Sebastián permitía que el Ministro de Marina pudiera vigilar y supervisar directamente todo lo que se hiciera en la fábrica, sobre todo, lo concerniente a la equidad y moderación de los precios.
5. Y entre otras cosas, contaría con unas instalaciones mayores, mejores y más completas que las de Arrazubía¹³

Don Manuel de las Casas pretendía hacer de Renteriola un “complejo industrial” que contara con suficientes instalaciones y propiedades con el fin de satisfacer a demanda de anclas de la Armada, de los navíos de la Carrera de Indias y, en la medida de lo posible, la de los particulares; y en última instancia, por las

12. ODRIOZOLA OYARBIDE, L.: “La Real Fábrica de Anclas de Renteriola. Un intento fallido” *R.S.B.A.P.*., Donostia-San Sebastián 1990.

13. A.G.S.: Secretaría de Marina 342

razones anteriormente indicadas, no depender del suministro de las anclas fabricadas en Holanda. Esta empresa, al igual que el resto de las Reales Fábricas en el sentido estricto, fue concebida como una gran concentración industrial integrada verticalmente para lo que se le dotó de las siguientes instalaciones: una ferrería en donde fundir y sacar los tochos y uñas de las anclas; de 6 a 8 fraguas de mano en donde formar y perfeccionar las áncoras; oficinas para las fraguas y sus barquines; viviendas para el maestro y los oficiales; una tejavana en donde pesar y guardar las anclas, anclotes y rezones; un molino; almacenes para los materiales y carbones; una ermita con cuatro pequeñas torres rematadas con una cruz en su veleta; y un pequeño muro que cercara todos estos edificios y delimitara este enclave industrial¹⁴.

Para poner en marcha este proyecto, lo primero que ordenó Ensenada al Intendente De las Casas fue que dictara las disposiciones pertinentes para que la Hacienda pudiera comprar a sus propietarios la demolida ferrería de Renteriola y las tierras que se hallaban a su alrededor. A los pocos días el Intendente empezó a gestionar con los dueños de la ferrería y de las tierras cercanas a ella la venta de estas propiedades para contribuir al servicio Real. Parece, que la actitud de unos y otros, fue la de resignarse a cumplir y acatar las órdenes del Rey. En consecuencia, el siguiente paso era la firma de las escrituras de compra-venta con cada una de las personas afectadas. No se han podido localizar todos estos protocolos notariales, pero por los amojonamientos que el Intendente hizo los días 30 y 31 de marzo de 1751 para la delimitación de las pertenencias de la Real Fábrica, y por un pliego de remates de 1750, sabemos que la Hacienda adquirió los siguientes bienes:

- a. La mitad de la demolida ferrería de Renteriola con todas sus pertenencias, su presa, calces, socaces, anteparas y comportas.
- b. 68 posturas de tierra sembrada en una heredad pegante por su cabecera a las tierras de cultivo de Dimingo Ygnacio de Olazaval, y por la otra parte a las jurisdicciones de Xavier de Echezarreta y Cruzat, y el río Oyarzun.
- c. 32 posturas en un robledal pequeño y parte de sembradío, entre la acequia del molino e Bengoerrotta, el Río Oyarzun y las propiedades de Joseph de Umendia, sitios juntos al puente grande de Olalde.
- d. 106 posturas de tierras ribereñas entre los calces de la ferrería de Renteriola y el molino de Bengoerrotta. Estaban pegantes por su cabecera con las heredades de Manuel de Arteaga y M^a Josepha de Macuzu, a excepción del camino antiguo de servidumbre que pasaba por dicha heredad con dirección a la ferrería y de las libertades del correspondiente a ella.

14. *Ibidem*

- e. 105 posturas de tierras de ribera colindantes por el este con una porción de tierra sembradía pegante al puente grande de Olalde; por la meridional con la acequia o calce del agua que iba al molino de Bengoerota, y por el oeste con la tierra de ribera de M^a Ygnacia de Gamón.
- f. 56 posturas de tierras de ribera que se separaron para camino y arboleda entre el puente de Olalde y el Río Madre, y el camino Real que va desde la Villa de Rentería a la de Oyarzun.
- g. 218 posturas, –de 144 codos cuadrados cada uno–, de tierra de ribera colindantes por el este con las tierras de la casa de Gaviria; por el sur y el oeste con el Río Oyarzun y las dos partidas de tierra baldía y robledal; y por el norte con la calzada Real de Rentería a Oyarzun.
- h. 13 1/2 posturas de tierra baldía con algunos pies de manzanos, pegante por el mediodía y poniente con el Río Madre; y por norte y este con las 218 posturas de tierras ribereñas anteriores.
- i. 40 posturas de tierra robledal con 69 robles confiantes por el sur con el Río Oyarzun, por el poniente con un robledal de la Villa de Rentería, por el norte con el camino Real, y por el oriente con las tierras del apartado “g”.
- j. 83 posturas de tierras de ribera con el remate del socaz de la ferrería de Renteriola, por donde hacía unión con el caz del molino del Bengoerota.
- k. 77 posturas de tierras jaral limítrofes por una parte con el estanque del caz de la ferrería de Renteriola; y por la otra, con los jaros de Juan Bautista de Elizalde y el jaro del molino de Aranguren.
- l. 79 1/2 posturas de tierra sembradía entre las jurisdicciones de Umendía y Juan Bautista de Arizavalo; y por sus laterales pegante al Río Madre y al caz de la ferrería.
- m. 17 posturas de tierra de ribera separadas de la porción que Echezarreta tenía junto a las propiedades de M^a Ygnacia de Gamón y el Río Oyarzun, más abajo que la ferrería y el puente de Olalde.
- n. 58 posturas de tierra de sembradía entre el Río madre y la acequia o caz siguiendo el indicado río hasta la heredad de Joseph de Umendia.
- ñ. 233 posturas de tierras jaral limítrofes, por las partes del mediodía y oriente, con los jarales de J. Bautista de Elizalde; por el poniente con el camino de la casería de Perucillarrenea; y por el norte con el manzanal de la casa de Olalde.

- o. 30 1/2 posturas de tierras junto a las propiedad de Xavier de Echezarreta, el estanque de la presa del molino de Bengoerrota, y el camino de la ferrería que corría desde el puente pequeño y que estaba sobre la acequia del mismo molino.
- p. 39 posturas de tierras de ribera pegantes a las de Umendia.
- q. 21 1/2 posturas de tierra sembradía lindantes con el manzanal de Manuel de Arteaga y pegantes por la parte inferior al socaz de la ferrería.
- r. 490 posturas de jarales en dos partidas pegantes entre sí, y dos posturas de tierras correspondientes al camino de servidumbre que había en esta propiedad. Colindaban por la parte superior con el camino que iba de la ferrería al molino de Aranguren, por el poniente con el camino de la casería de Perucillarrenea, y por poneinte con las tierras de Clara de Zulaica.
- s. 286 posturas de tierra manzanal, jaral y baldía, confinante por el sur con el camino que iba de la casería de Perucillarrenea y al manzanal de Joseph de Lopeola; por el este con el regato y jaro de la casería de Marcola; y por el norte y oeste con las propiedades de Juan Bautista de Elizalde.
- t. La casa y casería de Olalde y 282 posturas de tierra
- u. Y una relación de propiedades inmuebles y terrenos entre los que estaba una casilla al pie del manzanal de Manuel de Arteaga¹⁵.

Mientras se ultimaban y cerraban estas escrituras, se fueron contratando a los asentistas encargados de hacer las obras de la fábrica de anclas. Con el objeto de terminar el remozamiento de la ferrería y erección de los nuevos edificios en el menor tiempo posible, el Intendente De las Casas dividió las obras de cantería en dos partes distintas, asignadas cada una de ellas a dos asentistas. Así, los maestros canteros Juan de Bengoechea y Alejandro de Olasagasti, fueron contratados para ejecutar las obras de las anteparas y demás congruentes; y para acarrear la piedra y sillería de Jaizquibel. Para ello, tuvieron que contratar a un considerable número de bueyerizos de Rentería y de las localidades vecinas de Oyarzun, Irún y Lezo. Y Sebastián de Mugerza y Pedro de Lizardi, para hacer el resto de las obras de la terminada ferrería, por cierto, la mayor parte¹⁶.

15. Todo ello supuso a la Real Hacienda un desembolso de 105.146 Reales de vellón y 27 maravedíes. *Ibidem*; y ODRIOZOLA, L.: *Op. cit.* pp. 47-49

16. A.M.R.: 2-13-41

Los trabajos parece que siguieron un buen curso y que éstos fueron terminándose en los plazos estipulados en el asiento firmado con la Corona. Por una carta de dos de estos asentistas, de Pedro Ygnacio de Lizardi y Sebastián de Mugerza, sabemos que éstas estaban prácticamente concluidas en agosto de 1750, es decir, en vísperas de desecharse el proyecto. Mas, la experiencia de la Real Hacienda con los oficiales encargados de las obras de carpintería de la fábrica fue otra muy distinta: hubo serios problemas, tanto en lo referente a la calidad de las maderas empleadas, como en lo concerniente al acabado y ejecución de los trabajos¹⁷.

5. Causas del fracaso del proyecto de la Real Fábrica de Renteriola

5.1. El suministro de leñas para carbón

La garantía de éxito de la Real Fábrica de Renteriola, tal y como indicaba el mismo Manuel de las Casas, parecía radicar en “que las leñas para carbones que se consumen se den a los precios de maior moderación que hubiere en la comarca y en las vecindades de la misma fábrica”¹⁸. Por esta razón el propio Intendente, antes de haber presentado el proyecto en la Secretaría de Marina, escribía a la Villa de Rentería para cerciorarse de que se suministrarían las leñas que necesitara a precios moderados.

Don Manuel de las Casas calculó que la Real Fábrica y su ferrería requerían unas nueve mil cargas de leñas para carbón anuales. La mayor parte de estas cargas, lógicamente, debían de obtenerse de los montes que estaban en las inmediaciones de la fábrica. Y como estos montes estaban sometidos a las jurisdicciones de Donostia-San Sebastián, Irún, Fuenterrabía y Rentería, el Intendente de Marina negoció con los representantes de cada municipio la cantidad y el precio de las leñas que debían entregarle anualmente. De las Casas consiguió de forma bastante rápida un acuerdo con todas las Repúblicas, excepto con Rentería.

En el caso de la ciudad easonense, ésta fue la primera que hizo la escritura con el Intendente. Así, para el 29 de abril de 1750 acordó contribuir con 3.000 cargas de leñas anuales. Esta firma produjo gran indignación en el municipio de Hernani, que acusó a la ciudad de “quebrantar solemnes escrituras y concordias que

17. A.G.S.: Secretaría de Marina 342

18. A.G.G.: JD IM 2-21-60

sirven de leyes y derechos fundamentales”¹⁹. La queja y malestar se fundamentaba en que esta leña se utilizaba en las ferrerías del Urumca. A partir de este momento se encadenaron una serie de problemas que tuvieron como resultado la cancelación del proyecto de la Real Fábrica de Rentería y la concesión del Asiento de la fábrica de anclas a la Villa de Hernani.

Por su parte, la Universidad de Irún cerró su escritura con el Intendente en el mes de junio. Unicamente se acordaron conceder al Estado 350 cargas de leñas para carbón anuales por el decadente estado en el que se hallaban sus montes comunes y concejiles²⁰.

La siguiente República en llegar a un acuerdo formal con el Intendente de Marina fue la ciudad de Fuenterrabía. El 5 de julio firmó un protocolo notarial por el que se comprometía a entregar 200 cargas anuales de leñas para carbón al precio de 51 maravedíes de vellón la carga.

A pesar de los esfuerzos que hizo el Intendente hasta la cancelación del proyecto, no pudo cerrar la contrata de leñas con Rentería. Las discrepancias entre ambas partes no estuvieron en el número o cantidad de cargas a entregar, sino en la fijación de su precio. Varias pudieron ser las razones de este desacuerdo:

1. El reducido precio a que estaba dispuesto a pagar el Intendente. Esto sólo fue un pretexto empleado por la Villa para encubrir otros intereses porque, por una parte, Manuel de las Casas estaba dispuesto a darles más que al resto de las Repúblicas. Y por otra, no quería otra cosa que

“(…) el precio que se señale a las leñas, sea el mismo a que esta Ciudad de San Sebastián, Villa de Hernani, y Urnieta le dan a la Ferrería de Hernani, a la del difunto Pedro de Atorrasagasti, y de doña Manuela de Velaunzarán, situadas todas tres en las inmediaciones y cercanías del sitio en que ha de levantarse la que ha de edificarse de cuenta de S.M. y es cosa verdaderamente dura”²¹

2. Para Don Manuel de las Casas la negativa de la Villa de Rentería a aceptar su posición era debida a que

19. A(rchivo) M(unicipal) de H(ernani): C-6-III-3-2

20. A(rchivo) M(unicipal) de F(uenterrabía): E-6-V-2-4

21. A.G.G.: JD IM 2-21-60

“el número mayor de los que tienen influxo en las determinaciones de la Villa están inclinados a que así se egecute, porque por fines, sin duda particulares, no quieren entrar en el conocimiento de los verdaderos intereses de la patria”²².

Posiblemente estas palabras comprenden tan solo parte del problema. Es cierto, que Rentería puso todas las trabas que pudo a la forma de la contrata de leñas, ¿pero no había en esto otros intereses además de los señalados por el Intendente?. Es curioso que por parte de las autoridades municipales de Rentería se pusieran tantos obstáculos en la fijación de los precios de las leñas, y que, en contrapartida, hubiera donado gratuitamente a la Real Hacienda todas las maderas que precisaba para la edificación de la Real Fábrica.

3. La Real Fábrica de anclas de Santa Bárbara no iba a proporcionar a Rentería los beneficios calculados por el Intendente de Marina. Sin embargo, pensamos que esta no sería razón suficiente puesto que en 1752 el renteriano Juan Domingo de Vidaondo quiso edificar una oficina de anclas. Y en 1758 otro lugareño construyó una oficina de anclas que le proporcionó grandes ganancias, lo cual le permitió ampliar sus instalaciones en 1786²³.
4. Parece que Rentería antepuso la defensa de los Fueros antiguos al servicio Real para evitar la ruina de sus herrerías. Este, quizá, pueda ser uno de los principales motivos puesto que de otra manera ¿qué sentido tenía que la villa el 28 de septiembre de 1750 vendieran en remate de pública almoneda porciones de sus montes comunes y no reservara ninguna partida para la fábrica de anclas, cuando Manuel de las Casas quería llegar, por todos los medios, a un acuerdo?

El Intendente De las Casas parece que fue consciente, desde el primer momento, de que la actitud de Rentería hacía peligrar el éxito y futuro del ambicioso proyecto de Renteriola, por lo que trató de atajar el problema por todos los medios. En este sentido cabe subrayarse que cuando se construía la fábrica se mostraba partidario de revisar el poder y la representación que tenían los ayuntamientos de los municipios. Mas, como esta solución parecía inviable, posteriormente adoptó una actitud dialogante, además de poner de manifiesto ante las autoridades concejiles de Rentería todas las ventajas que engendraría la Real Fábrica a su jurisdicción y sus habitantes.

22. *Ibidem*

23. A.M.R.: Libros de acuerdos municipales, libro nº 108

Paralelamente a las diferencias que se estaban gestando ante la erección de una Real Fábrica anclas en Rentería, Hernani denunciaba ante la Corte la “tiranía” del proyecto de Renteriola, al tiempo que se ofrecía a fabricar cuantas anclas necesitase a la Real Armada²⁴. Con ello comenzó a fraguarse el final de de la fábrica de Renteriola-Olalde.

5.2. La propuesta de Hernani de crear una Real Fábrica en su jurisdicción.

La génesis de la propuesta de Hernani estuvo en la contrata de leñas que firmó San Sebastián, por su cuenta y riesgo, para entregar a la Real Fábrica de Rentería 3.000 cargas de carbón de leña anuales de unos montes que estaban sujetos a unos acuerdos previos firmados entre ambos municipios y la Villa de Urnieta. Estas concordias, después de muchos pleitos y debates, fueron confirmadas por el Rey y su Consejo Real muchos años atrás, y habían servido hasta aquel momento, de ley inviolable. Estas concordias trataban sobre el tema de la utilización de los frutos de los montes francos. Según ellas, San Sebastián, pese a ser propietaria de estos montes, no poseía arbitrio alguno para disponer de los carbones; además, estos carbones tenían que ser consumidos en la ferrerías del Urumea. En consecuencia, la contrata de la ciudad easonense con el Intendente de Marina, además de efectuarse “sobre bienes ajenos obligados a escrituras y concordias firmadas por el Rey”²⁵, se cerró sin la notificación de la citación de los otros interesados, –Hernani y Urnieta–. Ello le valió a Hernani para acusar a San Sebastián de ir más allá de sus poderes.

Entonces, ¿qué legalidad tenían estas concordias ante la práctica de un servicio Real?. En opinión de Manuel de las Casas

“(…) atravesándose el Real servicio, y sus intereses, no tiene subsistencia en su perjuicio ningunas concordias, ni escrituras, y quedará por su cuenta el allanar dichos reparos”²⁶

Pero, si originaba la ruina de muchos particulares, ¿tendrían vigencia las leyes antiguas? Este era el quid del problema. La escritura en cuestión, según palabras de la Villa de Hernani, suponía la ruina de las tres ferrerías grandes de su jurisdicción, –Fagollaga, Pagoaga y Hereñozu–, de sus dueños y de más de los mil

24. LARRAMENDI, Manuel de: *Autobiografía y otros escritos*, San Sebastián 1973, y TELLECHEA IDIGORAS J.I.: *Anclas de Hernani. El registro de Don Francisco Antonio de Oquendo, inspector de la Fábrica de Anclas (1750-1755)*, San Sebastián 1977

25. A.M.H.: C-6-III-3-2

26. *Ibidem*

pobres que vivían del trabajo que hacían estas herrerías. El futuro no se presentaba nada alagüeño para Hernani. Sus males sólo podían remediarse discurriendo hacer un mayor servicio Real que el ofrecido por la Real Fábrica de anclas de Renteriola. Por lo tanto, era preciso presentar a Fernando VI un memorial con grandes ventajas para el servicio Real y para todos particulares.

Ante ello, Hernani aprovechando la coyuntura de confrontación entre Rentería y el Intendente de Marina, presentó un proyecto alternativo al de Renteriola: establecer la fábrica de anclas en los términos de su jurisdicción. Aparentemente, cuando menos, los intereses reales eran uno de los motivos por los que Hernani se inclinó a presentar dicho plan. Pero tenía otras dos razones de peso: a) iba a tener aseguradas las leñas que necesitarían sus herrerías porque San Sebastián, proclive a atender las necesidades reales con sus leñas, estaría obligado a volcar a Hernani las leñas que, en principio tenía destinadas para Rentería. Y b) era forma de garantizar el trabajo de las herrerías de su jurisdicción.

Sin embargo, esto no era suficiente para que la Real Hacienda abandonara un proyecto prácticamente concluido y en el que habían invertidos grandes sumas de dinero. Era requisito imprescindible que el plan de Hernani tuviera notables ventajas sobre el proyecto de Renteriola. Y para este municipio, su propuesta cuando menos tenía cinco grandes utilidades para el Estado:

1. La fábrica no podía arruinarse por alguna invasión de los franceses, siendo este uno de los graves riesgos que tenía que correr la Hacienda estableciéndola en Renteriola.
2. Era un proyecto más económico porque no necesitaba la construcción de tantos edificios como el de Rentería. En consecuencia, las anclas podrían comenzar a elaborarse antes que en Renteriola.
3. Sus herrerías tenían mayor capacidad de producción.
4. Se salvaba el problema de la ruptura de las concordias antiguas y se garantizaba el abasto de leñas para carbón.
5. No iba a arruinar a ninguna República ni a ninguno de los habitantes de la Provincia.

El Memorial de Hernani fue considerado por todos más provechoso y rentable que el de Rentería, algo, en principio, muy cuestionable. Manuel de las Casas fue el más reticente a aceptar la situación e insistió en defender el proyecto de Renteriola, pero finalmente terminó por claudicar por la falta de apoyos. Las razones eran evidentes: por una parte, las ventajas que ofrecía el plan de Hernani; y por

otra, los problemas planteados por Rentería en lo referente al precio de las cargas de leñas para carbón. El 19 de octubre de 1750 el Rey resolvía cancelar el proyecto de Renteriola y otorgar el Asiento para fábrica de anclas a Hernani.

Curiosamente, ante la nueva situación generada las autoridades municipales de Rentería mantuvieron una actitud, a nuestro parecer, insólita: estuvieron al margen de todos los hechos, primero ante la vista del Menorial y después ante el asiento de Hernani, sin refutar ni ratificar la propuesta de Hernani ante la Real Hacienda. Además, tal y como hemos expuesto, siguió teniendo en todo este proceso una actitud de intransigencia en lo referente al precio de las leñas.

6. A modo de conclusión

El proyecto de crear una Real Fábrica de anclas en Guipúzcoa se inscribe dentro de la política del Despotismo Ilustrado y de las disposiciones borbónicas encaminadas a instaurar una Marina moderna y de gran alcance.

La Hacienda puso todos sus medios para hacer un proyecto viable e ventajoso para los intereses del Estado y de los guipuzcoanos. Sin embargo, la erección de una Real Fábrica de anclas en Guipúzcoa fue problemática y conflictiva desde un principio, ante todo, por las reticencias y actitud díscola que mostraron algunos particulares y Repúblicas de la Provincia. Ello explica el fracaso de los dos proyectos presentados por el Intendente de Marina, –el de Arrazubía y el de Renteriola–, y el que finalmente se optara por un plan propuesto desde la Provincia: el de la de Villa de Hernani.

Pese a todas estas vicisitudes y el fracaso con que terminó de la idea de crear una gran empresa pública para la manufactura de anclas en Guipúzcoa, conviene destacarse que la Secretaría de Marina quiso establecer un gran complejo industrial que en estas artes fuera la mejor de Europa²⁷. Y esto no debió ser una meta del todo chovinista ni grandilocuente, dado que sus instalaciones años después fueron compradas para la instauración de la primera fandería de la península, única en su especie e imitada en repetidas ocasiones.

27. A.G.S.: Secretaría de Marina 342