

# Z

## umaia, un village en bord de mer



Les navires qui entraient dans le port devaient faire face aux bancs de sable de l'embouchure jusqu'à la fin du XIXe siècle, lorsque la situation s'améliora grâce à la construction de digues et de jetées.



Les vagues, les courants de la rivière Urola et un tirant d'eau faible étaient à l'origine de situations dangereuses à l'entrée du port.

Bateau rejeté vers la plage de Santiago en tentant de regagner le port.



Zumaia se situe dans l'estuaire de la rivière Urola et de son affluent, Arroarreka (ou Narrondo). Ses eaux sont entourées de douces collines et de plaines côtières. Cette géographie a joué un rôle déterminant dans le développement de l'économie maritime, axée sur la fabrication et l'industrie et étroitement liée à la construction navale et aux activités de pêche.

# P

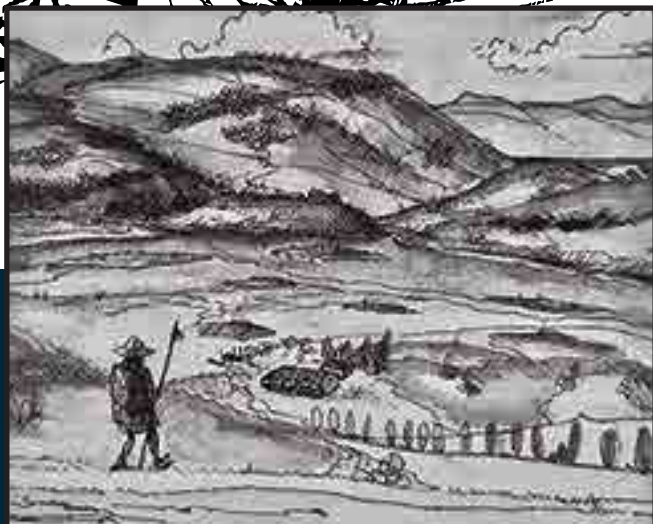
## premiers habitants

### Origine du village

De 400 à 100 av. J.-C., Oikia fut le premier peuplement connu à proximité de Zumaia, un emplacement stratégique avec accès direct à la mer.

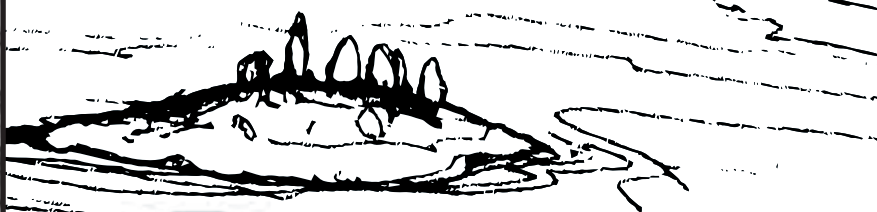
Au Moyen Âge, un village se forma autour de l'église Santa María, située à l'embouchure de l'Urola. Ses habitants étaient autosuffisants grâce aux ressources de l'agriculture, de la pêche côtière et de la rivière.





Reproduction du monastère de Santa María.  
Reproduction de Zumaia au XIIIe siècle.

Auteur: Daniel Carballo.



Sceau de la Fondation de la Ville.

Au début du XIII siècle, Santa María de Zumaia appartenait au monastère de Roncevaux. Après de longues négociations, les habitants purent disposer de l'église et de l'hôpital, avec leurs droits et leurs biens. C'est ainsi qu'en 1347, le roi Alphonse XI de Castille leur confia la charte de fondation de la Ville de Villagrana de Zumaya. Afin de réaffirmer sa position, le conseil municipal décida par la suite de changer le nom de l'église Santa María pour celui de San Pedro, le saint patron des navigateurs.

# Les PREMIÈRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES dérivèrent de sa qualité d'estuaire.



**1 LE BAC DE PASSAGE**, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, reliait les deux berges de la rivière. Ce service constitua une des sources de revenus du conseil municipal de Zumaia, et allait durer jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle.

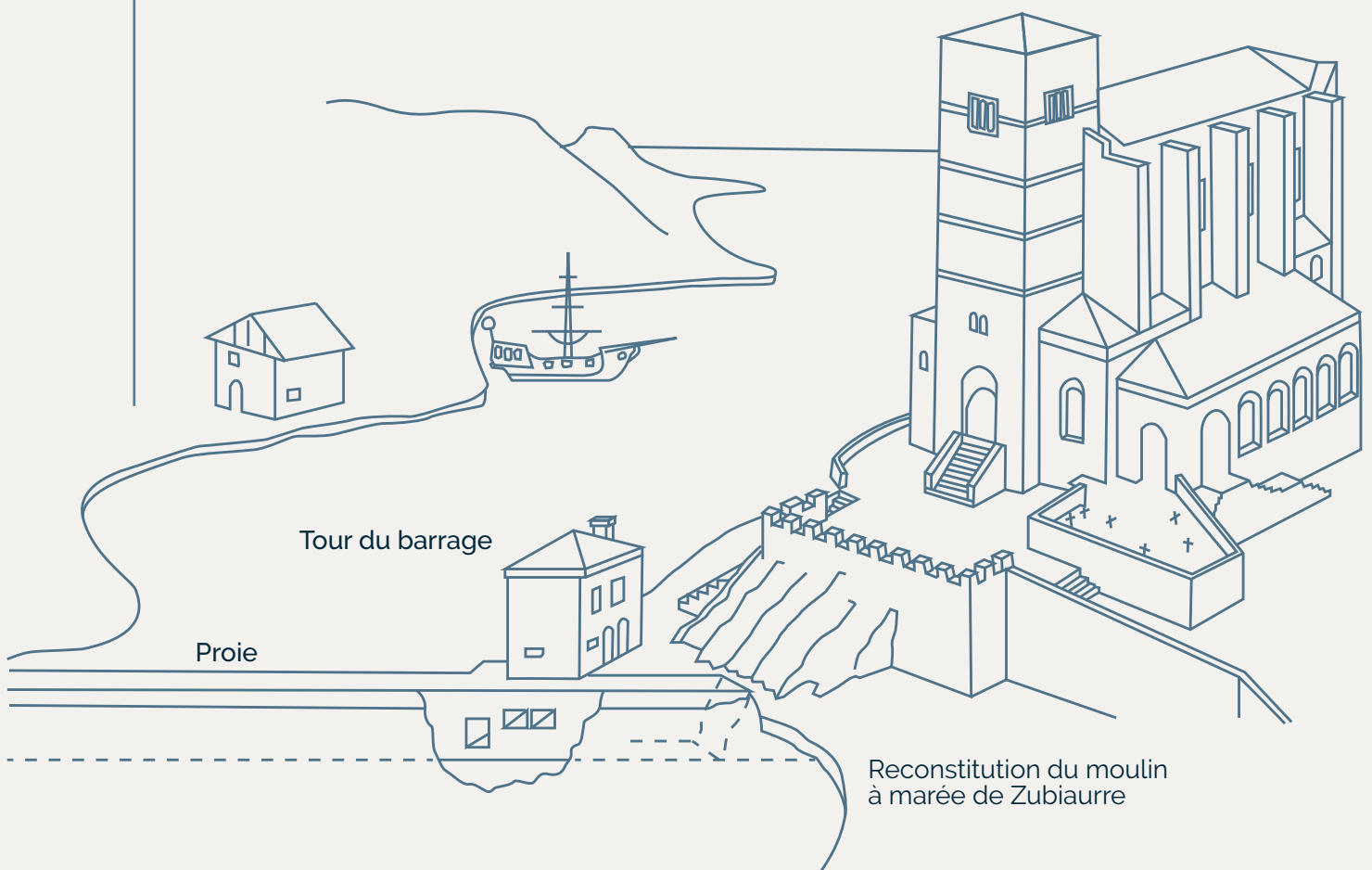
## Gabarières

Les femmes travaillaient aux gabares, soit pour aider, soit en tant que propriétaires de leur propre affaire.

En 1578, María Elola fut engagée pour l'exploitation de la gabare municipale. Elle réalisait le transport des personnes et des marchandises d'une rive à l'autre de la rivière.

# Les PREMIÈRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES dérivèrent de sa qualité d'estuaire.

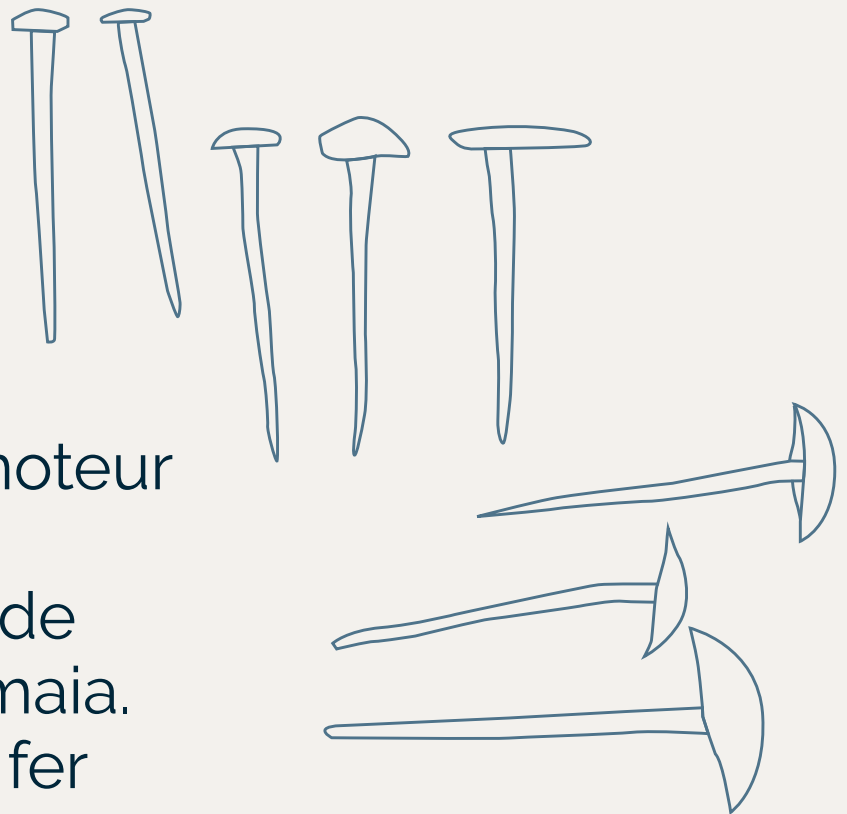
**2 MOULIN À MARÉE DE ZUBIAURRE**, situé dans le port, qui permettait de décharger directement les céréales depuis les cales des navires. Les résidents de la ville, l'équipage des bateaux et les personnes travaillant dans les forges et les chantiers navals des rives bénéficièrent immédiatement de ses services.



# Les PREMIÈRES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES dérivèrent de sa qualité d'estuaire.

3

À partir de la deuxième moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, **LE FER** fut le principal moteur de l'activité commerciale et de transport de Zumaia. L'exportation du fer produit dans les forges du bassin de l'Urola constitua la base de la flotte de transport, active dans les grands ports situés entre la Méditerranée occidentale et le nord de l'Europe.



Le minerai de fer arrivait au port de Zumaia par la mer depuis la Biscaye. Il était déchargé à dos d'animal dans les halles à marée de Narrondo, Oikia et Bedua (Zestoa), et transporté aux forges.



Les halles à marée ou criées étaient des espaces situés dans les ports maritimes ou fluviaux où l'on percevait les taxes pour le chargement et le déchargement, le stockage et la pesée des marchandises.



**BIZKAIA**

Importation du  
minerai de fer



**NORD DE  
L'EUROPE**

Importation de  
céréales

**PORT DE ZUMAIA**

**Rentería Narrondo**

**Forge d'Narrondo**

**Rivière Urola**

**Forge d'Igartza**

**Rentería Oikia**

**Rentería Beñua**

→  
Transport du minerai.

→  
Transport de  
produits  
manufacturés en fer.

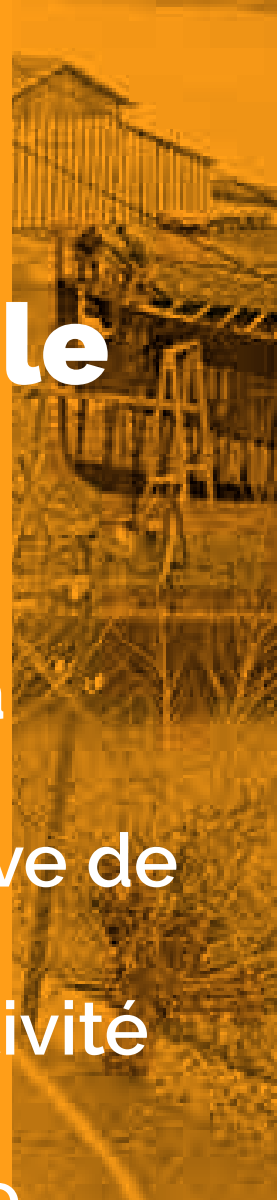
→  
Le fer et le minerai  
étaient transportés  
depuis les halles à  
marée à dos de mûles.

**Forges situées dans les  
régions base moyenne  
(Azkoitia et Zestoa) de la  
rivière Urola.**



# Construction navale

Au cours du XVI<sup>e</sup> siècle, la construction navale fut l'activité la plus significative de la ville. Après le déclin du secteur qui s'ensuivit, l'activité fut réactivée au cours du premier tiers du XX<sup>e</sup> siècle grâce à l'impulsion de l'industrie du ciment de la région et à la déclaration du port comme « d'intérêt général de second ordre », ce qui favorisa les investissements publics destinés à moderniser les infrastructures portuaires, essentielles pour le développement économique du port.





Les navires construits à Zumaia étaient de dimensions moyennes, pouvant transporter de 60 à 200 tonnes.

À partir de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, des bateaux furent construits dans le but de transporter le fer et d'autres marchandises entre les ports d'Andalousie atlantique (Seville, Cadix et Sanlúcar), ceux de la Méditerranée occidentale et le Nord de L'Europe. Après l'arrivée de Colon en Amérique en 1492, la construction navale fut orientée vers la Route des Indes et la construction de navires pour les pêches à la morue et à la baleine en Terre-Neuve.



À partir du premier tiers du XXe siècle, les navires construits sont plus variés : bateaux de plaisance, traînieres, de pêche côtière et en haute mer, pour la surveillance de la pêche, de passagers ou caboteur. À partir de 1928, on commence à construire des coques en tôle pour remplacer celles en bois.



### Chantiers navals à terre. **XVIe siècle.** XXe siècle.

- |                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| 1. Ondartxo 1536-1576               | 1. Pedro Alberdi 1908-1910  |
| 2. Erribera 1576-1595               | 2. Julian Alberdi y Cía. 1910-1918  |
| 3. Arrabalekoa/ Zubiaurre 1541-1590 | 3. Eraso y Cía. 1911-1929   |
| 4. Santiago 1576-1577               | 4. Francisco Querejeta e Hijos 1915-1952  |
| 5. Arrangoleta                      | 5. Carmelo Uhanue 1915-1952   |
| 6. Bedua 1546-1593                  | 6. Irureta y Esnal 1918-1924  |
| 7. Oikia 1540-1588                  | 7. S.A Balenciaga 1921  |
| 8. Gorostiaga 1535-1590             | 8. Arrizabalaga y olasagasti 1925-1967  |
| 9. Eskazabel 1535-1590              | 9. Sociedad Jose Maria Lasquibar Urbietta y Galarraga - Sociedad Regular Colectiva Galarraga y Urbietta 1934-1974 |
| 10. Goiburu 1584                    | 10. Jose Maria Egaña Epelde 1939-1972   |
| 11. Mantzidor 1563-1571             | 11. La Constructora Metálica, S.L. 1929-1933  |
|                                     | 12. Ajuria, Yeregui y Cía. 1918-1920  |



Oikia

## Les femmes chefs d'entreprise.

Catalina Urkiola Zumaia, et Marina López créèrent, en 1580, une société pour la construction d'un bateau de 130 tonnes destiné au transport de la laine jusqu'en Normandie. Pour ce faire, chacune emprunta 400 ducats.

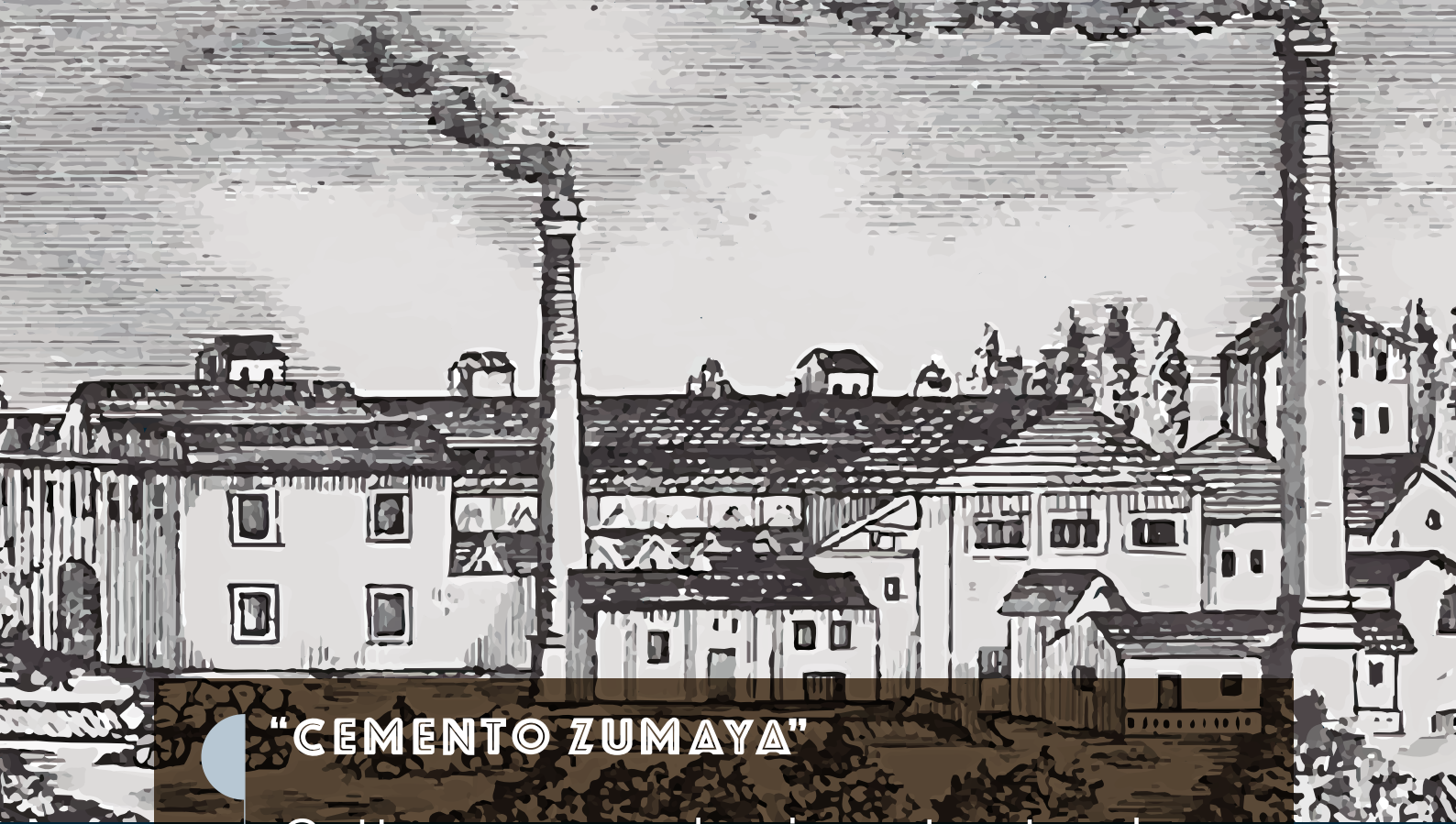
En 1614, Francisca Labaien Hernandez Torre créa un couvent dans la maison-tour lui appartenant qui accueillit la première congrégation des Carmélites Déchaussées du Pays Basque.

A large, white, stylized letter 'Z' is centered within a dark blue circular shape. The 'Z' is composed of thick, blocky strokes.

## Zumaia industrielle

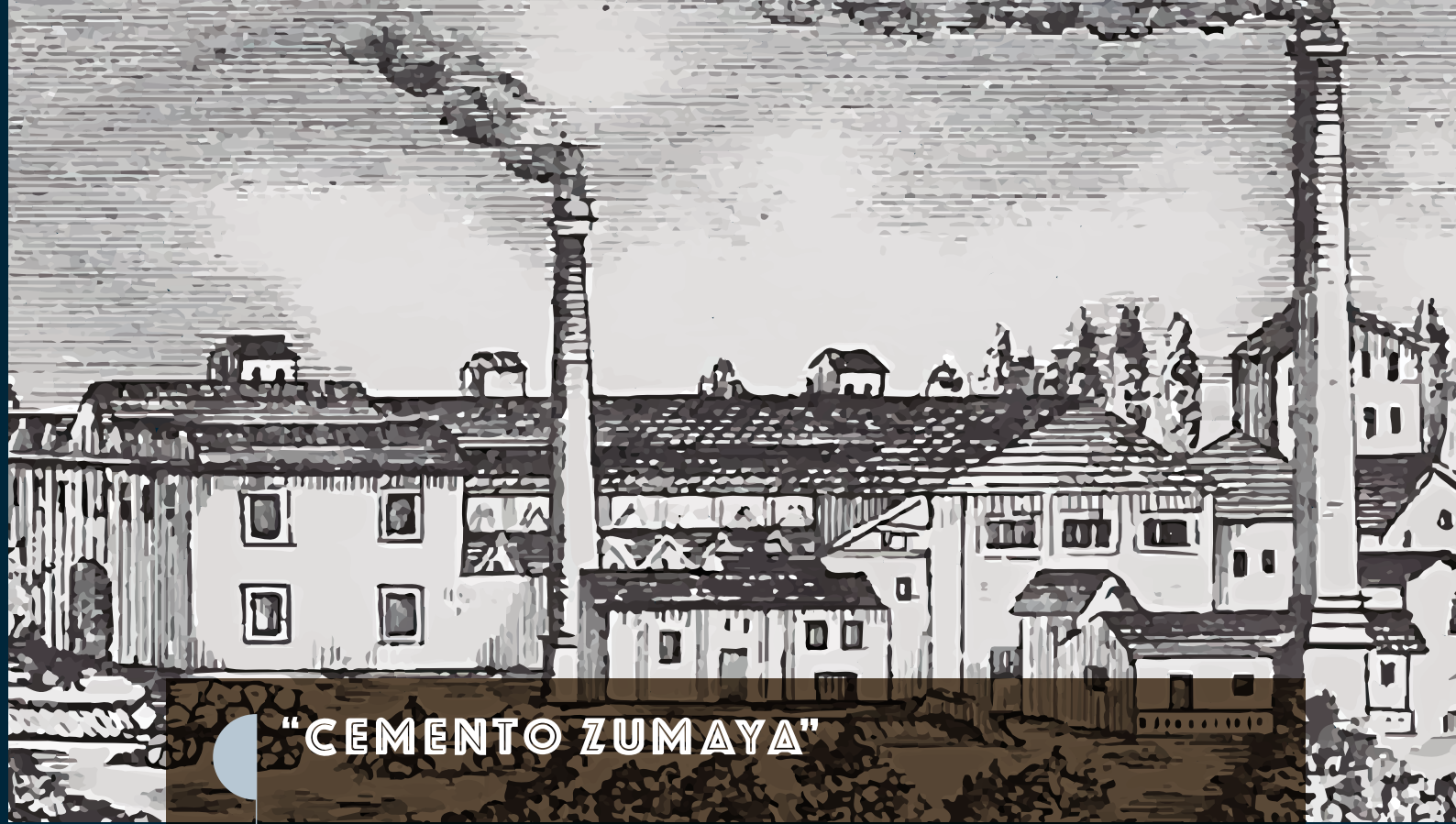
Le ciment naturel, la première richesse de la région, donna lieu à une importante industrie du ciment. Tout comme la fabrication de machines à vapeur et de moteurs marins, d'engins de précision pour les navires ainsi que l'élaboration de conserves de poisson, ont marqué le développement de l'industrie de Zumaia au cours des XIXe et XXe siècles.





## "CEMENTO ZUMAYA"

Cette marque de ciment naturel et hydraulique a été produite par l'industrie du ciment depuis le milieu du XIXe siècle. En raison de ses excellentes qualités, il était très demandé et utilisé, en particulier pour la construction d'infrastructures hydrauliques. Il avait une prise rapide, y compris sous l'eau de mer, sans altérer ses qualités. Il était fabriqué sans additifs à partir de la calcination des marnes au charbon minéral.



## "CEMENTO ZUMAYA"

Les bateaux entraient dans le port avec du charbon et repartaient chargés de ciment.

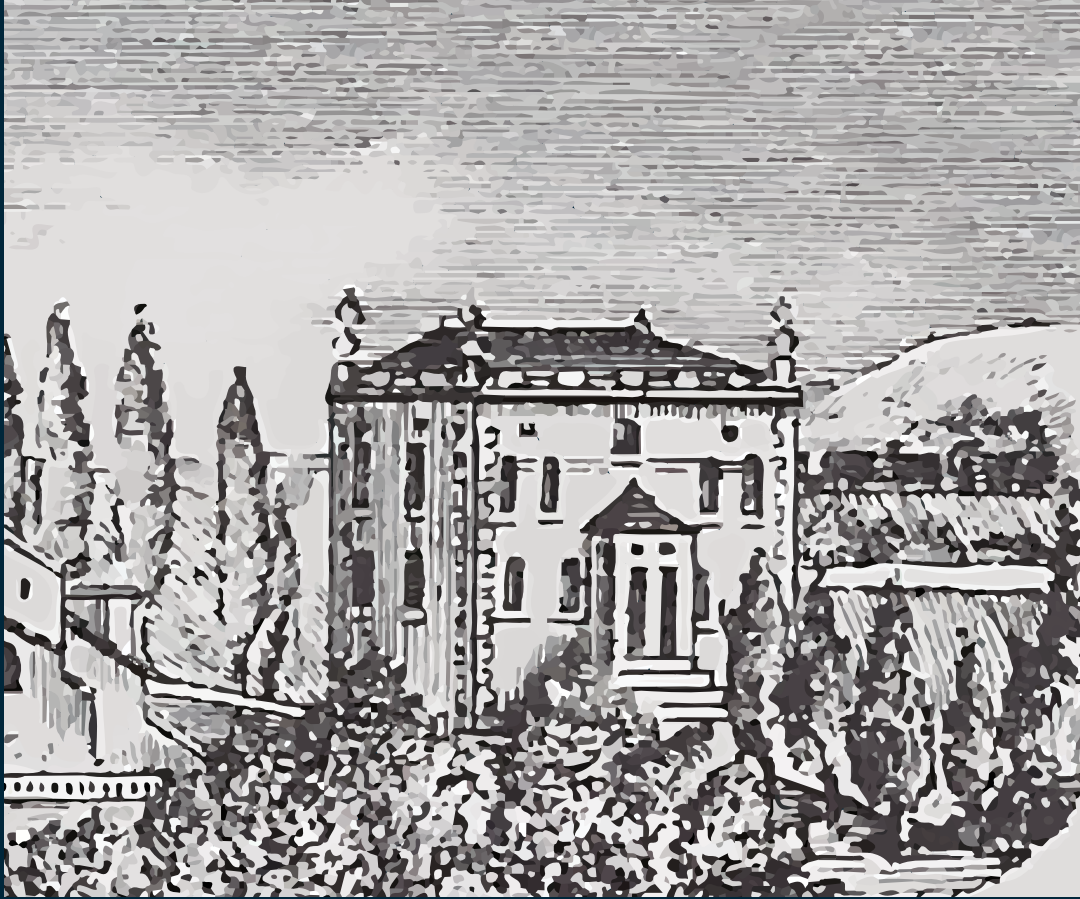


Dépôt de ciment naturel.  
Sansinenea.

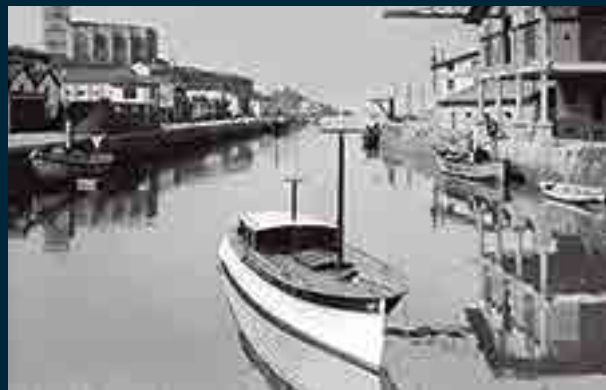


Le ciment était transporté jusqu'au port depuis les usines" d'Arroa, Narrondo et Bedua dans des gabares.





Le succès de cette industrie au cours du XIXe siècle entraîna la croissance du trafic maritime. Le port fut déclaré « d'intérêt général de second ordre », ce qui donna lieu à des investissements publics en vue de la modernisation des infrastructures portuaires.



Les quais de Santillana et de l'Urola, 1926



Femmes au démaillage.



Femmes retirant les têtes des anchois pour la salaison.

Remailleuses de filets en action.



## Conserveries à l'escabèche

Aux alentours de 1580, commença à Guipúzcoa la conservation du poisson à l'escabèche. Les femmes s'installaient sur la plage avec leurs chaudières en cuivre et après avoir nettoyé et coupé le poisson, elles le faisaient frire et l'introduisaient dans de petites cuves, avec un mélange de vinaigre, de sel, de laurier et autres épices. Les premières conserveries étaient artisanales ; avec l'industrialisation, cette activité fut exercée en usine.



## LE PASSAGE DE LA VOILE À LA TRANSMISSION MÉCANIQUE

a donné naissance, au début du XXe siècle, à une nouvelle activité industrielle basée sur la fabrication de machines à vapeur et de moteurs à combustion interne.





Pendant des décennies, les entreprises mécaniques de Zumaia ont été les plus grands fournisseurs de propulseurs pour la flotte de pêche de la mer Cantabrique. Elles furent pionnières dans la conception et la fabrication de moteurs à explosion en Espagne.






# L'

## arrivée du train

Entre 1843 et 1853, Zumaia fut reliée à l'intérieur de la péninsule par la route, et en 1900 par le chemin de fer. Plus tard, entre 1926 et 1988, elle fut reliée à Zumárraga par le chemin de fer à voie étroite de l'Urola, ce qui entraîna le développement du trafic portuaire avec l'importation de matières premières, de ferraille, et l'exportation du fer produit dans les grandes aciéries situées dans la vallée de l'Urola, Zumarraga et Legazpi. Cela déboucha sur le développement des flottes de transport de pêche, la commercialisation du poisson et l'établissement de conserveries, ainsi que l'activité touristique.





Tout comme les gares de Zumarraga, Urretxu, Azpeitia, Azkoitia, Zestoa et Arroa, la gare de Zumaia fut conçue par l'architecte Ramón Kortazar. Elles correspondent à l'architecture de style néobasque et éclectique représentative du début du XXe siècle. C'est là un des ensembles de patrimoine du transport les plus importants de la Communauté Autonome Basque, aussi bien pour son originalité que par sa diversité topologique.

Inauguration de la gare par le Roi Alphonse XIII, 1926.





# Z

## umaia touristique

À la fin du XIXe siècle et au début du XXe, Zumaia devient une destination touristique en bord de mer grâce aux plages d'Itzurun et de Santiago, dotées de services tels que les bains chauds et les cabines en toile. Les séjours du peintre Ignacio Zuloaga dans la maison qu'il fit construire à Zumaia en 1913 attirèrent encore davantage la crème des visiteurs et estivants ; nombre d'entre eux venaient d'autres destinations touristiques telles que le Sanctuaire de Loiola et le balnéaire de Zestoa.

