

Z

umaia, un llogaret a la vora del mar



Les embarcacions que entraven al port estaven obligades a sortejar la perillosa barrera sorrenca de la desembocadura, situació que va millorar a partir de final del segle XIX amb la construcció de dics i espigons.



Les onades, els corrents del riu Urola i el poc calat van provocar, molt sovint, situacions perilloses a l'entrada del port.

Vaixell arrossegat cap a la platja de Santiago en el seu intent d'entrar al port.



Zumaia està situada en un estuari format per les desembocadures del riu Urola i el seu afluent Arroarreka (o Narrondo). Les seves aigües estan emmarcades per suaus pujols i planes riberenques. Aquesta orografia ha condicionat el desenvolupament de la seva economia marítima, centrant-se en activitats manufactureres i industrials íntimament relacionades amb la construcció naval i activitats pesqueres.

P

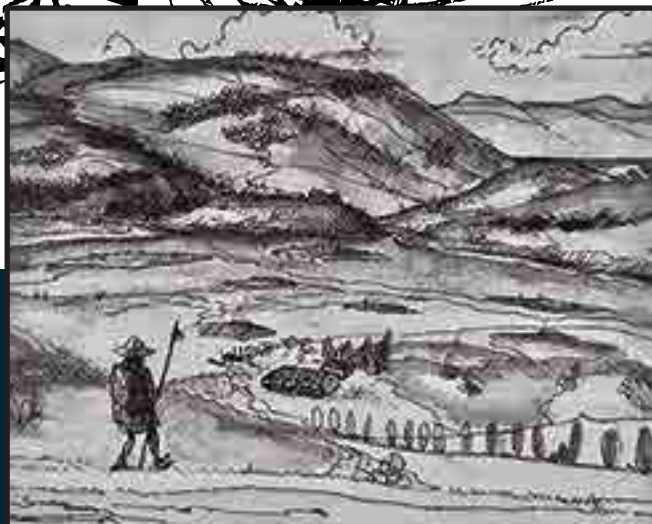
rimers pobladors.

Fundació de la vila.

Entre els anys 400 i 100 aC, Oikia és el primer assentament que es coneix als voltants de Zumaia, un punt situat estratègicament, amb accés directe al mar.

A l'Edat Mitjana es va articular un llogaret a l'entorn de l'església de Santa Maria, situada a la desembocadura del riu Urola. El seus habitants s'autoproveïen de l'agricultura, de la pesca costanera i de la ria.





Recreació del monestir de Santa Maria.
Recreació de Zumaia al segle XIII.

Autor: Daniel Carballo



Segell de Fundació de la Vilal.

A principi del segle XIII Santa Maria de Zumaia pertanyia al monestir de Roncesvalles. Les persones pobladores, després de llargues negociacions, van aconseguir la disposició de l'església i hospital amb els seus drets i béns. Posteriorment, l'any 1347 el rei Alfons XI de Castella els va concedir la carta de poblament de fundació de Villagrana de Zumaia. Per tal de reafirmar la seva posició, temps després, el consell va canviar l'advocació de l'església de Santa Maria per la de Sant Pere, patró dels pescadors.

Les PRIMERES ACTIVITATS ECONÒMIQUES van ser derivades de la seva condició d'estuari.



1 EL VAIXELL DE PASSATGE, des del s. XIV, unia les dues ribes del riu. Aquest servei va ser una de les fonts d'ingressos del consell de Zumaia que va durar fins el segle XIX.

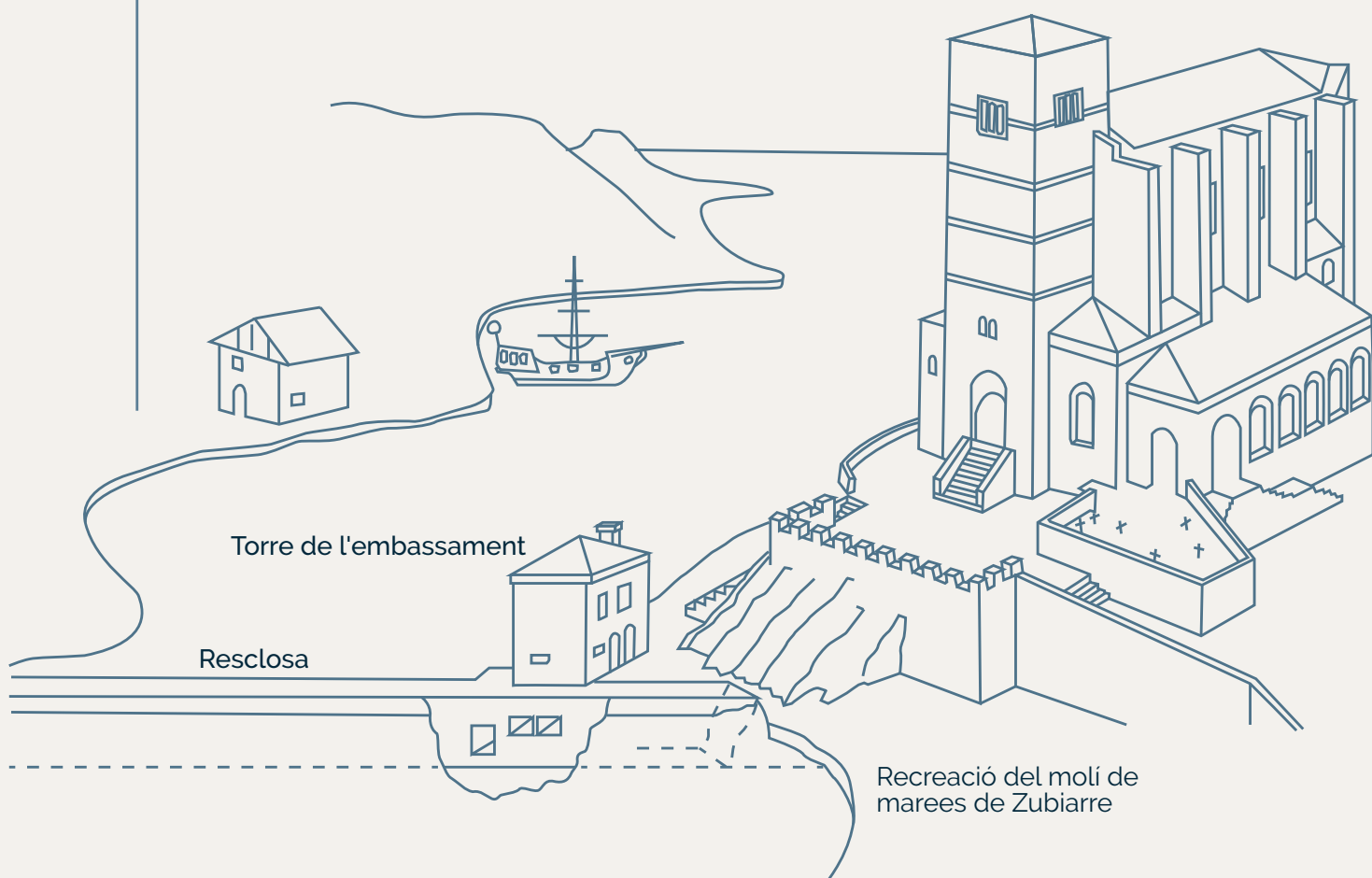
Gavarreres

Les dones van exercir de gavarreres, a vegades d'ajudants i, d'altres, com a propietàries del seu propi negoci.

L'any 1578 es va contractar Maria Elola per a l'explotació de la gavarra municipal; ella va fer el transport de persones i mercaderies entre les dues ribes del riu.

Les PRIMERES ACTIVITATS ECONÒMIQUES van ser derivades de la seva condició d'estuari.

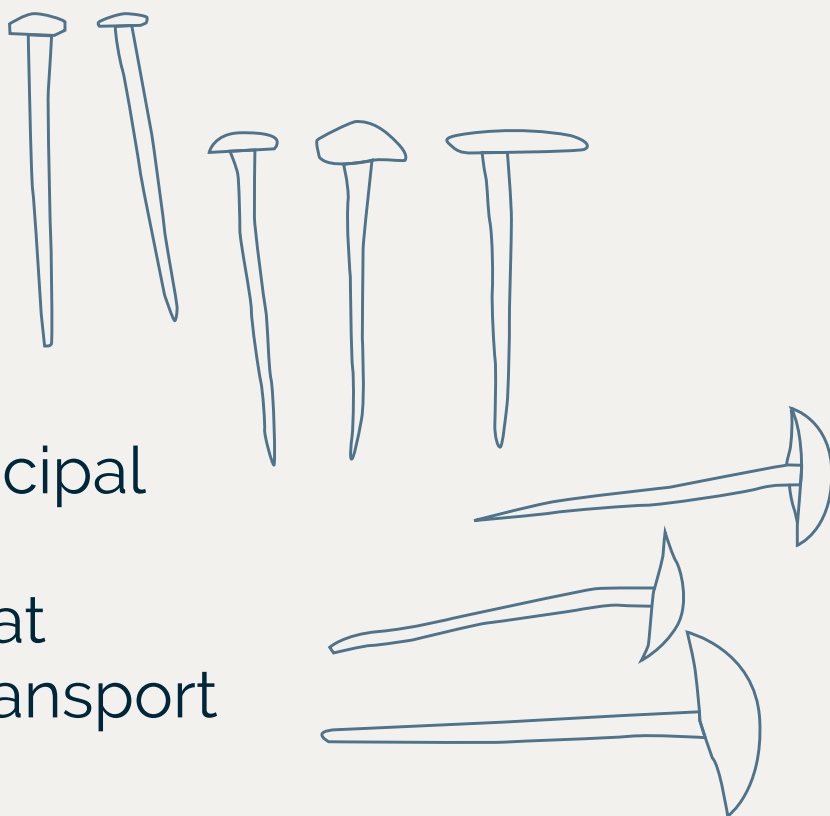
2 EL MOLÍ DE MAREES DE ZUBIAURRE, ubicat al mateix port, permetia descarregar directament els cereals de les bodegues dels vaixells. Els veïns de la vila, les tripulacions dels vaixells i les persones que treballaven a les ferreries i drassanes de riba es van beneficiar dels seus serveis de forma immediata.



Les PRIMERES ACTIVITATS ECONÒMIQUES van ser derivades de la seva condició d'estuari.

3 EL FERRO va ser, a partir de la segona meitat del segle XIV, el principal producte que va impulsar l'activitat comercial i de transport de Zumaia.

L'exportació del ferro elaborat a les ferreries de la conca de l'Urola va ser la base de la flota de transport, que actuava entre els grans ports situats entre el Mediterrani occidental i el nord d'Europa.



El mineral de ferro arribava per mar des de Bizkaia al port de Zumaia, es descarregava a lloms de mules a les llotges de Narrondo, Oikia i Bedua (Zestoa) i es transportaven a les ferreries.



Les llotges eren espais ubicats als ports marítims o fluvials on es cobraven taxes per la càrrega i descàrrega, emmagatzematge i pesada de les mercaderies.



BIZKAIA

Importació del mineral de ferro



NORD D'EUROPA

Importació de cereals

PORT DE ZUMAIA

Renteria Narrondo



Fàbrica de ferro de Narrondo

Riu Urola


Fàbrica de ferro de Igartza

Renteria Oikia

Renteria Beñua

 →
Transport del mineral.

 →
Transport de productes de ferro manufacturat.

 →
El transport del ferro i del mineral des de les llotges a les ferreries es feia a lloms de rècules de mules.

Ferreries ubicades a les regions del baix i mig (Azkoitia i Zestoa) del riu Urola.



onstrucció naval

Durant el segle XVI, la construcció naval va ser l'activitat més significativa de la localitat. Després d'un posterior declivi del sector, durant el primer terç del segle XX es va produir una reactivació gràcies a l'impuls de la indústria cimentera de la zona i la declaració del port d'"interès general de segon ordre", fet que va comportar a inversions públiques destinades a la modernització de les infraestructures portuàries, essencials per al desenvolupament econòmic del port.





Les embarcacions que es construïen a Zumaia eren de mida mitjana, amb capacitat per transportar entre 60 i 200 tones.

A partir de la segona meitat del segle XIV, es van construir vaixells destinats al transport de ferro i altres mercaderies entre els ports de l'Andalusia atlàntica (Sevilla, Cadis i Sanlúcar), els del Mediterrani occidental i el nord d'Europa. Després de l'arribada de Colom a Amèrica el 1492, la construcció naval es va orientar a la Carrera d'Índies i també a la construcció d'embarcacions per a les grans pesqueres de bacallà i balena a Terranova.



A partir del primer terç del segle XX, la varietat d'embarcacions construïdes és més àmplia: vaixells d'esbarjo, traineres, de pesca costanera i d'altura, per a vigilància de pesca, de passatgers o de cabotatge. A partir de l'any 1928, comencen a construir-se els bucs de fullola, els quals substitueixen els de fusta.



Drassanes de ribera. **Segle XVI.** Segle XX.

- | | |
|-------------------------------------|---|
| 1. Ondartxo 1536-1576 | 1. Pedro Alberdi 1908-1910 |
| 2. Erribera 1576-1595 | 2. Julian Alberdi y Cia. 1910-1918 |
| 3. Arrabalekoa/ Zubiaurre 1541-1590 | 3. Eraso y Cia. 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 Urbieto y Galarraga - Sociedad Regular Colectiva Galarraga y Urbieto 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 Cia. 1918-1920 |



Oikia

Gorostiaga

ZUMAIA

Santiago

Riu Urola

Basadi

Alai

Dones empresàries

Catalina Urkiola Zumaia, i Marina López, l'any 1580 van formar una societat per construir un vaixell de 130 tones per transportar llana a Normandia. Per a fer-ho, van demanar un préstec de 400 ducats cadascuna.

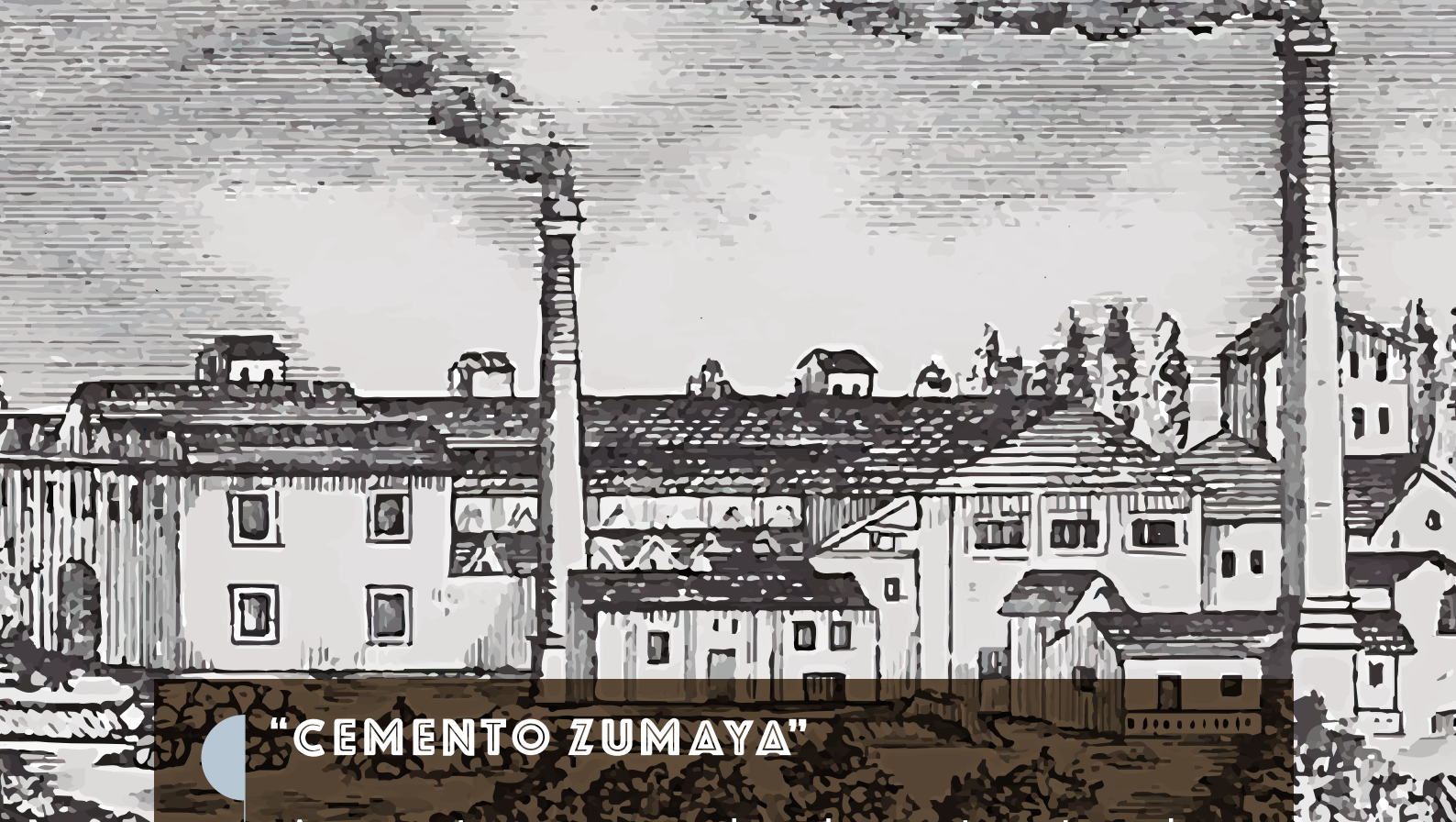
Francisca Labaien Hernández de la Torre va fundar l'any 1614 un convent a la casa-torre Torreateko, que va acollir la primera congregació de les Carmelites Descalces al País Basc.

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

umaia industrial

El ciment natural, principal
riquesa de la zona, va donar
lloc a una important
indústria cimentera. Junt
amb la fabricació de
màquines de vapor i motors
marins, maquinària de
precisió per a vaixells, així
com l'elaboració de
conserves de peix, van
configurar el
desenvolupament de la
indústria de Zumàia durant
els segles XIX i XX.





“CEMENTO ZUMAYA”

Aquesta marca de ciment natural o hidràulic va ser produïda per la indústria cementera des de mitjan del segle XIX. Va ser molt demanat i utilitzat per les seves excel·lents qualitats, sobretot en la construcció d'infraestructures hidràuliques. S'enduria molt ràpidament, fins i tot sota l'aigua del mar, sense que s'alteressin les seves qualitats. S'elaborava sense additius a partir de la calcinació de margues amb carbó mineral.



"CEMENTO ZUMAYA"

Els vaixells entraven al port amb carbó i en sortien carregats de ciment.

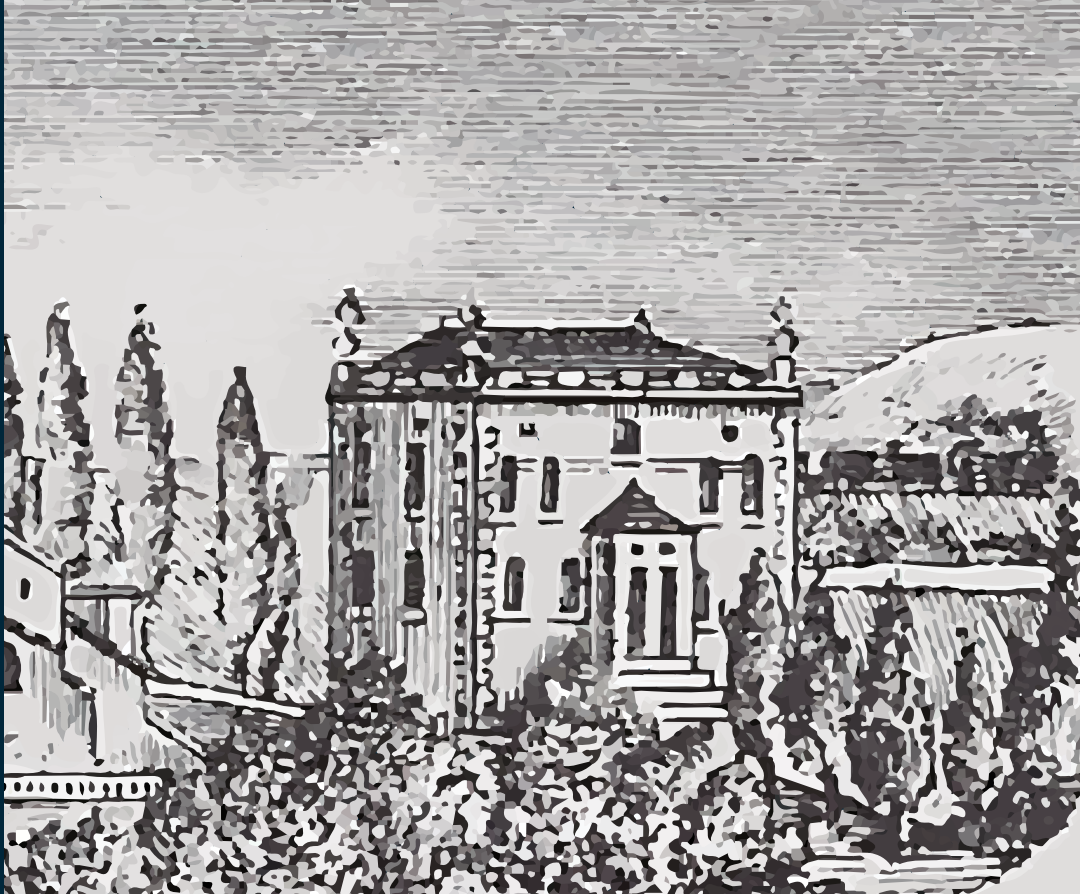


Magatzem de ciment natural.
Sansinenea.

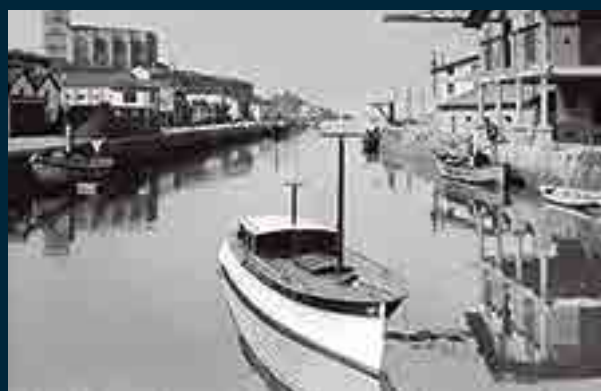


El ciment es transportava al port
des de les fàbriques d'Arroa,
Narrondo i Bedua en gavarres.





L'èxit d'aquesta indústria durant el segle XIX va provocar un creixement del trànsit naval. El port va ser declarat «d'interès general de segon ordre», la qual cosa va comportar inversions públiques per a la modernització de les infraestructures portuàries.



Moll de Santillana. Moll de L'Urola, 1926



Dones desempescant les xarxes.



Dones esganyant l'anxova per a la salaó.

Xarxaires treballant.



Escabetxaires

Cap el 1580, a Guipúscoa, va començar la conservació del peix en escabetx. Les dones s'instal·laven a la platja amb olles de coure i, després de netejar i tallar el peix, el fregien i l'introduïen en petits barrils, on es barrejava amb vinagre, sal, llorer i altres espècies. Les primeres conserveres eren artesanes; amb la industrialització aquesta activitat va passar a les fàbriques.



EL PAS DE LA VELA A LA PROPULSIÓ MECÀNICA

va donar origen, a principi del s. XX, a una nova activitat industrial basada en la fabricació de màquines de vapor i motors de combustió interna.





Les empreses mecàniques de Zumaia van ser, durant dècades, uns dels màxims proveïdors de propulsors per a la flota pesquera del Cantàbric, i van ser pioneres en el disseny i fabricació de motors d'explosió a Espanya.






L'

arribada del tren

Entre 1843 i 1853, Zumaia es va connectar per carretera amb interior peninsular i, l'any 1900, per ferrocarril. A més, entre 1926 i 1988, es va comunicar amb Zumarraga gràcies al tren de línia estreta de l'Urola, fet que va provocar el creixement del trànsit portuari d'importació de matèries primeres i ferralla i l'exportació del ferro produït a les grans forges d'acer situades a la vall de l'Urola, a Zumarraga i Legazpi. Llavors, seguiren el creixement de les flotes de pesca, la comercialització del peix i l'establiment d'indústries conserveres, així com l'activitat turística.





L'estació de Zumaia, igual que les de Zumarraga, Urretxu, Azpeitia, Azkoitia, Zestoa, fou dissenyada per l'arquitecte Ramón Kortazar. Responen a l'arquitectura d'estil neobasc i eclèctic més representativa de principi del segle XX. Constitueixen un dels conjunts de patrimoni del transport més importants de la comunitat autònoma del País Basc, tant per la seva originalitat com per la seva diversitat tipològica.

Inauguració de l'estació pel rei Alfons XIII, 1926.





Z

umaia turística

Zumaia, a final del segle XIX i principi del XX, va convertir-se en destí turístic de la costa gràcies a les platges d'Itzurun i Santiago, dotades de serveis com banys calents i cabines. Les estades del pintor Ignacio Zuloaga a la casa que va construir-se a Zumaia, el 1913, van atreure més visitants i estiuejants d'elit, molts d'ells provinents d'altres destins turístics com el santuari de Loiola i el balneari de Zestoa.

