

Geografía de Guipuzcoa / Serapio Mugica. - Barcelona : Alberto Martin, [ca. 1915]. - 1122 p. :il , 25 cm. - (Geografía del País Vasco-Navarro / Dirigida por Francisco Carreras Candi). - Edición electrónica a cargo de Juan Antonio Sáez García, 2007. (www.ingeba.euskalnet.net)

Puerto de Pasajes. Forman Su entrada los extremos del monte Ulia y del monte Jaizkibel, y es, sin disputa, el mejor y más seguro de esta costa.

Es tal la importancia que desde los tiempos más antiguos ha tenido este puerto por la gran afluencia de naves que se refugiaban en él, atraídas por la seguridad que ofrecía, así de la Real Armada como de las destinadas al tráfico comercial y especialmente de las que salían de los pueblos de esta costa a la pesca de la ballena y del bacalao a las aguas de Terranova; son tantas las divisiones, luchas y pleitos a que ha dado lugar durante muchos siglos entre los pueblos ribereños, con intervención frecuente del Estado y de la Provincia, absorbiendo la, vida entera de aquellos municipios, y es tal el renombre que ha adquirido en nuestros tiempos por los capitales que se han invertido en su mejora y por el movimiento progresivo que va experimentando de día en día, y talla importancia capital que encierra para el porvenir de Guipúzcoa, que es fuerza nos ocupemos con alguna extensión de su pasado y del presente.



Puerto de Pasajes

Conocido este puerto desde el tiempo de los romanos con el nombre de Oiarso y después con el de Oyarzun, pertenecía seguramente en la antigüedad al valle del mismo nombre, hasta la segunda mitad del siglo XII, en que se fundó San Sebastián.

Sin duda alguna, cuando los romanos trabajaron en las minas de Ardiiturri (95), el puerto de Oiarso sería utilizado por los descendientes de aquel gran pueblo, aunque sus geógrafos nada nos dicen acerca de este particular, ni los gánguiles que han explorado el fondo del canal, nos hayan acusado ningún vestigio de aquellos lejanos tiempos, acaso porque no se ha tenido ningún cuidado al arrojar al mar el fango extraído con la draga (96).

/279/ Se ha entendido generalmente que en la época citada quedó incluido el puerto dentro de los límites que se le asignaron a la actual capital de Guipúzcoa en la carta-puebla de Don

Sancho el Sabio, rey de Navarra, al decir: «Doy a los pobladores de San Sebastián por término desde Ondarribia hasta Orio y de Arenga hasta San Martín de Arano, todo el trecho que yo tengo en aquel término, todo lo que allí es de realengo». Más tarde; por la carta-puebla que dio Don Alonso VIII de Castilla a Fuenterrabía en 1203, se le asignan a esta localidad los territorios comprendidos entre el canal de Pasajes y la ría Bidasoa, pero el puerto quedó excluido de sus límites y continuó siendo de la pertenencia de San Sebastián, según se prueba con muchos documentos posteriores, que se han producido en los diversos pleitos sostenidos acerca de la jurisdicción del canal entre San Sebastián, Rentería, Oyarzun, Fuenterrabía, Pasajes y Lezo en distintas épocas. Podríamos, entre ellos, citar la R. C. extendida en dueñas a 6 de Junio de 1318 por Don Alonso XI de Castilla, donde se cita a la canal de Oyarzo, entre los puertos propios de San Sebastián; la Concordia asentada sobre el citado puerto el 26 de Febrero, de 1339 entre San Sebastián y Oyarzun; las confirmaciones favorables al derecho de San Sebastián otorgadas por el rey Don Enrique II el año 1176 y posteriormente en Palencia el 19 de Noviembre de 1377 y más tarde por Don Juan I en Valladolid el 8 de Agosto de 1379 y el reconocimiento por el preboste de Rentería en las Juntas de San Sebastián del año 1455; la sentencia arbitral del doctor don Martín García de Licona el 23 de Abril de 1455, otra igual pronunciada por Martín Martínez de Lasarte y Miguel Martínez de Urdayaga, jueces árbitros nombrados por San Sebastián y Rentería el 12 de Noviembre de 1456 y otra dictada por Juan Martínez de Rada y Miguel Sánchez de Huarte, asesores por dos famosos doctores de Salamanca llamados por la Provincia el 5 de Mayo de 1475, cuya sentencia y otras anteriores fueron confirmadas por los Reyes Católicos el 28 de Abril de 1479.

Plano del puerto de Pasajes / Levantado por... D. Vicente Tofiño. [No disponible]

Posteriormente, el emperador Don Carlos V, por su R. C. de 16 de Marzo de 1527 y otra de 9 de Abril, revalidó a San Sebastián en las regalías de que disfrutaba en el puerto, y una ejecutoria del año 1546, sentencia de 1590, real cédula de 20 de Septiembre de 1615 y las sentencias de vista y revista de 1631 y de 1640 y otras disposiciones que siguieron a éstas, han venido a ratificar el derecho de San Sebastián sobre el puerto de Pasajes, al mismo tiempo que prueban el cúmulo de reclamaciones y litigios que se han originado en el transcurso de los siglos entre los pueblos comarcanos que se consideraban con opción al disfrute de estas aguas, cuya sola enunciación podría suministrarlos materiales para un voluminoso tomo.

Es claro que a las pruebas aducidas por San Sebastián en sus litigios con los pueblos colindantes al puerto, han contestado estos con muchos argumentos favorables a sus pretensiones, y no ignoramos tampoco que hay escritores que dicen que no puede San Sebastián fundamentar su derecho al **/281/** puerto, alegando que éste se halla comprendido dentro de los términos que se le concedieron en la carta-puebla, porque conforme a la declaración del consejo Supremo, confirmado por Enrique II en 1374, los puertos de mar son públicos y pertenecen al Rey. Y añaden que aún en el privilegio citado de 1376, se dice por el mismo Monarca, «que de derecho el dicho puerto de Oyarzun, sea nuestro e so el nuestro

señorío». Pero ello es que a pesar de todos los alegatos presentados contra San Sebastián por las otras partes reclamantes en los interminables y costosos pleitos que se han originado con motivo del puerto de Pasajes, provocando, en más de una ocasión, la lucha a mano armada, que ocasionó muchos muertos, talas é incendios, la actual capital de Guipúzcoa fue dueña del puerto, cobrando por medio de sus guarda-puertos primero y de sus regidores-toreros después, los arbitrios concedidos por el Estado y llevando a cabo otros muchos actos de posesión que no dejan lugar a dudas, acerca del dominio que ha ejercido San Sebastián en el canal de Pasajes, fuera éste, en su principio, adquirido conforme a derecho ó no (97).

Pasajes.- Vista tomada desde la entrada del Puerto [Fotografía no disponible]

Para la defensa del puerto, levantó San Sebastián, a principios del siglo XVI, una torre circular de piedra sillar, en el mismo punto que ocupa actualmente el embarcadero de Pasajes de San Pedro.

/282/ Fué visitada esta fortaleza por el emperador Don Carlos V el año 1539, al atravesar el puerto en su viaje a los Países Bajos.

Para la guarda de la torre y del puerto, ponía San Sebastián un alcaide ó guarda-puerto. También la provincia se interesaba en la custodia de un punto de tanta importancia, como lo prueba el acuerdo de las juntas de Elgoibar de Abril de 1543, encomendando al comisionado que iba en su representación a la corte, las gestiones necesarias para que S. M. proveyese la expresada fortaleza de artillería y pólvora, al mismo tiempo que se le interesaba también en el asunto al Capitán general de la Provincia. Sin embargo, la provisión del armamento para este fuerte, así como la del personal, debió correr a cargo de San Sebastián, según nos lo indica el acuerdo de su ayuntamiento de fecha 6 de Marzo de 1651, en el cual consta la compra de cuatro piezas de artillería al mercader flamenco don Román Rameri para la plataforma *del pasaje*, como entonces se decía.

Este alcaide y guarda-puerto, nombrado por San Sebastián, era el que corría con su representación en el canal para la recaudación de los arbitrios y observancia de los demás derechos de que disfrutaba esta entonces villa.

Desde el año 1600, los cuatro regidores que formaban parte del ayuntamiento de San Sebastián, eran los encargados de cuidar de la torre del puerto, alternando cada tres meses en la asistencia personal en dicho fuerte. El regidor que asistía en la fortaleza, durante los tres meses de su estancia, era capitán de los vecinos del lugar de Pasajes y de la población de Alza, comandándolos en caso de guerra, y sin duda era ésta la fuerza de que disponía en

calidad de alcaide de la torre, para la defensa de ésta en casos de necesidad. Antes y después de aquella asistencia, era cabo nombrado por la villa para todas las rondas y demás funciones de guerra en San Sebastián, a las órdenes del alcalde, que hacía de capitán, conforme a los usos de la provincia.

Aparte de los seis reales diarios de sueldo que percibía el regidor encargado del puerto, en los tiempos indicados tenía una porción de ingresos más que hacían apetecible dicho cargo. Uno de aquéllos consistía en el impuesto de lástraje que cobraba, a razón de ocho reales batelada, a todos los que tomaban lastre en el puerto. Otro era el de la sal, que hacía pagar a razón de un escudo por cada cien fanegas, calculándose que entrarían al año de cuarenta a cincuenta mil fanegas de dicho artículo. También cobraban derechos de anclaje y mollaje y dos reales a cada bajel de los venaqueros de Vizcaya que conducían el mineral de hierro para las herrerías de Oyarzun y Rentería, y en tiempos no vedados para las de Artikutza y algún otro punto de la frontera navarra, y se calculaba en 60 el número de las embarcaciones de este género, que hacían la indicada travesía dos ó tres veces cada una durante el verano, con cargamento de 500 quintales; próximamente en cada viaje.

Fuera de estos impuestos, que eran los más productivos, recibían su platito de pescado de las lanchas pescadoras que arribaban al puerto y otros /283/ gajecillos más de esta índole, por consentir que atracasen las embarcaciones en puntos adecuados o por tenerles propicios a cualquier evento, puesto que eran los atrios absolutos del puerto.

Las mejores tandas para los regidores, y, por lo tanto las más codiciadas, eran la primera de Enero, Febrero y Marzo y la última de Octubre, Noviembre y Diciembre, siendo ésta la razón de que se sortearan las tandas entre los cuatro individuos que desempeñaban aquellos cargos.

En el primer trimestre, venían de Francia los navíos cargados de sal y se aprestaban los de pesca para las nuevas faenas. En el último volvían de Terranova los navíos de pesca de ballena y de bacalao cargados de grasa y pescado, y al descargar su mercancía tomaban lastre para invernaren dicho puerto.

El número de esta clase de embarcaciones, que invernaban en el puerto, solía ser muy crecido, porque aparte de las del país, quedaban muchos navíos franceses, en su mayoría bretones.

Todos los bajeles que se fabricaban en esta costa, se conducían también a Pasajes a concluir de labrar, aprestar y arbolar, porque no había otro puerto en que estuviesen los navíos a flote en baja mar. El año 1617 había más de diez navíos grandes de más de 600 toneladas en las indicadas condiciones.

De todos los impuestos mencionados, nada entraba en las arcas del municipio de San Sebastián, que a este objeto contaba con otros más importantes, sino que de ellos se utilizaba por entero el regidor de tanda.

En las ordenanzas dispuestas por el corregidor señor Cano y Mucientes en 1758, se le asignaban al regidor de tanda en la torre diez reales diarios, más sesenta y seis de la visita anual que tenían que girar a las jurisdicciones de ambos Pasajes y a los límites y mojones con Rentería y Lezo.

A cada uno de los dos guardias de dicha torre, se les señalaban tres reales diarios.

En la plataforma que rodeaba a la torre, había en 1625 trece piezas de artillería de hierro y bronce y en 1794 una batería de ocho cañones.

No se consideraba, sin embargo, suficientemente garantido el puerto en caso de guerra con esta sola fortaleza, sino que se temía la eventualidad de que el enemigo pudiera desembarcar en alguna de las ensenadas próximas y apoderarse de la torre, que, al decir de un contemporáneo, solo poseía unas débiles verjas de madera, que cederían a la primera descarga de mosquetería. Por eso, al finalizar el siglo XVI, se preocupaba el ayuntamiento de San Sebastián de mejorar la fortaleza anterior y de construir otra nueva en punto adecuado. También la provincia y el Estado se preocupaban de la mismo, siendo buena prueba del interés que había en las altas esferas por garantizar en lo posible la seguridad del puerto, el que el rey Don Felipe III, en su viaje a la frontera el año 1615, se detuviese a visitar el canal el día 7 de Noviembre y le enviase, a consecuencia de aquella visita, dos años después, comisionado, /284/ al capitán Diego de Villalobos, para que le informase de varias particularidades concernientes al puerto, y le dijese si creía que bastaba la torre existente para asegurar este punto de todo golpe de mano ó si convendría levantar otro fuerte en paraje más apropiado. El capitán Villalobos vino sobre el terreno en 1617, y para cumplir fielmente con su cometido, celebró importantes conferencias con personas enteradas de los asuntos del puerto, revisó muchos documentos, se hizo cargo de las aspiraciones de los pueblos comarcanos y visitó detenidamente el canal en toda su extensión, presentando seguidamente su descargo, en el cual emitía su parecer de que el Monarca debía retrotraer a su poder el puerto de Pasajes, quitando a San Sebastián todos los derechos que, se le habían concedido, para establecer de este modo el libre comercio, que tanto importaba a la vida de los pueblos ribereños, agobiados y desiertos porque se hallaban privados de todo disfrute en las aguas que lindaban con sus casas. Era de opinión también de que debía construirse nueva fortaleza en la Punta de Churrutallo, que se hallaba en la jurisdicción del otro Pasajes, en punto donde a la sazón existían dos molinos. Coincidió esta opinión de Villalobos con otras anteriores, y vino a robustecerla más una sentencia dictada en la cancillería de Valladolid el 24 de Septiembre de 1619, en pleito que se litigaba entre San Sebastián y Rentería, donde se mandaba, entre otras cosas, que para la guarda del puerto se hiciese una torre en la parte que señalaba la consulta, para cuya fábrica había de ayudar San Sebastián con los diez mil ducados (27,500 pesetas), ofrecidos para la fortificación de la ciudad. También se disponía, en dicha sentencia, que se pusiese en la nueva fortaleza una de las dos compañías de infantería que guarnecían a San Sebastián.

Como consecuencia de todo lo expuesto, dieron comienzo las obras de la nueva fortaleza el 17 de Junio de 1621 en el paraje designado de Churrutalla, colocándose la primera piedra en el sitio que había de ocupar la puerta principal, con la bendición del vicario del lugar don Antonio de Zavala y ante gran concurso de gentes que acudieron de Guipúzcoa, Navarra y Francia, según nos lo dice un historiador contemporáneo (98). Una plancha de plomo iba adherida a la primera piedra, con una inscripción que decía así: «Reinando Don Felipe Cuarto de Castilla se comenzó este fuerte de Santa Isabel. Mandolo hacer don Juan de Mendoza, Marqués de la Inojosa, en el año de 1621 » .

Otra lápida se puso en la parte izquierda del castillo, que decía así:

REYNANDO DON FELIPE IIII DE = CASTILLA = SE COMENZO ESTE FUERTE DE =SANTA
YSABEL. MANDOLO HACER = DON JUAN DE MENDOZA MARQUES= DE LA HINOJOSA
EN EL AÑO =DE 1621

Se hizo la obra, según la traza del ingeniero don Tiburcio de Spanoqui, ejecutándola Joanes de Iguerategui, natural de Amézqueta y vecino de **1285/** Villabona, bajo la dirección del capitán Lupercio de Oriola, natural de Zaragoza.

Este fortín de Santa Isabel!, situado a la izquierda del puerto, según se entra en él, estaba algo elevado sobre el muelle: tenía una batería baja en una casamata y otra alta encima de ella, capaces ambas para doce piezas de artillería; una abundantísima fuente a la entrada, dos bóvedas pequeñas a prueba de bomba, un cuartel para 30 hombres y alojamiento deficiente para los jefes y el capellán. Sus fuegos defendían y enfilaban muy bien la entrada del puerto, pero no podían dar la menor protección a los buques que se retiraban a él, porque podían ser perseguidos hasta la entrada misma por el enemigo que quedaba resguardado de nuestra artillería en los dos lados de la boca del puerto.



Ruinas del Forte de Santa Isabel

Esta circunstancia y la de haberse apoderado del puerto las tropas francesas que penetraron por esta frontera el año 1638, comandadas por el príncipe de Condé, que mando los buques surtos en dichas aguas, a pesar de la defensa que según el doctor Camino (99) hizo el regidor-torrero don Juan de Vergara, obligó a pensar en la necesidad de levantar una fortaleza más

potente en esta raya de Francia, que sirviera a la vez para cerrar el paso al enemigo que quisiera penetrar por este lado de España, y para defender el puerto de Pasajes de todo golpe de mano, así por tierra como por mar, dada /286/ la mucha importancia que podía tener en todo momento para la seguridad de la armada española. Al efecto, vino a esta frontera, a principios de julio de 1639, el célebre ingeniero don Antonio Gandolfo, teniente de maestre de campo, y después de recorrer toda esta parte del Pirineo, se fijó para el caso en el alto de Basanoaga, inmediato a Rentería, de completo acuerdo con el Marqués de los Vélez, que hizo aquí la campaña de 1638 y era a la sazón Virrey de Navarra, y de todos los jefes que pelearon con el enemigo en esta zona, hasta que le hicieron traspasar el Bidasoa el 7 de Septiembre del mismo año de 1638.

En su consecuencia, se talaron en todo el ámbito que había de ocupar la fortaleza, los castaños, nogales y robles que crecían en aquel suelo, tanto los que correspondían al concejo como a los particulares, quedando estos materiales apilados para ser utilizados en la obra proyectada por Gandolfo. Los habitantes de la villa de Rentería, enteramente destruida por el francés en la invasión de 1638, debían trasladarse dentro de los muros de la nueva plaza, conforme se les previno por R. C. de 8 de Febrero de 1643, y se llevaron a cabo los trabajos preparatorios con tal actividad, que ya el 26 de Marzo de este año quedaron trazadas las calles, la iglesia y demás edificios públicos y daba por terminado el proyecto el comisionado especial don Diego de Isasi y Sarmiento, del consejo de guerra, ayudado por su pariente y famoso ingeniero el padre jesuita Francisco de Isasi y por el acreditado arquitecto Cristóbal de Zumarrista, habiendo presenciado las faenas preliminares, varios generales y ministros del consejo. San Sebastián se opuso a la construcción de esta plaza militar por temor a que le pudiera sobrevenir de ahí alguna merma de sus derechos en el puerto de Pasajes, en beneficio de Rentería, su eterna rival, y alegaba, entre otras razones, que los cañones colocados en Basanoaga, aún los de mayor calibre, no podrían alcanzar a la boca del puerto, y serían por tanto inútiles para evitar la entrada de los buques enemigos. Lo grandioso de la empresa y la serie de infortunios que, a partir de aquella fecha, padeció España, no permitieron que pudiera realizarse tan magno proyecto, al cual San Sebastián hizo, como se ha dicho, toda la contra que pudo.

De nuevo Francia invadió este territorio el 1719 y las tropas del Duque de Berbick, mandadas por Cadrieu, atacaron el fuerte de Santa Isabel por la parte de la montaña y se apoderaron de él, al mismo tiempo que incendiaban y destruían los buques surtos en el puerto.

El 1794, las tropas de la convención hollaron otra vez nuestro suelo, revelando, entre otras cosas, que dejaban hartos que desear los medios de resistencia que se habían dispuesto en esta zona para impedir el avance de los ejércitos enemigos, y con el fin de evitar la repetición de estos hechos, se encomendó a una brigada de generales el estudio de las defensas que se podrían levantar en esta parte de la frontera para cerrar el paso al ejército invasor, /287/ reanudándose con este motivo estudios que anteriormente se llevaron a cabo con igual objeto.

Los generales O'Farril, Morla y Semper, encargados de esta comisión, dieron su informe el 25 de Enero de 1797, y aunque venían a coincidir con Gandolfo en que la plaza que se crease había de situarse cerca de la frontera, de modo que pudiese cubrir el puerto de Pasajes, no fueron de parecer, sin embargo, de que esta fortaleza se levantase en Basanoaga, como opinaba aquel teniente de maestre, de campo, ni en el cerro de Santa Bárbara de Hernani, ni en el monte de San Marcial de Irún, ni en la loma de Santa Engracia de Fuenterrabía, ni en el alto de Urkabe de Oyarzun, como se había insinuado en otras ocasiones, sino en el paraje llamado *Usategui*, cerca del monte Urkabe de Oyarzun. Para obviar el inconveniente de que adolecía el castillo de Santa Isabel, que no podía guardar más que la entrada del puerto con fuegos de enfilada, proponía la brigada que, en la cima del último cerro de Jaizkibel; que forma la punta de Arando el grande, se estableciera una batería de cuatro cañones de a veinticuatro y dos morteros cónicos de a diez pulgadas, con el objeto de guardar la parte fuera del mar y evitar que los buques se acercasen, No pareciendo esto bastante, el general de ingenieros Hurtado, en la nota que añadió al informe citado, emitía su parecer de que podían ponerse en caso de guerra algunas fragatas y lanchas cañoneras, para mejor defensa de las orillas del puerto, Calculaba este general que las obras proyectadas para completar aquella fortificación, trabajando de continuo, durarían de treinta a cuarenta años, y que su importe ascendería a una cantidad comprendida entre veinticinco y treinta millones de pesetas.

Dicho se está que nada se hizo y que quedaron las cosas en el mismo estado, con un proyecto más sobre los anteriormente estudiados.

La torre primitiva, levantada por San Sebastián, se utilizó para alojamiento del regidor-torrero, que hacía las veces de alcaide, hasta 1805, pero desde aquella época la habitaron los capitanes de puerto, hasta que se inutilizó a causa del incendio que sufrió durante la primera guerra civil el 1835. Ocupaba, como se ha dicho, el mismo punto que el actual embarcadero de Pasajes de San Pedro.

El fuerte de Santa Isabel se inutilizó en 1867, y aún se ven sus ruinas en la parte de Pasajes de San Juan.

En caso de guerra, se vería actualmente defendido el puerto de Pasajes y la parte del mar inmediata a su entrada, por los fuertes de nueva construcción ejecutados en el monte de San Marcos y en Guadalupe y por las baterías del monte Ulía.

El capitán Villalobos, en su informe de 1617 a que se ha hecho referencia anteriormente, proponía otro medio original, aunque bastante usado en tiempos pasados, para impedir la entrada de los navíos en el puerto de Pasajes. Decía que una vez construido el fuerte de Santa Isabel, podía ponerse a **/288/** la entrada del canal, en casos de guerra, una cadena hecha de trozos de mástiles, guarnecidos de hierro y trabados, aprovechando para este artefacto, los que había en el canal, de los navíos que fueron a pique. Añadió que la operación de correr la

cadena se hiciese con una barca, en la cual dos hombres la fuesen sujetando hasta colocarla en la orilla de la parte de San Sebastián, amarrándola con un candado. Para recoger la cadena, proyectaba un torno que la fuese arrollando.

Sin duda se llevó a ejecución este proyecto, puesto que en 1636 se dio una R. C. concediendo a la villa de San Sebastián el manejo de la cadena que confeccionó a su costa para el empleo expresado, y con fecha 13 de Marzo de 1639, se dictó otra en la cual S. M. encargó a la misma que pusiese una cadena en el bocal, cerrando con ella su puerto de noche, como se había acostumbrado antes, para impedir la sorpresa de cualquier bajel enemigo, mayormente de los que traían artificios de fuego para abrasar los navíos surtos en el puerto, órdenes que volvieron a repetirse los años 1640 a 1644.

Al mediar el siglo XVII, se le disputó a San Sebastián el derecho de abrir y cerrar el puerto con la citada cadena, pero consiguió que se le rehabilitara en sus atribuciones anteriores, y en su virtud el año 1651 se ocupaba en elegir árboles en sus bosques, y encargar los hierros necesarios para preparar una nueva.

El 1667, por celos de la armada que levantaban los franceses en la Rochela, mandó S. M. que se colocase en el puerto la gran cadena de hierro.

Hemos dicho que en tiempos pasados debía ser frecuente este medio de defender las entradas de los puertos, a falta de ingenios más eficaces, y recordamos a este propósito la gloria que alcanzó un intrépido marino de Irún, Pelegrín de Uranzu, capitán de uno de los dos buques de la escuadra de Bonifaz, que el 3 de Mayo de 1248 rompieron el puente de barcas, maderos y cadenas de Triana (Sevilla), motivando con este acto de valor y destreza, la pronta rendición de los moros que ocupaban la plaza.

No hay duda que la capacidad y extensión del puerto de Pasajes era antiguamente mucho mayor que en estos últimos siglos en que se ha ido cegando progresivamente, a juzgar por los hechos que conocemos y por las referencias que nos han dejado los escritores que han venido ocupándose de este particular (100).

Es seguro que con las mareas ordinarias subían las embarcaciones hasta Rentería, que si se llamó así fué porque efectivamente era una *rentería*, ó sea el punto .donde se cobraban las rentas reales de los géneros que se cargaban y /289/ descargaban allí, y donde se hallaba el peso y depósito de hierro y vena que salía y entraba del puerto llamado entonces de Oiarso. Para todas estas operaciones, tenía un muelle y un edificio adecuado con el peso real y un administrador. Al apoderarse del puerto San Sebastián, con la serie de pleitos que se entablaron entre esta villa y las localidades ribereñas y con los encuentros a mano armada y saqueos é incendios que se llevaron a cabo por los habitantes de los pueblos interesados, fue retirándose el comercio de la parte de Rentería, y vino al mismo tiempo el abandono de aquella porción del canal, que se fue encenagando cada vez más, hasta el extremo de que los barcos

no pudieron subir hasta la villa y su casa-lonja, quedó de hecho anulada. Sin embargo, Oyarzun y Rentería, que disfrutaban a partes iguales de los derechos de la lonja, siguieron sacándola a subasta el día 2 de Febrero de cada año, hasta el de 1864 próximamente, aunque no se presentaba postor desde el año 1780.

Estado actual del antiguo puerto de Rentería [Fotografía no disponible]

Hay quien dice (101), que a mediados del siglo XVII se colocaban todavía a flote en baja mar los navíos a cuatro hileras por banda, y al principiar el siglo XIX, no podía hacer cabeza en el puerto una fragata de la real armada.

La brigada de generales, en el informe que hemos indicado antes, decía que a principios del siglo XVIII, entraban buques de doscientas toneladas a cargar y descargar en Rentería, y que en el mismo pueblo había un astillero /290/ donde se construían el siglo XVIII navíos de guerra. Añadían que hacia el año 1772, se construían todavía esta clase de navíos en Bordalaborda, por la parte de Lezo.

¿Qué causas han motivado el relleno del canal? El primero y principal ha sido, a nuestro juicio, el lastre que dejaban los muchos navíos que entraban en el puerto.

Antiguamente los vecinos de Rentería, Alza; Pasajes y Lezo, vendían libremente la piedra necesaria para el lastre a los dueños y maestros de los navíos, extrayéndolo del canal en bajas mareas, sin que nadie les pusiera impedimento, y con este ejercicio se sustentaban muchas familias, especialmente los pobres, mujeres y huérfanos, vendiendo a cuatro reales batelada. Por entonces San Sebastián se ocupaba de mantener limpio el canal, como nos lo demuestra un acuerdo de su Ayuntamiento de fecha 7 de Agosto de 1587, por el cual se prohíbe coger ni dejar lastre a las naos en el puerto, «que es de jurisdicción de esta villa, porque con ello echan a perder el canal», pero dieron comienzo en los primeros años del siglo XVII, las obras de la plataforma pegada a la torre, para colocar la artillería que había de guardar el puerto, y por orden del regidor-torrero, los navíos descargaban el lastre al pié de la torre, para macizar con él la plaza. Cuando acabó la obra, continuaron los encargados recibiendo el lastre de balde y empezaron a darlo, pagando ocho reales batelada a los que lo necesitaban, prohibiendo el que las embarcaciones pudieran hacer la carga y descarga en otro paraje, so pretexto de que se ensuciaba el canal. Con esta determinación, quedó estancado el lastre por los regidores-torreros, llegando su codicia a tanto, que empezaron a sacarlo en las canteras, en vez de extraerlo del canal en bajas mareas, como se hacía antes.

Plan du port du Passage en Espagne / por M. de Fer. - 1723. - [No disponible]

Quejóse Motrico en las Juntas provinciales de Elgoibar de 1606, de los excesos que cometía el representante de San Sebastián en el puerto, y acordaron éstas que el torrero no pudiese quitar el lastre que traían las embarcaciones de la Provincia, y no impidiese tampoco tener pesa y partición de los mareantes. De nuevo en las Juntas de Fuenterrabía de 1611, se ven obligados los representantes de la Provincia a entender en el asunto, a consecuencia de la queja elevada por los pueblos ribereños porque el torrero estancaba el lastre, y acuerda la Provincia, con protesta de San Sebastián, abrir una información para esclarecer los hechos. .

En las Juntas de Guetaria de 1616, Rentería alega «que hace algunos años los regidores de San Sebastián que asisten en la torre del puerto de Pasaje, no dejan cargar el lastre en los navíos donde ellos quieren, ni les dejan volver a tomar el que ellos descargaron, sino que han tomado de su mano y a precios subidos, por particular granjería suya, y pide que la Provincia tome por su cuenta el pleito que siguen contra San Sebastián, para que puedan cargar el lastre libremente». «La Junta acuerda que el alcaide-torrero de San /291/ Sebastián, señale puesto donde con comodidad puedan echar el lastre y cargar y dejen echar y tomar cuando quisieren sin impedimento, y en caso contrario tome la Provincia la causa por suya. Que también puedan tomar lastre de donde quisieren con tal de no causar perjuicio a tercero». San Sebastián protestó de nuevo contra un acuerdo tan justo y razonable, amparando de este modo las demasías de sus representantes en el puerto, que no dejaron de utilizar tan valiosa y eficaz ayuda para seguir dictando medidas injustas y abusivas.

Claro está que este sistema de cargar y descargar el lastre, venía en perjuicio notable del canal, puesto en planta precisamente por los propios encargados de la custodia y mejora del puerto. Cuando no había regidor-torrero, se recogía en bajas mareas el lastre que echaban unas naves, para cargar otras, y no sufría perjuicio el canal, pero con el sistema impuesto por los regidores-toreros, no solo quedaba el lastre ocupando el lugar que debían ocupar las aguas, sino que arrancaban los nuevos materiales de las canteras situadas a la orilla del agua, de modo que los desperdicios fueran a engrosar los montones de lastre que quedaban en el fondo.

Verdaderamente, si los regidores-toreros de San Sebastián, en virtud de los pleitos que sostenían con Rentería y Oyarzun, se hubieran propuesto inutilizar el puerto en la parte superior del canal que correspondía a la jurisdicción de aquellos pueblos, no lo hubieran hecho mejor.

Como la segunda de las causas que contribuyeron a cegar el canal, podemos anotar los navíos que se perdieron en el canal y no fueron extraídos (102).

/292/ En tercer lugar podemos apuntar; los acarreo del río Oyarzun, que han ido en aumento en estos últimos siglos, a medida que los bosques de las cuencas que abarcan dicho río y sus afluentes han ido disminuyendo, para dejar su lugar a las tierras sembradías, más fáciles de

ser arrastradas por las aguas pluviales. Pero las tierras de aluvión que han ido rellenoando el canal de Pasajes, no procedían solamente del arrastre de las tierras roturadas para dedicarlas a las faenas agrícolas, sino de las escombreras de las minas, bastante abundantes en esta región, y especialmente de la pernicioso costumbre que estuvo en boga entre los naturales de Oyarzun para poner al descubierto las minas que querían explotar. Consistía el ingenioso medio de que se valían los mineros de esta región, en roturar suficientemente la tierra para dar comienzo a los trabajos, y una vez hechos los preparativos necesarios, abrir un cauce a la regata inmediata, de modo que sus aguas cayesen sobre la mina y arrastrasen las capas de tierra que recubrían el filón, hasta que quedase el mineral completamente en descubierto. Sobre todo, durante los temporales de invierno, cuando se forman impetuosos torrentes de agua en aquellas accidentadas pendientes, es fácil conducir grandes cantidades de este líquido a parajes determinados y utilizar su ayuda en esta clase de faenas.

Las Juntas de esta Provincia tomaron varios acuerdos, en el siglo XVII, para evitar este medio de descubrir las minas y limpiar el mineral, que tanto perjuicio causaba en todos los ríos y especialmente en el canal de Pasajes, pero no le era fácil evitar su repetición los días de grandes avenidas.

De este modo se acarreaban, por medio del río Oyarzun, grandes cantidades de tierra al canal de Pasajes, donde la corriente del río, detenida por los montones de lastre y los buques perdidos, iba depositando los materiales que arrastraba. en lugar de llevarlos al mar en mayor cantidad, como hubiera sucedido de no tropezar con los obstáculos de que se ha hecho mención.

A las causas que se han expuesto para el relleno del canal, podrían añadirse los despojos procedentes de los buques surtos en el puerto, especialmente cuando se refugiaban en sus aguas las embarcaciones balleneras; los escombros de las canteras que lindan con el canal, y los que proceden de los pueblos ribereños, etc.

El relleno que iba experimentando el canal, limitando de día en día la parte fondeable donde podían acogerse las embarcaciones que buscaban refugio /293/ en estas aguas, hizo ver la necesidad imperiosa de que se pensara seriamente en impedir las causas que motivaban la obstrucción y en buscar el medio de que se atendiera a su limpia. La primera determinación que encontramos encaminada a este fin, es una R. C. de 1609, por la cual se destinan 24,000 ducados para obras y limpia del puerto, sin que tan plausible proyecto pasase de tal (103).

También San Sebastián se vió obligada a tomar alguna medida en el sentido indicado, y en 1615 dice «que para dar satisfacción a S. M. y al mundo de la culpa que se le ha querido atribuir, se dispondrá y animará a la limpia, aunque sea valiéndose de la ayuda de los vecinos...y pide se vea si en esa corte se halla persona ó se haga venir de Italia ó de Flandes ó

se comunique a un criado de S. M. que sirve en la guardia de los archeros, llamado Alverá, /294/ que dicen ser práctico en esta materia, el cual lo vaya a ver y ordenar lo que convenga".

Faro cabo de la Plata, en Pasajes de San Pedro. [Fotografía no disponible]

Vemos después una Real resolución, dictada por consulta del Consejo de Guerra en sala de justicia de 28 de Septiembre de 1618 y 20 de Febrero de 1619, mandando que se limpiase el puerto y su canal a costa de la ciudad de San Sebastián, que venía exigiendo algunos derechos a las embarcaciones con aquel objeto\ .pero no aparece que se hubiere practicado ningún trabajo en el canal.

En vista de que ni el Estado, ni San Sebastián, ponían en vías de realización ningún medio práctico para conservar el puerto, tomó parte la Provincia, elevando una representación a S. M., que dio por resultado una R. C. de 8 de Julio de 1675, por la cual se le encargaba que propusiese los oportunos arbitrios para invertir su producto en limpiar el canal, como lo hizo seguidamente, proponiendo la imposición de ciertos derechos sobre los buques que entrasen en el puerto, los cuales fueron aprobados con algunas modificaciones, por tiempo de veinte años, por R. C. de 19 de Agosto de 1677. Consistían estos impuestos en medio real de plata por cada tonelada de los barcos de mayor porte, así como de las embarcaciones de los naturales de la Provincia que se aprestasen para la pesquería de Terranova; Noruega, etc.; ocho reales a las lanchas pesqueras y otros barcos menores; seis a las chalupas, etcétera (104).

Por R. C. de igual fecha, se encargó a San Sebastián que el regidor que asistía en la torre tuviese especial cuidado y vigilancia de que ninguno de 10Si barcos que arribasen al puerto, echasen lastre, zah6rr'a, ni otra bascosidad, sino era en el paraje llamado *Sableo*. «De haberse echado este género de cosas, añadía, ha nacido la ruina del puerto, que obliga a tratar de su remedio, y así conviene que por todos los medios posibles se procure su limpieza y que esté navegable».

Apenas la Provincia quedó facultada para la exacción de los arbitrios a que hemos hecho referencia, encargó a San Sebastián la administración de los mismos, por contar ésta con personal habituado a su recaudación, la cual dió comienzo desde principios de Enero de 1679.

Dejaron transcurrir algunos años para disponer de un fondo con el cual se pudiera hacer frente a los gastos que habían de originar las obras de limpieza, cuando en 1686 se descubrió un banco de arena que atravesaba la canal. Lo examinó el ingeniero don Hércules Torrelli, que por este tiempo trabajaba en San Sebastián, calculando que se necesitaban 3,000 duros para desembarazarla, y la Provincia, reunida en las Juntas de Segura en Mayo del año siguiente, encomendó el estudio y la realización de este trabajo a don Ignacio de Leizaur, de la Orden de Santiago, y a don Juan Bautista de Amezqueta, /295/ capitán de caballos corazas. Dichos señores otorgaron escritura de compromiso, el 29 de Agosto de dicho año de 1687, Con el

ingeniero don Antonio de Reinao, natural de la isla de Malta, por la cual contrajo éste la obligación de hacer desaparecer el banco de arena que atravesaba la canal, desde la montaña del Cod del Maste hasta el fuerte de Santa Isabel, de manera que en baja mar de aguas vivas hubiese la profundidad de veinte codos, y la Provincia había de abonarle la cantidad de quince doblones al mes en el término de un año, proporcionándole además los materiales y personal necesarios para el manejo de dichos aparatos. Se hicieron, al efecto, un pontón y dos barcazas con cucharones y cadenas de hierro y otros aparejos necesarios para su uso (105), y con ellos se dio «principio a deshacer el dicho banco con felicidad tal que promete la consecución y logro del fin de la limpieza del dicho puerto», según decían en las Juntas de Azpeitia de Mayo de 1688 los comisionados nombrados por la Provincia para informar en el asunto.

Hasta fines de Abril de 1688, se llevaban gastados 3 5,778 reales de plata y quedaban en caja, como resultado de los arbitrios recaudados, 1,702 reales.

Estos arbitrios producían al año, próximamente, la cantidad de 3.000. reales de plata, y como esta cantidad era insuficiente para proseguir los trabajos, y no era conveniente que se suspendieran éstos, la comisión informadora, teniendo presente el que la Provincia carecía de fondos con que subvenir a los gastos de la obra, dictaminó en el sentido de que Guipúzcoa buscase dos mil ducados a censo, que se irían pagando con sus intereses con el producto de dicho arbitrio, al cual no se le podía dar otro destino. Así bien, la comisión proponía que después de limpiar el banco expresado, se le hiciera presente a S. M. la conveniencia de que se quitasen otros rellenos del canal, .á cuyo efecto se podrían utilizar el pontón y las barcazas de la Provincia, todo lo cual se aprobó por las mencionadas Juntas de Azpeitia de 1688. Sin embargo, no debieron terminarse, por falta de recursos, las obras de limpieza que proponía la Provincia, ni ingresaron tampoco los seis mil ducados que ofreció el Gobierno para ayuda de costa, y de nuevo la tierra fue invadiendo el lecho del canal, cercenando cada vez más los lugares que ocuparon las embarcaciones durante tantos siglos.

San Sebastián, en las Juntas de Fuenterrabía de 1711, decía que la causa de que se ensuciase el canal, era la arena y tierra que el agua traía de los montes, y pedía que se hiciera una pared en frente del castillo de Santa Isabel, en el paraje llamado Cob de Maeste, para que el agua pasase por encima dejando la tierra.

Aunque las obras seguían paralizadas, era tan imperiosa la necesidad de que se prosiguieran, que ni el Estado, ni la Provincia, ni San Sebastián, /296/ podían librarse del deber en que se hallaban de satisfacer las aspiraciones unánimemente: sentidas por quienes directa ó indirectamente tenían alguna relación con el puerto, y a eso obedecen muchos acuerdos del Ayuntamiento de San Sebastián, las reclamaciones de la Provincia y las varias disposiciones del Gobierno de S. M" ya en un sentido ya en otro.

Después de unos años de espera, el 20 de Junio de 1699, se dictó nueva Real Orden prorrogando por otros veinte años la cobranza de los arbitrios concedidos anteriormente, cuya recaudación, por otra de] 6 de Mayo de 1715 se encomendó al Capitán General (106).

Opúsose la Provincia a esta orden, y mientras el General Gastañeta entendía en este negocio, sobrevino la guerra de 1719 y la destrucción de los navíos de la Real Armada, surtos en el puerto.

Por nueva disposición del Gobierno de fecha 8 de Diciembre de 1726, se otorgaron, por tiempo de veinte años, varios arbitrios sobre el derecho de toneladas y anclaje de los navíos que entrasen y saliesen del puerto, a los cuales, en 1728, se añadieron 376,000 maravedises anuales sobre las alcabalas de la Provincia, creándose una junta que cuidase de estos fondos en una arca de dos llaves, de las cuales tendría una el Capitán General y la otra la persona designada por la Provincia, con intervención del comisario de guerra de la plaza de San Sebastián. Se levantaron planos por el ingeniero don Vicente Giner, y después otros por don Juan Bernardo Frosú (*), pero las obras no se ejecutaron.

Las Juntas de la Provincia del año 1736 dispusieron encomendará la dirección de la Compañía de Caracas la limpia del puerto, así como la recaudación de los arbitrios destinados al efecto, y como la Compañía de su parte ofreció contribuir con mil reales mensuales mientras durasen estas obras extraordinarias, ambos extremos fueron aprobados por R. C. de 28 de Julio de 1747, con la condición de que los trabajos de limpieza se ejecutasen con arreglo al plano de Frosú y de que los arbitrios se administrasen bajo las reglas prescritas en la de 8 de Diciembre de 1726. Como esto equivalía a disponer la intervención del Comandante General y Comisario en el manejo de dicho ramo, la Provincia se opuso a esta intromisión, alegando que desde el principio de este asunto había estado en posesión de dirigir su marcha, sin que la representación que trasmitió a la Compañía de Caracas significara dejación de ninguno de sus derechos. Pidió en su consecuencia a S. M. la aclaración ó modificación de dicha R. C. en el sentido indicado, y añadía que ella no rehusaba la vigilancia del Gobierno de S. M. en esta materia, por lo cual /297/ podía intervenir en la administración de los arbitrios el Comisario de Marina de San Sebastián, en lugar de aquellos dos empleados militares. Esta propuesta fue estimada por S. M. y se expidió en su conformidad, por el Ministerio de Marina, la oportuna R. O. el 22 de Octubre de 1747.

El importe de las obras presupuestadas por Frosú, ascendía a más de millón y medio de reales, y como la suma de todos los fondos existentes en caja, no llegaba a la séptima parte de esta cantidad, a pesar de las disposiciones al efecto dictadas, las obras no se comenzaban, entre otras razones, porque se creía que en las obras de agua¹ sino se realizaban totalmente, quedaban malogrados los trabajos hechos. En 1749 recordó el Gobierno a la Provincia la necesidad de que se hiciera algo en beneficio del canal, y ésta a su vez, en las Juntas de

Vergara del mismo año, acordó que la Compañía de Caracas arreglase los desperfectos de Codamaste y la Bursa .

Dos años después se dio principio al dragado por medio de un pontón, gánguiles y gabarras que se construyeron al intento¹ poniendo en práctica *por* segunda vez la Provincia la extracción del fango y arena que cegaba el canal.

Continuó funcionando el aparato hasta 1766, y en este tiempo se ejecutaron también dos murallones para contener las tierras de dos barrancos, pero hubo que suspender las obras por haberse agotado los fondos existentes.

No quedó con eso resuelto el problema que venía planteándose en Pasajes, y las autoridades militares y marítimas que representaban al Gobierno central en Guipúzcoa, continuaban haciéndose eco de diversas quejas contra el proceder de la Provincia y del Ayuntamiento de San Sebastián, buscando la manera de eliminar a las dos entidades citadas de toda intervención en los asuntos del puerto.

Hemos dicho que por la carta-puebla que Don Alfonso VIII de Castilla concedió a Fuenterrabía el 1203, correspondía a la jurisdicción de esta villa, desde el canal de Pasajes hasta el Bidasoa, pero que continuó San Sebastián en posesión del puerto. Por hallarse dentro de la demarcación señalada a Fuenterrabía, quedó dependiendo de esta villa la aldea de Pasajes de San Juan, y siguió formando parte integrante de aquélla hasta el año 1767, en que consiguió segregarse de su jurisdicción para formar villa independiente. Se opusieron a la toma de posesión del privilegio de villazgo de Pasajes, la ciudad de San Sebastián y su consulado de comercio y el ayuntamiento de Fuenterrabía, dando lugar a un nuevo juicio sobre la retención de la gracia. Se suspendió, pues, la toma de posesión, pero por providencia de. 3 de Abril de 1770, declaró el Consejo de Castilla no haber lugar a la retención. En su consecuencia, se expidió la R. C. de villazgo ello del mismo mes y año. Seguidamente solicitó Pasajes al Consejo Real la jurisdicción del puerto de su nombre, la libertad de comercio por él y la comisión de su limpia y mejora. Se formó con este motivo un expediente en la Real Cámara y se nombró a don Ignacio de Azcona, oidor del Consejo Real de Navarra, para que recibiese /298/ la correspondiente información y diese su parecer. Este magistrado .estableció su tribunal en el convento de Capuchinos de Rentería, donde oyó a la Diputación, ciudad de San Sebastián, su consulado, villas de Rentería y Pasajes y valle de Oyarzun, sin que sepamos el dictamen que presentó después de las averiguaciones practicadas. Parece ser que años después de la información recibida por Azcona, ó sea en 1790, se dictó nueva R. O. prorrogando la exacción de los arbitrios con destino a limpiar el canal y disponiendo que en el percibo y distribución de los mismos interviniese la villa de Pasajes y no la ciudad de San Sebastián.

Si hemos de creer lo que nos dice otro comisionado del Gobierno de S. M., en siete años no se dio cumplimiento a aquella orden, que hubo que repetirla

Luz de enfilación en Punta de las Cruces [No disponible]

el 10 de Octubre de 1797, y motivó contra ella diversas reclamaciones de parte de San Sebastián, del Intendente y del Ingeniero de la Junta de Obras, que dieron por resultado la suspensión de las Reales Ordenes de 1790 y de 1797, y el que pasara de nuevo el asunto a consulta y final resolución de la Real Cámara. A consecuencia lo acordado por este. Supremo Tribunal el 25 de Septiembre de 1799, fue nombrado para que informase en el asunto el académico de la Historia, y capitán de fragata don José de Vargas y Ponce, que se trasladó a Guipúzcoa para desempeñar mejor la comisión que se le encomendó por el Ministerio de Marina.

/299/ Aparte de los antecedentes oficiales que trajo consigo de la Corte, revisó Vargas detenidamente los archivos municipales de San Sebastián, de Fuenterrabía, Rentería, Oyarzun y Pasajes, recogiendo abundantes noticias concernientes al puerto; examinó escrupulosamente el estado en que se hallaba el canal, se enteró de las necesidades de los pueblos ribereños y de sus deseos y oyó el parecer de varias personas doctas, entre quienes merece figurar en primer término el presbítero señor Gamón, de Rentería, que por entonces se dedicaba a escribir la Historia de su pueblo natal, que aún se conserva inédita, en la cual figuran varios capítulos encaminados a defender el derecho que Rentería tenía sobre el puerto y a refutar los argumentos que el doctor Camino aducía favorables a San Sebastián, su ciudad natal, en el *Diccionario Geográfico-Histórico*, publicado por la Academia de la Historia en 1802, rebuscando a este fin las noticias más antiguas que se hallaban recogidas en los voluminosos legajos de los innumerables litigios sostenidos por los pueblos interesados en el puerto.

Es tradición que Vargas estuvo retirado en un caserío de Fuenterrabía durante mucho tiempo, dedicado completamente en la soledad del campo al estudio del asunto que motivó su venida a esta Provincia, y sin duda son recogidos mientras desempeñaba esta comisión, los muchos datos y documentos relativos a Guipúzcoa que se encuentran en la Academia de la Historia en la llamada «Colección de Vargas Ponce».

Presentó este sagaz investigador un luminoso informe reservado, con fecha 10 de Julio de 1804, en el cual, después de hacer historia del asunto y explicar el estado de relleno ó encenagamiento en que se hallaba el canal por culpa de los encargados de su cuidado y conservación, propone las providencias que se deben tomar para atajar de raíz tantos males y convertirlos en otros tantos bienes.

Como primera providencia, propone que se segregue de la jurisdicción de San Sebastián la aldea de Pasajes de San Pedro y se le anexe a Pasajes de San Juan, que ya era villa independiente, como ya se ha dicho, de suerte que ambos pueblos constituyan una sola y

única villa, concediéndosele de término a Pasajes de San Pedro, el territorio que en aquel entonces tenía, con alguna más extensión, hasta la cima del monte Ulia, de modo que quede como suyo todo el terreno que limita por aquel lado con el puerto de Pasajes, con exclusión completa de San Sebastián en las aguas del canal.

Para consolidar la resolución precedente, proponía que ambos pueblos formasen un ayuntamiento, y añadía varias disposiciones acerca de su funcionamiento. En la eclesiástico, proponía la formación de un solo cabildo para los dos barrios y algunas reglas para su funcionamiento.

Como segunda providencia proponía que se declarase que el puerto correspondía únicamente a S. M., y que, como consecuencia de esta declaración, se sujetase el de Pasajes a las leyes generales porque se regían los /300/ demás puertos de la nación, nombrando un capitán de puerto, individuo de la Marina Real que tuviera el cuidado de su policía, pues no se comprendía que mientras los demás puertecitos de Guipúzcoa estaban sujetos a un individuo del cuerpo de Marina, el puerto de más consideración del Cantábrico estuviera confiado a un imperito particular, que se mudaba cada: tres meses.

Por tercera providencia indicaba que, una vez pasado el puerto al dominio del Rey, se dividiese la jurisdicción de las aguas entre los pueblos ribereños ó sea Pasajes, Rentería y Lezo, excepto lo referente a la policía y demás funciones privativas del capitán.

Como consecuencia del precedente informe y siguiendo las indicaciones en él propuestas, se dictó la R. C. fechada en Aranjuez a 1.º de Junio de 1805, con las disposiciones siguientes: 1.^a Que dicho puerto tu ese gobernado por un capitán de puerto de la Real Armada. 2.^a Que hubiera en él una junta de limpia y administración de los fondos destinados al efecto, compuesta del dicho capitán, de un vecino de Pasajes y de otro de Rentería. 3.^a Que la ciudad de San Sebastián fuese separada de la jurisdicción que ejercía en aquellas aguas y retirase del barrio de San Pedro su Regidor Torrero. 4." Que formasen una sola villa el barrio de San Pedro y el de San Juan de Pasajes.

El mismo Vargas Ponce fue comisionado por S. M. para poner en vigor las precedentes disposiciones y señaló los límites que debía tener la nueva villa, cuyos planos envió a la real aprobación.

No debió limitarse solamente al estudio concerniente al puerto de Pasajes la comisión secreta que trajo Vargas Ponce a Guipúzcoa en representación del Gobierno central, sino que traía otra no menos importante y trascendental para estos pueblos de la frontera y para la provincia de Guipúzcoa. Este encargo, según vemos en la *Necrología*, que a la muerte de Vargas leyó en la Academia de la Historia el sabio doctor Martín Fernández de Navarrete, era «el de la unión a Navarra; del puerto de Fuenterrabía, como favorable para la extracción de los frutos de aquel reino».

El caso es que, pocos meses después de la R. O. que cambió tan radicalmente la marcha anterior del puerto de Pasajes ó sea con fecha 26 de Septiembre del mismo año de 1805, se dictó otra disponiendo que Fuenterrabía, Lezo é Irún, se separasen de Guipúzcoa y se anexionasen a Navarra, a cuyo reino siguieron perteneciendo hasta 1814.

Como se ve por lo expuesto, la transformación que produjo Vargas en esta parte: fronteriza de Guipúzcoa fue radical, aunque no se tocaron las ventajosas consecuencias que esperaba su autor, pues ni Fuenterrabía prosperó con el tráfico que trajo Navarra a su puerto de Asturiaga, ni la nueva administración de los arbitrios del puerto de Pasajes fue causa de que se limpiara el canal, que continuó cegándose cada vez más, ni Rentería ni Pasajes dieron al Estado el gran número de marineros que esperaba Vargas del aumento /301/ que iban a sufrir los vecindarios de estas villas, ni tampoco los materiales que se calculaban para la construcción de las escuadras. Esto no quiere decir que, libres de la tutela de San Sebastián, no se hayan encontrado los dos pueblos citados en mejores condiciones para recibir los grandes beneficios que posteriormente han traído sobre ellos otros agentes y otros elementos que en aquel entonces no se pudieron prever, y que han extendido también su bienhechora influencia a manos llenas en la jurisdicción de Alza, que en aquel tiempo pertenecía a San Sebastián, y que para nada figuró en los planes que entonces se formulaban.

No se aquietó, sin embargo, San Sebastián con la dispuesto en la R. O. de 10 de Junio de 1805, y el Ayuntamiento, Consulado y Cabildo eclesiástico acudieron al Rey, solicitando la suspensión de aquella determinación. Alegaba el Ayuntamiento que con los límites asignados por Vargas se; perjudicaba su jurisdicción. El Consulado, que se le privaba de los derechos del puerto y del uso que hacían de él los barcos de San Sebastián. y el Cabildo. se quejaba de que se le mermaban los frutos decimales, disminuyendo su feligresía.

No tuvieron estas reclamaciones la acogida que otras veces se dio en la Corte a las peticiones de San Sebastián, y es que Vargas en su informe había previsto que lo primero que había que hacer para que se realizasen aquellas providencias, era no dar cabida «a ninguno de tanto subterfugio como hasta hoy han entorpecido otras semejantes». Fué, pues, desatendida la solicitud de San Sebastián por R. O. de 15 de Enero de 1807, dictada con el mismo espíritu que la anterior, y ratificando, por consiguiente, la formación de la villa de Pasajes con la unión de los dos barrios. Igual resultado obtuvo la petición del Consulado, que fue desatendida por otra R. O. fechada el 4 de Marzo, imponiéndole con este motivo perpetuo silencio.

Después de esto era difícil promover nuevo recurso en apoyo de sus antiguos derechos cerca de los poderes españoles, y parecía que el asunto quedaba definitivamente resuelto, de manera desfavorable a la actual capital de Guipúzcoa, pero sus habitantes, no menos tenaces y porfiados que sus antepasados del siglo XIV y posteriores resueltos a penetrar en el puerto de Pasajes contra viento y marea, como se dice vulgarmente, utilizaron el único medio que las circunstancias pusieron a su alcance con motivo de la dominación francesa, acudiendo la

ciudad y su Consulado, el mes de Noviembre de 1808, al rey intruso José Bonaparte, en solicitud de que se revocara la R. O. del año 1805.

Tuvo éxito la estratagema, y se dictó, con fecha 26 de Enero de 1809, el decreto siguiente (107): 1º Que San Sebastián volviese al ejercicio de su jurisdicción en el puerto de Pasajes, por medio de un Regidor de turno, como /302/ tenía antes. 2º Que se restituyese a éste en el cuidado y cargo de la cobranza de los derechos de la limpia del puerto, 3º Que el Consulado de San Sebastián ejerciese como antes su jurisdicción mercantil en las naves, cobrando los derechos de avería, los del fanal de Igueldo y los de atoajes, 4º Que la junta de limpia volviera a componerse del Comandante de Marina, Ingeniero en Jefe, un Regidor de la ciudad y un comerciante que hubiere desempeñado en ella el cargo de prior, 5º Que quedaba abolida la exclusiva que tenía el comercio de San Sebastián en dicho puerto en la carga y descarga de mercaderías, 6º Que la aldea de Pasajes de San Pedro volviese a pertenecer a San Sebastián.

Estuvieron en vigor estas disposiciones el tiempo que dominaron los franceses en España, pero tan pronto como fueron éstos expulsados de nuestro territorio en 1813, volvieron las cosas al ser y estado en que se pusieron en 1805,

No por eso se allanó San Sebastián a desistir de sus pretensiones al puerto, y recurrió a otro procedimiento más suave, Otorgó un pacto de concordia con Pasajes. de San Pedro, encaminado, según decían, a extinguir de raíz sus añejas disensiones, y elevaron un escrito en común pidiendo la Real aprobación. Por otra parte, Rentería, Pasajes y la Junta encargada de la limpia del puerto, solicitaron que no se hiciera novedad en el régimen de gobierno y policía del puerto, ni en el de su limpia y conservación, aunque se accediera a la reincorporación pretendida entre la ciudad y su aldea, y la resolución que se dictó en el asunto con fecha 23 de Abril de 1828, fue de nuevo desfavorable a los anhelos de San Sebastián. Por ella se disponía que la Marina limitase su conocimiento solamente a la cuestión del puerto por ser el único que le competía, y que sobre todos los demás puntos de las disputas sostenidas entre San Sebastián y los otros pueblos litigantes, acudiesen las partes a donde correspondiese, según la naturaleza dos negocios. Así bien se mandó; 1º Que la policía y mando del puerto correspondiese a la jurisdicción de marina, como en los demás puertos, 2º Que así los pueblos situados en la ribera como San Sebastián, usasen libremente del puerto para el tráfico mercantil (108). 3º Que se formase una nueva Junta de obras, compuesta del Comandante de Marina de la Provincia, del Capitán del puerto, de un Regidor ú otro individuo del Ayuntamiento de San Sebastián y dos individuos que se nombrarían indistintamente entre los vecinos de esta ciudad y de los pueblos de Rentería, Lezo y Pasajes de ambas orillas. 4º Que esta Junta debería correr con el cobro de los derechos y arbitrios asignados para la limpia y otras mejoras del puerto.

Por otra R. O. de 11 de Septiembre de 1829, se invitaba a la Provincia /303/ a que acordase algún arbitrio que sirviera de ayuda eficaz para realizar algunas obras, pero la falta de medios

le imposibilitó para secundar los deseos de S. M. Entre tanto el Rey había aprobado el proyecto de reparación y limpia del puerto, dispuesto por el capitán de navío don Lorenzo de Lorea, con un presupuesto de 2.000.000 de reales.

Tenemos a la vista un estado oficial de los buques que entraron y salieron de este puerto los años de 1844 y 1845; esos estados pueden darnos una idea del movimiento que había en él por este tiempo (109):

Por el comercio extranjero y de América

Años	Nº de buques que entraron	Toneladas	Nº de buques que salieron	Toneladas
1844	16	1.702	12	1.880
1845	32	2.941	24	2.273

Por el comercio de cabotaje

Años	Nº de buques que entraron	Toneladas	Nº de buques que salieron	Toneladas
1844	91	1.139	87	857
1845	102	3.064	99	2.552

La Provincia, en las juntas generales del año 1852, acordó hacer una escollera o camino desde el barrio de San Pedro al punto intermedio entre la Herrera y Rentería, atravesando la playa del mismo puerto hasta la vía férrea del Norte, y se encomendó a la Diputación su cumplida ejecución, después de los oportunos estudios facultativos y previa la conformidad .del Gobierno de S. M. Obtenido su asentimiento por la Diputación, se ejecutó la obra por los años de 1855 y siguientes; ascendió su importe a 89,208 reales, que satisfizo la Provincia casi en su totalidad, con excepción de 6,000 reales con que contribuyó Pasajes.

En las Juntas de 1858 y 1859, volvió a ocuparse la Provincia de este asunto que tanto le interesaba, así como en las celebradas el año 1861, en .las cuales se reconocieron unánimemente las ventajas que reportaría al país la construcción de las obras necesarias a su mejora, por más que hubiese diversidad de pareceres en cuanto a la forma. En su consecuencia se acordó por mayoría de votos «que se estaba en el caso de autorizar a la Diputación, para que después de practicadas las diligencias conducentes, y teniendo en cuenta los compromisos que pesaban sobre las arcas provinciales, señalase de acuerdo con la

superioridad la cantidad que con el objeto indicado Guipúzcoa ha de aprontar y los plazos en que se haya de verificar su entrega».

Como el Gobierno de la Reina no tomaba ninguna resolución en el asunto, la Provincia por sí sola tampoco pudo hacer nada práctico. Mientras llegaba el caso de poner en ejecución los deseos de todos, tantas veces proyectados sin que una resolución firme diera cima a la empresa, las Juntas de la Provincia de 1865, acordaron el establecimiento de dos luces de orden inferior, una en el castillo de Santa Isabel y otra en la torre situada en la entrada de la bahía, que se instalaron seguidamente.

Las mismas Juntas decretaron que la villa de Pasajes formase los planos y presupuestos del canal que había proyectado abrir en el fango, entre el puerto y la estación del ferrocarril, para saber a qué atenerse en lo sucesivo (110).

En las Juntas de Zumaya de 1868, se nombró una Comisión especial que auxiliase a la Diputación en este asunto, y en las de Fuenterrabía de 1869 se encareció la necesidad de que se orillasen las dificultades que se oponían a la consecución de los propósitos de la Provincia, y la Diputación, para llevar a la práctica los acuerdos de las Juntas, creyó que debía primeramente «obtener para la Provincia el Puerto de Pasajes, los arbitrios que en él percibe el Estado y la propiedad absoluta de las obras y de los terrenos que se ganasen al mar: la Provincia no debía aventurarse a ejecutar obra ni mejora alguna en un establecimiento que no era suyo. De ahí es que la Diputación pensó desde luego y ante todo instar cerca del Gobierno y de los altos Poderes de la Nación para alcanzar las concesiones necesarias en la latitud compatible con los intereses generales del Reino».

Nuevo faro entre los puntos de Senoko-zulua y de las Cruces, en Pasajes de San Pedro. [No disponible]

Las gestiones de la Diputación alcanzaron un éxito completo por el Decreto del Ministerio de fomento desde Febrero de 1870 y Ley de 12 de Mayo del mismo año, dejando el puerto a la disposición de la Provincia por tiempo de noventa años, a cambio de un pequeño canon anual. Encargose el estudio de las obras necesarias al ingeniero don Manuel Peironcely, y se cubrió felizmente la suscripción de dos millones de pesetas con que la Diputación determinó que se constituyese la sociedad encargada de dar impulso a los proyectos aprobados por las Juntas y otras mejoras que podían introducirse. Esta Sociedad se denominó «Sociedad de Fomento del puerto de Pasajes», y su duración se fijó en veinticinco años, que luego se prorrogaron hasta treinta y cinco.

El capital expresado resultó insuficiente por diversas causas, entre ellas, la perturbación producida por la guerra civil, y la Diputación, por acuerdo de 8 de Noviembre de 1878, autorizó

la emisión de 750.000 pesetas más al 6 por 100, que luego se amplió con 250.000 en 1880 y con igual cantidad en 1881.

Las obras de la primera serie, encomendadas a la Sociedad de Fomento, quedaron terminadas en el primer semestre de 1881 y el movimiento marítimo iba en progresión creciente a medida que avanzaban las obras y se proporcionaban mayores comodidades a los buques que acudiesen al indicado puerto. La Sociedad de Fomento se declaró impotente por falta de recursos para realizar las obras del segundo grupo a que venía obligada la Provincia en virtud de la Ley de 12 de Mayo de 1870, y por haber llegado el movimiento anual a más de 100,000 toneladas. La Diputación creyó de absoluta necesidad proporcionar el capital indispensable para llevar a cabo las obras de referencia, y con tal objeto la Comisión Provincial se puso en comunicación con los señores Barón Daniel de Ezpeleta y don Ernesto de Mourgues, a fin de llegar a un acuerdo para que una nueva Sociedad tomara a su cargo la ejecución de todas las obras y explotación del puerto, subrogándose en el lugar de la Diputación. "

Disuelta la «Sociedad de Fomento del puerto» el 11 de Octubre de 1884 y constituida la Sociedad General con arreglo a las bases establecidas por la Diputación, solicitó de la Corporación Provincial que se le concediese autorización para la emisión total de las obligaciones destinadas a costear las obras del segundo periodo. La Diputación se la concedió por unanimidad en sesión de 23 de Octubre del mismo año de 1884 con sujeción a las condiciones que se acordaron al efecto. Hasta aquí el señor Echegaray.

/306/ Años después se entablaron negociaciones para la reversión al Estado del puerto de Pasajes. Se llegó a convenir en los puntos principales que habían de servir de base a la reversión, y en Julio de 1.910 se presentó a las Cortes el correspondiente proyecto de Ley.

Verificada la reversión al Estado, la Provincia quedaría libre de todas las obligaciones que sobre ella pesan con relación al mencionado puerto. El Estado, en cambio, se haría cargo de todas las obras ejecutadas desde que se hizo la concesión en el año de 1870. Esos proyectos no se han llevado todavía a ejecución, porque era necesario para ello, que previamente se practicara la tasación del puerto por una Junta designada por el Ministerio de Fomento y como han fallecido varias de las personas que se nombraron para constituir la, ha sido menester reemplazarlas, y por unas y otras causas aún no se ha terminado esa labor de tasación. De ella pende principalmente la solución final de este asunto que lleva en tramitación varios años, como ya se ha dicho, y es de esperar que dadas las inmejorables condiciones que reúne este puerto, siga el movimiento comercial que afluye a él en estado de prosperidad creciente, y que nuestras futuras Corporaciones Provinciales atenderán a su marcha progresiva con el celo é interés que han desplegado las Juntas y Diputaciones pasadas, a pesar de los escasos recursos de que siempre han dispuesto, como representantes de esta tierra pobre y estéril.

Está clasificado como puerto de segunda clase por las Leyes de 7 de Mayo de 1880 y 20 de Julio de 1883.

El acceso a su bahía se hace por un canal de fuertes acantilados, guiándose por el dique construido en Punta de Cruces y por el castillo de Santa Isabel. La bahía de Pasajes, completamente tranquila, aún con los mayores temporales del Cantábrico, está dotada de

amplios muelles, siendo los más importantes los llamados *Trasatlántico*, *Gorf* y *Herrera*. Tiene depósitos especiales para mineral de hierro en el llamado *Gorf*, y en todos los demás, amplios almacenes para depósito de mercancías. Existe también en este puerto un dique para reparación de embarcaciones.

No es nuestra la culpa si esta parte referente al puerto de Pasajes ha sido tratada con más extensión que la relativa a los demás puertos, porque su mucha importancia por ser el puerto de refugio más seguro y capaz de esta costa, su larga historia, el hallarse su pasado y su presente en íntima relación con los intereses de los pueblos comarcanos, la atención que continuamente ha exigido del Estado, de la Provincia y de las Corporaciones que han regido los destinos de la actual capital de Guipúzcoa, unido a los beneficios inmensos que representa para el porvenir de nuestra Provincia, han sido causa de que no hayamos podido prescindir de dar al asunto la amplitud que requería.