

MONOGRAFÍAS
VASCONGADAS

LOS PUERTOS
MARITIMOS
VASCONGADOS

por

M. Ciriquiain-Gaiztarro



BIBLIOTECA VASCONGADA

DE LOS
AMIGOS DEL PAÍS

Monografía N.º 7 y 8

M. CIRIQUIAIN - GAIZTARRO

Los puertos marítimos
vascongados

7-8

Biblioteca Vascongada de los
Amigos del País
San Sebastián
1951

ES PROPIEDAD

PROPOSITO

*P*ARA hacer la historia marítima de un pueblo debe iniciarse la tarea, estudiando sus puertos. Creo que conociendo su emplazamiento y características, y su transformación en el tiempo, así por alteraciones geográficas naturales como por obras hechas por el hombre, se estará en mejores condiciones para poder llegar a la solución del problema. Ganada esta plaza, aparte del propio valor intrínseco de la conquista, ha de ser más fácil conjeturar y deducir la verdad no escrita de las embarcaciones, y de la vida y actividades de los hombres de mar, y, completar en lo posible la historia documentada.

La geografía manda; «si me describís con minuciosa precisión un punto cualquiera de la tierra yo os contaré su historia», se ha dicho, con unas u otras palabras, bordando la frase en el cañamazo de la sentencia de Arquímedes. Aunque el dístico no sea aceptable al pie de la letra, algo contiene de lección que no debemos desaprovechar.

Ciñéndonos a este criterio vamos a dedicar esta primera Monografía marítima de la Colección, a la geo-

grafía marinera del País Vascongado, es decir, a los abrigos naturales que ofrecen u ofrecieron los ríos, a las calas socairadas por una lengua de tierra grande o pequeña y, a los puertos propiamente dichos que el ingenio y el esfuerzo del hombre fueron haciendo en el transcurso del tiempo, sobre los ríos, las playas y las calas, que dieron fondo y abrigo a las embarcaciones primitivas. Estos puertos, como el país a que pertenecen, si se les mide en su ámbito local, son en su totalidad pequeños y casi todos, mínimos, pero están hechos con un esfuerzo que impresiona. Las obras portuarias, tan duras y difíciles siempre, alcanzan en el Cantábrico carácter de arriesgada aventura. Sin embargo, los marreantes vascongados, sin otros elementos técnicos que el buen sentido de simples maestros canteros, y sin más recursos que los que les proporcionaba la sisa sobre la pesca que arrancaban del mar, o modestas imposiciones en la descarga de venas y ceberas, acometieron la obra y tendieron escolleras y muelles que dieran tranquilidad a las embarcaciones, en sus fondeos. Con frecuencia, el mar se llevaba la obra, pero volvían a empezar una y otra vez, con una perseverancia ejemplar; ¡eran sus puertos!

El estudio de los mismos nos dará el conocimiento de la parte raíz de la historia de la navegación, de la historia anclada podríamos decir, usando el vocabulario del caso y, a la vez, mejores posiciones para emprender la otra, la que se hizo en mar abierta, a golpes de remo o con el viento en las velas.

Tras esta monografía vendrán, si Dios lo quiere, otras dedicadas a «Astilleros y embarcaciones», a «Pesca y navegación» y a «Hombres de mar». No pretendemos agotar el temario; en historia siempre quedará mucho por decir; y más aún en nuestro país, en que la desaparición casi total de los archivos nos ha privado de las fuentes directas de información, obligándonos a

trabajar por los flancos, lo que nos da un conocimiento lento en el tiempo e incompleto e indeciso en el contenido. Pero demos gracias al Señor; peor sería que lo supiéramos todo de una vez y para siempre. No hay mejor verdad que la que se conquista con esfuerzo, poco a poco. Hasta tanto que esto se logre, ahí va esta monografía que deseo ver mejorada por otros historiadores más afortunados en sus búsquedas y más sagaces en sus deducciones. El mar es de todos; ¡a por el Mar!



LA COSTA

Sus coordenadas geográficas

EN la malla ideal tejida de paralelos y meridianos, la costa vascongada va desde Levante a Poniente, sobre el paralelo 43, y, más concretamente, entre los 17' al Norte del mismo, que es donde se proyecta su seno más meridional, el puerto de Orio, y los 27' 14" N. que alcanza su pico más alto, el Cabo Machichaco. Ofrece por tanto una diferencia de latitud de 10' 14" equivalentes a 10, 23 millas marinas, o sea 18.945,44 metros lineales. Forzoso es reconocer que a pesar de la grandiosidad geográfica que en nuestro perfil litoral brinda, a la vista, el cabo Machichaco, su eminencia es más aparente que real. Sin embargo, cuando los pescadores de Orio han de doblarlo, en sus costeras, tienen que hacer diez millas al Norte, por lo menos; mas para el mar no es demasiado: la marea empieza a subir en Orio unos minutos más tarde que en Machichaco, lo que quiere decir que bermeanos y oriotarras, nuestros septentrionales y meridionales costeros, gozan a la misma hora del encanto de la pleamar.

En el gráfico número 1 he situado todos los puertos

marfimos vascongados sobre una línea imaginaria N.S. como si estuvieran en un mismo meridiano, con su correspondiente latitud, para que se puedan apreciar, comparativamente, la de unos y otros.



Longitudinalmente, la costa va desde el meridiano 1° al 3° , y precisando con mayor detalle, desde el $1^{\circ} 47' 20''$ W, al $3^{\circ} 9' 20''$ W, o sea que comprende una longitud entre meridianos, de $1^{\circ} 22' 80''$, lo que equivale a 82 millas; el Sol se levanta por tanto en Fuenterrabía, 5 minutos, 23 segundos antes que en la playa de Somorrostro; no es mucho que digamos, prácticamente todos los relojes de sol de la costa vascongada, de Este a Oeste, dan el dó de pecho de las 12 del mediodía, a la misma hora.

Caracteres fisiográficos

Los frontones que forman la costa vascongada, rocosa en toda su extensión, pueden hacernos creer, si los contemplamos desde el mar, que hacen guardia desde los comienzos geológicos, como si hubieran sido los primeros en levantarse de las aguas, para contener la acometividad de las olas y hacer posible que fraguaran las tierras del interior y adquirieran forma y relieve las montañas. Sin embargo, son relativamente modernos. Adan de Yarza, nuestro geólogo clásico, creía que la costa guipuzcoana, desde Higuer a Guetaria, estaba constituida por areniscas sin fósiles, sobrepuestas en el Flisch, mas Stuart Menteaht la juzgaba correspondiente al eoceno. Al resto de la costa la consideraba, en casi su totalidad, formada por masas calizas aptenses, como correspondientes a un periodo de

transición de cretáceo inferior al superior, es decir de la Edad secundaria.

Mi amigo el Conde de Peñafiorida ha modificado en parte la teoría de su antecesor, al sostener que la costa guipuzcoana, desde Higuer a Zumaya, pertenece al eoceno marino; las calizas rosáceas del Danés, apuntan en los islotes de Hendaya, ciñen la costa, por detrás, para salir en Zumaya al mar, dejando entre el ceñidor y el agua, la línea costera eocena; desde Zumaya a Sopelana corre sin interrupción el cretáceo; aquí vuelve a presentarse el eoceno marino que cubre el litoral hasta Guecho, donde emergen de nuevo las calizas rosáceas que forman la boca del Abra bilbaina. Al otro lado, en Serantes, reaparece el cretáceo que ya no se pierde en lo que resta de costa vizcaína.

Estas capas, dice Peñafiorida, se presentan casi constantemente con buzamientos al primero y cuarto cuadrante, en unas inclinaciones tan acentuadas que llegan, a veces, a la vertical. Por eso el litoral se nos muestra a los ojos escarpado y duro, en verdaderos acantilados.

Las cuencas hidrográficas, que es donde están situadas la casi totalidad de nuestros puertos, son diaclasas abiertas en los estratos secundarios y terciarios, por los empujes tangenciales del movimiento pirenaico que los forzaron a replegarse contra el Escudo; esto, de Fuenterrabía a Zumaya, pues desde Deva en adelante siguen la dirección normal de los pliegues pirenaicos.

Calado

Salvo algunos puntos perfectamente determinados en la Carta, la costa es limpia y de una profundidad bastante regular en todo su recorrido. Es preciso salvar la primera media milla, al N., para que la sonda dé un calado de 20 mts.; para llegar a los 50 hay que navegar de una y media a dos millas; y de tres y media a cinco, según los puntos,

para alcanzar los cien. Estas líneas de profundidad son casi paralelas al litoral, con las naturales variantes que no desvirtúan la regla.

Vientos reinantes

En la temporada de invierno los vientos reinantes son los del tercero y cuarto cuadrante, éstos más frecuentes que aquéllos; por lo general traen mar gruesa y arbolada que se mantiene durante varios días después de pasado el temporal. Con ellos la visibilidad es buena, salvo en las chubascadas que cubren la costa. Uno y otro son malos vientos; de ordinario cambian rolando al N. y N. E.; el barómetro sube, la mar cae, el tiempo abonanza, y si está en el N., termina pasando al N. E.; entonces las tierras se cubren, sobre todo las alturas.

Durante el verano dominan las brisas del N. E.; a veces se interrumpen para dar paso al S., o a un N. E. calmoso; es entonces cuando suelen producirse las galernas: el barómetro baja repentinamente aunque no sea más que dos milímetros, rola el viento al N. W. y se presenta la temida galerna, generalmente a la hora de más calor, pero no es extraño que sea al anochecido.

Los vientos del otoño son generalmente del S. con mar tranquila y extraordinaria visibilidad; el tiempo es bueno y no hay mayor temor de temporales si no pica al S. W.

Derroteros clásicos

Para que podamos entrar en el detalle de cada uno de los puertos, parece natural que demos un salto atrás en el tiempo y traigamos a colación las descripciones que nos han dejado los cosmógrafos o simples viajeros, más significados. Difícilmente podríamos recogerlas todas, ni re-

ferir las que elegimos, *in extenso*, porque los puertos, que constituyen la esencia del tema, nos esperan; sin embargo, procuraremos seleccionar las más expresivas de cada época, para que como en un espejo en movimiento, veamos el litoral vascongado a través de los siglos.

Avieno. - Si la teoría de Schulten fuera cierta, habría que remontar la primera referencia escrita a nuestra costa, a la «Ora marítima» de Avieno, es decir, al Siglo VI antes de Jesucristo, nada menos,

«Procedit inde in gurgites Veneris iugum
circunlatratque pontus insulas duas
tenue ob locorum inhospitas».

(luego avanza en el mar el cabo de Venus y las olas braman alrededor de dos islas que están por su pequeñez deshabitadas).

La referencia no puede ser más imprecisa, pero ya la daríamos por buena en gracia a su antigüedad. Según Schulten, el cabo de Venus del periplo massaliota es nuestro promontorio de Higuier, y las dos islas deshabitadas, los islotes «Les Briquets» y «Amuiz» que hacen guardia al Bidasoa. La teoría, que desgraciadamente no tiene por ahora más que nuestra simpatía, está inspirada en que haciendo el periplo, el derrotero de la península, desde el Norte, parece natural que lo comience por su punta más adelantada. Lo malo es que en historia la lógica no es por sí sola elemento suficiente de prueba.

Pomponio Mela y Plinio II. - Durante el tiempo a que se contrae la dominación romana en España, las referencias escritas más precisas a nuestra costa, nos las ofrecen Pomponio Mela y Plinio el joven, ambos de la mitad del Siglo I después de Jesucristo.

El primero, Mela, habla del río *Deva* que pasa por *Tritium Tuboricum* y, después del *Magrada* que lo hace por *Iturissa* y *Easo*. Plinio II, algo más expresivo que su contemporáneo, nos dice que desde el Pirineo están sobre el Océano el *Saltus Vasconum*, *Olarso*, las ciudades de

los várdulos: *Morosgui Menosca*, *Vesperies* y *Amanum Portus* entonces colonia *Flavio Briga*.

Más adelante, al hacer la historia de los puertos, trataremos de localizar estas poblaciones que ahora nos limitamos a enumerar simplemente, ciñéndonos al propósito que nos hemos trazado de recoger lo más significativo, geográficamente, de los derroteros más importantes de cada época.

Tolomeo. - En la centuria siguiente es el geógrafo de Alejandría, Claudio Tolomeo, quien nos hace el itinerario que interesa, determinándolo con verdadero aparato científico, pues señala los puntos que refiere, nada menos que con los grados y minutos correspondientes a su longitud y latitud; así:

Nerva fluvii ostia	13° 10' - 44° 40'
Flaviobriga	13° 30' - 44° 15'
Deva fluvii ostia	13° 45' - 44° 25'
Menosca	14° 45' - 45°
Oeasso oppidum	15° 10' - 45° 5'
Oeaso promont. Pyrennaei	15° 10' - 45° 50'

A pesar de esta apariencia de precisión, que nos hubiera sido tan importante para la localización de los puntos a que se contrae, los números de Tolomeo no pueden llevarnos a ningún resultado que sea aceptable.

Idrisi. - El famoso geógrafo musulmán, Edrisi o Idrisi del Siglo XII, también nos ha dejado una referencia, aunque mínima, de nuestro litoral. Don César E. Dubler, en su trabajo «Los caminos a Compostela en la obra de Idrisi» publicado en el *Al-Andalus*, volumen XIV, al estudiar el segundo itinerario de Santiago a Bayona, dice que el informador del geógrafo musulmán sería de las cercanías de Bayona y que «ello explicaría la densidad de topónimos en torno a esta ciudad francesa en visible contraste con los escasos nombres del litoral Cantábrico», lo que quiere decir que su mapa apenas si contiene un nombre en nues-

tra costa. Pero sí uno, mejor dicho, dos, para que no aparezca totalmente desnuda: el Bidasoa, y a su lado, San Arazun, que el glosador reduce a Sant Erasmo, Sant Ermo, Sant Elmo, San Telmo, en fin, que sitúa en Cabo Higuier, donde Schulten quiso encontrar la Venus marina de Avieno.

Portulanos y cartas náuticas de la Edad Media. -

El Portulano Parma-Magliavecchi, hace una brevísima alusión a nuestro litoral: «Da Chetro (Lequeitio) al cauo di Massacciacho (Cabo Machichaco), 16 miglia per ponente. La conoscienza di Massacciacho é una montagna alta (forchata) fra terra, e stuari per mezodi (y estarás al Mediodia), quando sarai a Massacciacho». Forzoso es convenir que no dice grandes cosas, pero dichas en italiano, siempre parecen algo más.

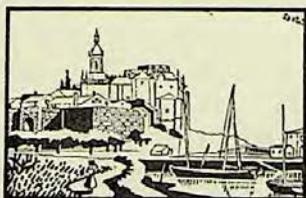
El atlas catalán, para citar uno solamente, nos da los nombres de Fonta-Rabia Figo (Higuier) Vuarza (Oyarzun) San Sebastián-Cataria (Guetaria) Bremeo-Marchiach (Machichaco) Bilbao y Galleto (Portogalete).

Don Fernando Colón. - Hubiéramos querido que este itinerario —que no es tal en realidad— por ser de Fernando Colón precisamente, fuera más marinero. Pero las referencias a nuestras costas apenas si contienen otras noticias que las leguas que separan unos lugares de otros, y la declaración, machaconamente repetida, de que «la tierra es muy agrá»; habrá que echar la culpa a sus colaboradores, que hicieron en gran parte la obra; sin embargo, el párrafo 3.317, que se refiere a San Sebastián, está escrito de puño y letra del hijo del Almirante.

La primera alusión la encontramos en el párrafo 882 que dice que desde Castro Urdiales «hasta Bilbao, ay cinco leguas e van por honton e por la torre de San Martin (la de Lope García de Salazar) y hasta portogalete ay tres leguas que van por honton e por la torre de San Martin». Esto es todo lo que dice del litoral vizcaíno aparte de una brevísima alusión en el párrafo CCCIII que señala las leguas desde Durango, a Bilbao, Guernica y Lequeitio; y

otra, en el DLIV, en que habla de Laredo y cuenta la distancia a la capital del Señorío, X leguas.

Al ocuparse de Guipúzcoa es algo más expresivo. En el párrafo 1.190 dice: «Motrico es en Guipúzcoa, es Villa de 400 vecinos es puerto de mar, hasta Deva que es puerto de mar ay media legua, es tierra muy agra que apenas pueden andar las bestias, y hasta Zumaya ay tres leguas muy dobladas y van por Vçiar y hasta quitaría ay cuatro leguas muy agras y pasase aquel camino un rio dicho quitaría junto con Zumaya que es un gran Rio que entran y salen las naos hazia la mano derecha y hasta Çarauz ay III leguas y media muy agras y hasta Orio ay cinco leguas muy agras y pasase un rio junto con Orio que es muy grande y corre a la mano derecha y hasta San Sebastián ay VII leguas muy agrísimas que casi no se pueden andar cabalgando y hasta Pasaje ay X leguas muy agras y Pasaje que es puerto que son dos lugares juntos uno de una parte del rio es de San Sebastián e la otra de la otra parte es de Fuente-Rabia y hasta huenterabia ay X leguas muy agras ase de entender que todas estas villas o lugares que hemos dicho desde... hasta Fuenterrabia si es camino de las primeras e son todas puertos de mar salvo Çarauz y Egueybar...».



El párrafo 3.317, que se refiere a San Sebastián, está escrito de mano de Colón, y dice de ella que es villa cercada, de 500 vecinos, que es puerto de mar, y «que la combate la mar de ambas partes porque está en una lengua de tierra». En el párrafo 3.318, habla de Fuenterrabia

a la que le atribuye 600 vecinos, dice de ella que tiene tres arcos de piedra, y que «casi la cerca la mar ques península». De esta población se vuelve a ocupar en el párrafo 5.094, y le atribuye, ahora, 3.000 vecinos y dice que «que es el puerto que tiene buena».

En conjunto no es gran cosa lo que dice de nuestro litoral, pero lo dice el hijo del primer Almirante del mar Océano, y, ya es bastante.

Don Pedro de Medina. - El itinerario que nos da este cosmógrafo, en su libro «Grandezas y cosas memorables de España» impreso en el 1.548, es de la más alta calidad así por la antigüedad del testimonio como por la autoridad del testigo. Lo sensible es que sea tan parco; de Fuenterrabía, por ejemplo, sólo nos dice, en su aspecto marítimo, que está «sobre la ribera de la mar»; en cambio, del Urumea, —«*El Brumeo*» lo llama— nos cuenta que entraban en él «naos hasta de 300 toneles» que fondeaban en Santa Catalina, y también que lo frecuentaban «muchos changueros y zabras cargadas de setecientos y ochocientos quintales de vena para las herrerías». Añade todavía que había sobre él un puente de madera apoyado sobre pinos y mastiles y, como «el río es hondo» el puente es de gran artificio.

De la playa de la Concha dice que es el lugar «donde las naos hacen sus cargazones»; y del puerto, que tiene «junto al mar (al pie del Urgull) un muelle grande y muy bueno, donde las naos y otros navios cargan y descargan sus mercaderías en mucha cantidad, para Francia, Flandes, Inglaterra y otras muchas partes». Por él sabemos que junto a este muelle había una torre grande (que por cierto está dibujada en el plano de San Sebastián de 1.552, que se conserva en el archivo de Simancas) para que las embarcaciones arbolaran y desarbolaran sus mastiles y, además, un contramuelle por el lado de la playa. Lo que no refiere Medina, y está diseñado en el plano aludido, es la existencia de un muelle interior, dentro del puerto.

En Vizcaya describe la villa bilbaína y cuenta que tiene «un río o brazo de mar el cual bate, en las mismas casas»; por él suben y bajan las naos y navíos que van o vienen de Flandes, Inglaterra y Francia con sus mercaderías que proceden o se destinan a toda España, pues «allí

se cargan y llevan la mayor parte». El comercio que más llama la atención de Medina es el de lanas, pues por lo menos, dice, se cargan cada año cincuenta naos con un total de cincuenta mil sacas.

Hay en la villa «grandes y hermosas» embarcaciones y, también, «hombres que solo de su dinero hacen tres o cuatro naos en un año». Pero aún hay más en Bilbao, a juicio del glorioso cosmógrafo, pues «aquí se hacen todas las jarcias y aderezos que para las naos y otros navios son menester».

Anónimo. - Mi buen amigo Don Fernando del Valle Lersundi, en un trabajo publicado en la R. I. E. V. (T. XXV, pág. 190) transcribe una relación de puertos y cabos de la costa septentrional española que dice haber visto en el Archivo de Indias, perteneciente, a juzgar por la letra, a la mitad del siglo XVI.

«Cavo de iguer en la provincia de Guipuzcoa con Machaca-cu. Estal este oeste una quarta de nordeste. Sudeste ai diez y seis leguas lugares fuenterravia pasaje. San Sebastian orio çarauz guetaria çumaya deva motrico ondarroa lequitio hea mundaca bermeo diez y seis leguas. Machacacu con el cavo de la Sandinera de Santr. Estal este oeste tomando una quarta de noroeste. Sueste ay diez y siete leguas. lugares plaencia portogalete castro laredo y Santander, 17».

Licenciado Andrés de Poza. - Este delicioso itinerario, contenido en la «Hydrograffa» del famoso cosmógrafo orduñés, une al encanto de estar publicado por la primer imprenta bilbaina, —Mathias Mares, 1585—, el indiscutible valor de ser un auténtico derrotero para navegantes. Su prosa es tan jugosa y los detalles que da de la costa, tan gráficos, que no me resisto a la tentación de reproducir literalmente, la parte que interesa a nuestro objeto; el lector me lo agradecerá sin duda pues el libro es rarísimo y no habrá de tener ocasión de leerlo así como así; dice:

«Si quisieres posar en el Higuier posas en las once

braças teniendo en descubierto el hospital de Fonterrabia, y el Noroeste verna de la punta de la isla.

Si quisieres entrar en el Passage no te allegues a la tierra de la parte del Oeste, que yaze una baxa cubierta fuera de la entrada y otra baxa ay dentro de partes de Oeste, y guardandote como dicho es, ve a posar al través de la villa que es al traves del Oeste.

Si quisieres entrar en San Sebastian entra por medio y posa cerca del cabo de Nordeste, y si quisieres yr al cay, estaras en seco.

Si quisieres posar en Guetaria y vas con vendabal, no te allegues al primer cabo de la isla de San Antón hasta que descubras la puerta de la villa, y después cerrar a la villa cuanto pudieres dentro, porque si traes Oeste todo se te hara resbelays.

Si quisieres entrar en Motrico da un arrun al cabo del Oeste, y entra dentro hasta el orado de las palomas.

Si quisieres posar en la abra de Ondarroa posa en las treze braças pareciendo la iglesia de la villa.

Si quisieres posar en Lequeytio posa en las treçe braças y no menos.

Si quisieres posar en Yciar (por lo visto debió olvidarla en su lugar), posa a tres braças.

Si quisieres posar delante de la villa de Vermeo posa en las diez y seys braças, pareciendo el pino de Mundaca.

Si quisieres posar en Susata posa en las catorce braças y no menos.

Si quisieres posar o entrar en Portuondo (también aquí alteró el orden) tomas dos partes de marea, que sea el viento mas largo que es Oeste, y sabe que ay resbales por ende ve aviado, y entra cerca de la tierra de estribor a faltar en tierra, y posa al traves de la casa de Martín Lopez, pero daras un poco de arrun al traves de la yglesia porque sale un poco de punta, y la marea echa sobre ella.

Si quisieres posar en Machichaco posa en las diez braças al traves de la rastra, venirte ha el Noroeste de la punta.

Si quisieres posar en el mallar de Plazencia ve por media proa mas a la parte de estribor y descubre toda Santoña y quando la ayas descubierta echa la ancla del Norte, Nor Nordeste te verna de la punta.

Si quisieres posar en la barra de Portogalete posa en las diez braças, pareciendo San Antón de Castro por atras».

Texeira. - Aunque un tanto retrasado en el tiempo, éste es, sin duda, el derrotero más interesante de la costa vasca. Su autor, Don Pedro de Texeyra, no lo hizo, como acaso lo hicieron otros, de memoria, sino *in situ*. El día 12 de septiembre de 1.622, llegó a Fuenterrabía para hacer el itinerario que le había encomendado Felipe IV. Al instante establece contacto con los naturales, y, una vez informado convenientemente, nos cuenta que la provincia de Guipúzcoa, tiene once leguas de costa, que los vientos peores para surcarla son los del N., N. E. y O., que la navegación por ella y la llegada a sus puertos son peligrosas, que las poblaciones más importantes de la provincia son los puertos, y que éstos mantienen importante comercio con el Septentrión. Ya es bastante.

Pero Texeira, sigue: «tiene Guipuzcoa en su costa ocho puertos, los cuatro son rios con dificultosas y malas barras y tres ensenadas o plaias con muelles, que son San Sebastián, Guetaria y Motrico, los ríos, hes el de Vidasua que ace el puerto a la Villa de Puente Rabia, Orio, Sumaya y Deba y el famoso puerto del Pasaje».

La determinación de los puertos no puede ser más exacta, ocho, y de ellos cuatro ríos: al Urumea, por lo visto no le concedió importancia, y sin embargo la tenía; de los otros cuatro, tres son playas con muelles y el cuarto el «famoso puerto del Pasaje».

Después, tras varias referencias generales sin interés a nuestro objeto, describe Fuenterrabía en su calidad de plaza fuerte y emprende su curiosísimo derrotero desde la sombra del cabo Higuer, a cuyo abrigo, nos dice, fondean, los navíos en espera de la marea para cruzar la barra que

no es de las más fáciles; registra la existencia del castillo de San Telmo, levantado contra los piratas, dobla el cabo y anota la cala y surgidero de Astubiaga, abierta al mediodía, luego, el áspero Jaizquibel, de «crecido cuerpo» que va hasta el entrada del «famoso puerto del Pasaje».

Es curioso el adjetivo «famoso» con que lo califica repetidas veces y la denominación «del Pasaje» que le da, pues era así como se le llamó en tiempos por haber en él un pasaje desde la jurisdicción de San Sebastián a las de Fuenterrabía y Rentería.

Afirma Texeyra que es «el más principal» de Guipúzcoa, y nos describe el canal de su entrada con tintas de aguafuerte; «hes tan dificultoso de tomar —dice—, que los navíos que a el vienen les hes forzoso aguardar que salgan los barcos para meterlos de remolco». Pero dentro hay tranquilidad completa; las baterías de los dos castillos lo defienden de los enemigos del Rey, y las montañas que lo circundan, de las olas, tanto que por mucha mar que haya fuera, está siempre dentro como un estanque.

Pero un observador tan sagaz como él no podía considerar el Pasaje como un solo puerto; y, en efecto, nos cuenta que hay dentro cuatro brazos, uno, el de Mediodía que va hasta Rentería, sólo navegable para barcos pequeños; otro, el de Levante, que llega a Lezo; no nos dice cuáles eran los otros dos, San Juan y la Herrera, sin duda, pero sí que en los cuatro se fabricaban navíos.



Desde Pasajes a San Sebastián toda la costa es una sola montaña. El cosmógrafo hace alto en la ciudad y la describe graciosamente, presentándola rodeada de murallas. El puerto tiene dos muelles, pero además de él cuenta San Sebastián con una espaciosa ensenada, de forma de media luna, con una isla delante. Es al socaire de ella «donde dan fondo muchos

navios asi de los que bienen a este puerto como a otros desta costa, aguardando por la marea para entrar en los muelles a descargar o cargar sus mercancías». No olvidemos que en San Sebastián «fabrican de ordinario muchos navios y galeones».

A dos leguas a Poniente está la villa y ría de Orio que aunque aguas arriba tiene calado para navíos gruesos, como la barra es de poco fondo, el puerto ofrece escaso trato. No obstante, se fabrican en Orio navíos de alto bordo, pero es muy difícil sacarlos a la mar. Para salvar tales inconvenientes «tratóse de remediar los años pasados, abriéndola con la fábrica de unos muelles que a la parte de levante están dados principio». No se ocultó a la perspicacia del cosmógrafo que el río Oria era el más importante de la provincia aunque tomara mal el nombre de Tolosa, que confundió con Tortosa, ni tampoco el que hubiera habido un proyecto, al que se volvió siglos después, de hacerlo navegable.

A continuación, Texeyra anota el pueblo de Zarauz sin concederle la menor importancia pues su playa es abierta, sin ningún abrigo. Para eso está Guetaria, a media legua, cuyo puerto está defendido por una isla que se levanta a «tiro de mosquete». Es en la isla precisamente donde está el muelle de atraque al que se llega por un «asa» que lo une a tierra. En el muelle atracan únicamente los barcos de poco calado; los de mayor bordo han de anclar fuera, a ocho y diez brazas, al socaire de la isla. En aquel tiempo debían entrar en Guetaria muchas naos y navíos, unos «de trato y mercancías y otros, al reparo, obligados del tiempo por ser más fácil de tomar que todos los demás, de esta costa».

Anota después, Zumaya y Deva, sobre sus respectivos ríos, con malas barras por lo que no las cruzan más que pequeñas embarcaciones de pesca, a todo riesgo. Después, Motrico, «con dos muelles donde entran razonables embarcaciones y dan fondo. Pero la villa no tiene defensa

ninguna y han de hacer vela de continuo sus moradores a la entrada de la ensenada».

Terminada la costa de Guipúzcoa entra en la de Vizcaya, de la que dice que «es muy poco tratable su mar y costa allandose los que en ella en tal tiempo navegan en conocido peligro por les faltar el mar por donde puedan correr, y puertos en que se puedan asegurar y buscar el remedio».

Ondárroa era, a juicio de nuestro cosmógrafo, muy poco puerto; los vientos de N. N.E. y N.O. cubrían la barra de arena y no era posible franquearla; sólo los naturales podían entrar y salir, para sus pesquerías. La barra de Lequeitio era mejor; una islita la dividía en dos mitades y había de entrarse por la de Poniente pues la de Levante tenía tan poco fondo que sólo podían cruzarla, y con peligro, los barcos pequeños; por la otra podían hacerlo los mayores siempre que fueran pegados a la islita, esperaran a las aguas vivas y tuvieran mucho cuidado con el viento de tierra. Dentro había dos muelles para el abrigo y seguridad de los bajeles.

Luego, Hea y Anchoue (Elanchove) «donde con dificultad conservan algunos pequeños barcos de pescar los naturales obligándoles en levantándose borrasca o travesía que la caura sacarlos al tierra». Seguidamente la punta de Ogoño y, una vez doblada, el brazo de mar que entra hasta Guernica, y, en el camino, Mundaca, surgidero donde hacen fondo algunos navíos en espera de la marea que les dé calado para llegar «asta la puente de Guernica».

Pero en toda la costa del señorío «no ay lugar que represente grandeza y autoridad como la villa de Bermeo»; el puerto tiene dos muelles costosísimos, dice, que ofrecen buen abrigo a los bajeles; dentro de él se fabrican algunos cascos pero de mediano porte; la mayor actividad la da la pesca. No se le escapa al cosmógrafo la isla de Izaro en la que hay una pequeña ermita que juzga como lugar muy apacible para la contemplación. Pasado el puerto, la costa

asciende hacia Septentrión, y, a poco, se recoge para formar una ensenada que cierra un cabo «Machacao» que es el punto más avanzado de las costas guipuzcoana y vizcaína. Esto no ha cambiado de entonces aquí, pero sí la ensenada donde según Texeyra hacían «fondo muchos navíos de piratas, y desembarcando en tierra, azen agua y leña cosa de que ellos más necesitan sin que se les pueda estorbar y muchas vezes tienen vigías que en descubriendo algún navío salen los de los corsarios al encuentro y los suelen rendir, acaeciendo esto muy de ordinario».

Luego, a tiro de cañón, las dos islas, la de Aqueche y la de San Juan de Gastelugache con su pequeño convento y su puente de madera a tierra, y la playa de Baquio habitada por pescadores, y la de Arminza, a su imagen y semejanza; y, más adelante, tras la costa alta, la isla y cabo Villano y Plencia, a la fresca de su río, cuya barra no puede ser franqueada más que por embarcaciones pequeñas.

Enseguida, el cabo Astondo, la Galea y Portugalete «donde dan fondo más navios que en todos los demas puertos deste Señorío por el trato y comercio de la villa de Bilbao donde primero son visitadas en el espacio que guardan que por la marea para tomar el río».

El puerto tiene un muelle, y al final, una plataforma con cuatro piezas de bronce; ¡mis viejos amigos los cañones del Solar!

Dos leguas aguas arriba, Bilbao, con su puente, junto al cual amarran los navíos; es población de mucho trato y mercancía.

De Portugalete hacia el oeste, Sumo Rostro, sobre un río de mala barra en el que se fabrican navíos para sacar el hierro, aunque de poco porte y, aun así, han de esperar las aguas vivas para salir; junto al río, la playa de Poveña. Y aquí acaba Vizcaya.

El derrotero, sucintamente recogido, es, sin duda, de lo más sabroso que se ha escrito sobre nuestra costa. Forzosamente habremos de volver sobre él al ocuparnos en

particular de los distintos puertos, para extraerle nuevos pormenores que contribuirán a la mayor comprensión de su historia.

Tofiño. - Otro de los derroteros clásicos es el del Brigadier de la Real Armada, Don Vicente Tofiño, publicado en el año 1.789.

De Fuenterrabía nos dice que no entraban en sus aguas más que lanchas pescadoras, y, en verano, algunos pataches vizcaínos que venían con mineral para las ferre-rías guipuzcoanas y navarras, y salían cargados de materiales de construcción, con destino al arsenal del Ferrol; con vientos del tercer cuadrante se podía fondear tranquilamente en la concha, sin aproximarse demasiado a tierra.

Al Puerto de Pasajes le dedica especial atención; dice que los navíos que calen más de 10 pies sólo pueden fondear entre el castillo de Santa Isabel y la torre de San Sebastián, pues aunque al S. E. y O. de ella se abre un gran puerto, en bajamar queda casi en seco; pero esto era entonces, pues según le aseguraron al autor, los naturales, en el siglo anterior había fondo para bastantes navíos. Hasta los puertos cambian. Tenía dos gradas, una, la del Rey, al Oeste, y otra al Este, la de la Compañía de Filipinas.

La entrada era muy peligrosa; junto a las puntas de la boca, la de Arando el grande y Arando el chico, estaban, y están, las branchas, casi a flor de agua. El peor de los vientos para la arribada era el O. pero aún era peor la marejada, porque dentro se formaba un hervidero «capaz de perturbar el gobierno a cualquier embarcación que si le falta, en pocos instantes está perdida». Cuando el temporal no permitía a las lanchas hacer el servicio de practica-je —doce reales de vellón por hombre— se prestaba el auxilio para la maniobra por medio de amarras que se echaban o se tomaban desde tierra.

La linterna del puerto de San Sebastián estaba en Igueldo, y las embarcaciones grandes que entraran en él,

habían de fondear al S.E. de la isla, debiendo amarrarse en cuatro N.E.S.E. y N.O.S.E. por no ser posible estar a la gira a causa del poco fondo. Había dos muelles que salían de la ciudad, dirección O. de un cable de largos, y otros dos que partían del pie del monte Urgull, dirección E.S.E. que abrigaban las bocas de los dos primeros. Aprovechando la pleamar podían entrar barcos de trescientas toneladas pero quedaban en seco al bajar la marea. La buena enfilación para entrar en la Concha, era el convento de San Bartolomé, sin embargo había que evitar los vientos forzados del cuarto cuadrante que echaban los barcos contra el muelle exterior, siendo entonces precisos remolque y cables que se viraban desde tierra.

El puerto de Orio era tan malo que la barra sólo tenía en bajamar un pie de calado, y de anchura, «un cumplido de embarcación».

Tras Orio, el derrotero describe la costa alta y escarpada, la punta Malla-arri, la playa de Zarauz sin abrigo ninguno y el abrigo de Guetaria defendido por la isla.

En Zumaya repite el juicio de Orio, río con barra y un canal de paso «con un cumplido de falucho» por anchura, y una braza de agua en bajamar. No obstante vienen pataches por hierro que labran en las herrerías del interior. Sobre la punta occidental hay una caseta de vigía; Zumaya vela en su puerto.

La costa sigue escarpada y alta hasta la boca del Deva que es río caudaloso pues tiene cinco y seis brazas de fondo; pero la barra es estrecha por lo que sólo en el verano hay comercio; entran pataches españoles a cargar madera para los astilleros del rey, y barcos holandeses que vienen por lana.

En seguida, Motrico, cala con dos muelles que forman un puertecito para embarcaciones pesqueras, que, según Tofiño, eran abundantes pues podían entrar y salir en cualquier tiempo sin tener que esperar marea.

La barra del río de Ondárroa queda en seco a la va-

ciante, lo que hace que no haya más que lanchas pesqueras; sin embargo, de vez en cuando, entran a la pleamar algunos pataches con mineral. A tres cuartos de milla, la isla de Santa Catalina con su ermita y su batería en alto, unida a tierra en la bajamar, forma la punta oriental de Lequeitio con dos muelles que hacen un puertecito para pesqueros y pataches que quedan en seco a la baja. Luego Ea, sobre una playa pedregosa en la que varan algunas lanchas pesqueras y, al O., Ogoño, a cuya sombra se alza el poblado de Elanchove donde «actualmente están haciendo un muelle para barcos de pesca».

A dos millas, la isla de Izaro, frente a la boca del río de Mundaca «muy caudaloso y hondable pero de poco fondo en la barra». Hay un puertecito con dos muelles que como los demás de esta costa queda en seco a la vaciante. Tofiño no sigue río arriba; por lo visto, en su tiempo ya no subían los barcos hasta la puente de Guernica como cuando hizo su derrotero Texeyra.

De Bermeo no dice gran cosa; que es una cala poco profunda, que las dos puntas que la forman distan un cable la una a la otra, y que en la costa N.O. hay un muelle para pataches. Después, Machichaco, las dos islas de Poniente, las playuelas de Pescadores de Baquio y Arminza; y pasado Villano, Plencia, en su barra variable: a la sazón de cuatro pies de fondo, pero de esta población nos deja un dato de interés y es «que su río mantiene la mayor parte de los pataches de Bizcaya que andan empleados en las conducciones de vena para las herrerías y madera para el Ferrol, y también muchos pescadores».

Tras Plencia se gana Punta Galea que abre el camino de Bilbao; cara al Sur, por Levante, Algorta, con un muelle para faluchos aguas arriba; en la otra orilla, Portugalete, que «en este paraje es el más cómodo fondeadero de las embarcaciones de algún porte por ser lo más hondable del río y tener hacia todas partes la comodidad de muelles y cañones clavados en ellos para amarrarse».

Legua y media antes de Bilbao está Olaveaga, que es donde comunmente fondean los navíos consignados a la villa, para las operaciones de carga y descarga.

Bajando el río, Santurce con un pequeño muelle que queda en seco a los dos tercios de la marea y muestra su fondo de piedra; luego Ciérvana, encerrada en su cala en la que entran sólo algunos barcos de pesca.

La barra del río está frente a Santurce y tiene a la sazón cuatro pies y medio de fondo en la bajamar. En invierno es tan peligrosa que a veces los prácticos no pueden prestar servicio; entonces le hacen señales al barco, desde tierra, con una bandera roja para que se eche a babor o estribor según convenga. Si no hubiera marea para entrar, o el viento no lo permitiera, los barcos debían fondear entre la Galea y Lucero, con la línea en que aquella enfla Villano, a diez y seis brazas de arena.

Doblada Punta Lucero, el Brigadier registra la enseada y barra de Somorrostro muy frecuentada por pataches; había que entrar aconchándose a la costa occidental. Y tras Somorrostro, Onton, donde acaba por poniente la costa vascongada.

Anónimo. - En la colección Vargas-Ponce, Depósito Hidrográfico, legajo 8, número 42, se conserva un interesante documento anónimo, del siglo XVIII «*Noticia de los puertos, distancias de unos a otros, y buques que pueden entrar en ellos desde el de Fuenterrabía hasta el de la ciudad de Santander*». Aunque no sea propiamente un itinerario, lo vamos a recoger como tal, pues para nuestro objeto es como si lo fuere; del puerto de Fuenterrabía dice que un castillo defiende su entrada, que «en aguas vivas pueden entrar embarcaciones de 100 a 200 toneladas; y que por el río pueden conducirse hasta Vera los efectos, en lanchas».

De Pasajes informa que es «uno de los mejores fondeaderos capaz de contener grandes escuadras con buen puerto y castillo, buenos astilleros en donde se han cons-

truido nabios de linea y grandes embarcaciones mercantes».

Con respecto a San Sebastián juzga, como buenos, el Castillo y las baterías que lo defienden, y dice «que entran en su muelle embarcaciones de 300 toneladas en razón a que en su rada o concha se alojan». Cuenta que había «un fanal en monte frio que a muchas legúas lo ben los navegantes para dirigirse al puerto». Afirma también que «San Sebastián es plaza de mucho comercio».

Del puerto de Orío, al que adjetiva de pequeño, dice que tiene mala barra y que «en aguas vibas pueden entrar barcos cargados con 200 toneladas y se construyen de 500, tiene un buen rio que suben las lanchas hasta Usurbil».

Con referencia a Zarauz nos cuenta que sólo sirve para lanchas de pesca a la que se dedican sus vecinos, y, de Guefaria, que pueden entrar embarcaciones de 700 toneladas y es «una de las mejores bahias en donde pueden fondear esquadras».

Al llegar a Zumaya, y después de aludir a la barra, señala que la ría llega hasta Vedia, donde pueden entrar barcos de 50 a 60 toneladas.

Al puerto de Deva le concede más importancia, pues con la marea pueden atracar embarcaciones de 150 a 200 toneladas, y «desde este puerto el comercio de Vitoria hacía sus expediciones para el Norte, anteriormente». En Motrico señala la existencia de un muelle, y lo considera como puerto de arribada para embarcaciones de 40 a 50 toneladas. Ventajas de ser el único sin barra entre los que lo rodean. Lequeitio también tiene muelle, es capaz para cascos de 80 toneladas y «tiene una buena torre en donde se mantiene un atalayero para observar el tiempo y las embarcaciones; no hay comercio, y sus vecinos se dedican a la pesca, que es de mucha consideración».



En la Noticia se habla también de Hea, silenciado en otros itinerarios. Tiene barra, pueden entrar barcos de 40 a 50 toneladas, y sus vecinos, son pescadores.

El puerto de Elanchove, Lanchobe, lo encuentra «bastante bueno» y observa que tiene un muelle para lanchas.

Al informar sobre Mundaca señala que la ría llega hasta Guernica, que tiene aquélla un muelle para lanchas y que podían fondear barcos de 100 y 700 toneladas. Creo que aquí se equivocó; seguramente quiso referirse a Portuondo, no a la dársena mundaquesa. En Bermeo da cuenta de la existencia del muelle; ¿uno sólo?, que es capaz para barcos de 150 toneladas. Luego habla de Baquio, con barra, para barquitos de «15 a 20 toneladas para conducir vena».

A Plencia le concede bastante importancia: «puerto con barra —dice— y ría hasta la ferrería de Butrón que dista dos leguas, se construyen barcos crecidos y pueden fondear hasta de 750 toneladas, es frecuente su nabegación».

Este anónimo informador de la Noticia, lo mismo que doña María Díaz de Haro la Buena, creía que el puerto del Nervión era Portugalete, —¡Oh manes del Consulado, y de Guiard!— por eso dice: «Portugalete puerto de barra y ría hasta Bilbao, entran buques de 400 toneladas, desde donde hace sus expediciones el comercio de dicha plaza: tiene además los puertecitos de Algorta y Santurze, en donde se hallan las lanchas para facilitar las entradas y salida de las embarcaciones». Este celoso informador conocía sin duda la Carta-puebla de fundación de Portugalete, por eso pone el puerto bajo su pabellón y dice que tenía «además dos puertecitos de Algorta y Santurze». Bilbao era una Plaza de tierra adentro a la que llegaba la ría de Portugalete para que pudiera hacer sus expediciones el comercio de dicha plaza. Así se explica que el Regimiento portugués defendiera sus derechos en repetidos pleitos, con tanto tesón.

Y, por último, la Noticia se refiere a Somorrostro, pequeño puerto para cascos de 40 a 50 toneladas, que iban a cargar mineral para las ferrerías del país.

Derrotero del Instituto Hidrográfico

De los legendarios Periplos, los viejos Portulanos de la Edad Media y los Derroteros clásicos, y románticos a su modo, hemos de saltar al oficial del Instituto Hidrográfico de la Marina, del año 1.946, que es el último de los publicados por este docto centro marítimo. Con él ganaremos, indiscutiblemente, en rigor y precisión científica, pero se nos irán de las manos el encanto que tiene lo desvaído y remoto; aún hecho con profundo amor, gran maestría, e incluso con preocupación literaria, está a falta del carácter que tenían aquellos viejos documentos; él no contará los días y las noches para medir la distancia entre dos puntos, ni hablará de leguas, ni del meridiano de Cádiz tan lleno de sol y sal nacionales; ni tampoco de los vigías que hacen guardia en las puntas de las bocanas para señalar con trémolos de banderas, los canales de paso, ni de Levante, ni de Poniente; en su lugar se referirá a intermitencias de faros, al meridiano de Greenwich, que se ha impuesto en toda la tierra y el mar, y al W., a esa uve doble imperialista, tan elocuente por sí sola en sus distintos significados.

Este derrotero da a la costa vascongada ochenta y dos millas, cincuenta y dos a la vizcaína, desde el límite occidental de la punta del Cobarrón hasta la extremidad oriental de la boca de Ondárroa, y treinta a la guipuzcoana, desde el extremo Oeste de la punta de Saturrarán hasta el Este del río Bidasoa. Describe la costa como peñascosa, accidentada y sumamente brava, pero generalmente limpia.

Sobre los puertos, ensenadas y accidentes geográficos recogidos en los derroteros clásicos, señala éste, la peña del Piloto, a la entrada de Bilbao, que se descubre

en bajamar con apariencia de una lancha; está en la res-tinga de Algorta con la punta de San Ignacio, la playa de Mañacoz, al Este de la Galea. Llama la atención sobre los peligros que ofrece el frontón escarpado que va de la Galea a Villano, sumamente temible con mares gruesas del N.W.; para salvar la gente en caso de peligro hay que echarla al arenal de Astondo, poniendo las lanchas de través, proa a la punta de este nombre. En la ensenada de los piratas, de Machichaco, que nos contaba Texeyra, hay ahora cuatro boyas de amarre, una de 5.000 kgs. y 17 metros de fondo y 3 de 2.000 kgs., y 10 u 11 metros de calado. En esta misma ensenada nos señala la playa de Guibela o de Artzacho que es la única parte de la misma abordable con marbella. Fuera están la piedra Ugarrarri, que siempre vela, y la de Salvache-ach, próxima a la atalaya que apenas vela en la bajamar.

En Bermeo anota la concha de espera, los puertos menor y mayor, los diferentes bajos y la caleta de la Rosa, sembrada de piedras.

La ría de Mundaca que en los viejos derroteros era navegable hasta Guernica está ahora cubierta de arena y, en bajamar, asoman bancos por todas partes; no obstante hay un canal, y en pleamar los barcos de poco calado pueden subir hasta Arteaga.

Fuera de la ría, y en mar abierta, conviene tener cuidado con los arrecifes de la isla de Izaro; en caso de marejada, el derrotero recomienda separarse una milla de la isla.

Sobre la playa de Laga se alza impresionante el promontorio de Ogoño, cortado a pico, con sus 304 mts. de altura sobre el nivel del mar y, mirando al Este, el puercecito de Elanchove y el puerto grande, en construcción, que será uno de los buenos refugios del Cantábrico.

Después de Lequeitio, la ensenada de Saustán, que a juicio de los prácticos es buen abrigo con vientos del S.E. por S. y W. hasta W.N.W. para buques mayores. El mejor

sitio para el fondeo está entre las dos casetas de carabineros, a menos de una milla de la costa.

Los constantes calados en la ría de Ondárroa han hecho por fin practicable su puerto para embarcaciones pesqueras.

En Motrico dice que es inmensa la resaca dentro y fuera del puerto, cuando hay mar gruesa. Sin embargo, después de las obras de escollera hechas por Iribarren han mejorado mucho las condiciones de estadía.

La barra de Deva queda completamente en seco, en bajamar, sobre el canal del río; el practicaaje es obligatorio para los barcos que calen más de 7 pies.

El puerto de Zumaya es malo porque su barra es muy peligrosa y difícil de tomar, sin embargo, el derrotero le da un movimiento de 900 buques de cabotaje por año, hasta de 200 toneladas, que importan yute, carbones y madera, y exportan principalmente, cemento.

Al abrigo de San Antón de Guetaria hay cuatro muertos con anclas de gran peso y buenas cadenas. La concha de Guetaria, encajada en el seno que forma la costa entre la punta de Alzucu-arria y el islote de Mazopa-arria al N. E. de San Antón, ofrece buen abrigo para los vientos del tercero y cuarto cuadrantes, y es el único y verdadero refugio que le queda al que ha perdido Bilbao, pero no hay que confundir las boyas con el bajo de Martina-arria, pues aunque está en el siguiente seno de la costa y vela sólo en las bajamares equinociales, cuando sale a la superficie, lo parece. Tras Zarauz, el monte Amesti con la cala de piedras sueltas y el rosario de islotes que termina en Malla-arria, con su cargadero de mineral.



Luego Orio; la boca del río está materialmente pegada a la punta occidental, pero es limpia y no hay peligro en acercarse a ella para entrar; hay rompientes y son más

peligrosas cuando el agua va en baja. Después, Punta Anarri, Punta Tierra-blanca, la ensenada de la Galea, Punta Cascallo, Punta Centella y Monte Frío con la punta Arabicobaja que es su extremidad N. E.

Pasada la bahía de la Concha, con su isla, Urgull, el Urumea y la playa de la Zurriola, se levanta el macizo de Ullá, que va hasta Pasajes, con su punta Mompás, el bajo de Pekachilla, la Punta Atalayero y la Plata, para terminar en la punta de Arando el Chico que forma la punta occidental de la boca de Pasajes, y ante ella, los bajos de la Redonda y la Brancha del W.

Al otro lado de Pasajes, el Jaizquíbel, que se abre con la Punta de Arando el Grande, la Punta de la Turulla, la ensenada de Asabaratza, Herencin el Grande, Herencin el Chico y Porto Moro y, por fin, el cabo Higuer con su isla de Amuitz o Anoa, delante, y doblado el cabo, la cala de Asturiaga, el puerto refugio, la Rada de Higuer, y el Bidasoa. Y Finis Hispaniæ.



PROTOHISTORIA

Los ríos

Todo puerto necesita como base fundamental para serlo, una defensa que ponga al abrigo de los temporales, las embarcaciones que se acojan a él. En nuestra latitud, al menos, jamás pudo pensar nadie en dejar fondeado su barco, en mar abierta, confiado en que los elementos se lo respetasen. Por infantil que fuera la inteligencia del navegante primitivo, y pobre su nave, parece indudable que a la vuelta de su primera salida al mar, buscaría el paraje más abrigado para poner la embarcación a buen recaudo. Después de todo, era su patrimonio; acaso tuvo que sacrificar un ganado mayor y secar y curtir trabajosamente su piel, o vaciar a fuerza de paciencia un tronco de árbol, para construirse lo; no era cosa de dejarlo a la intemperie para que una noche de temporal se lo llevaran las olas o lo deshicieran contra los cantiles vecinos.

Pero sería ingenuo que al pretender reconstruir la historia antigua, pensáramos en un navegante nada más. No sería él sólo. Y, si en un momento histórico determi-

nado, lo fué excepcionalmente, no tardaría en instruir a otros en la profesión que le había enseñado su instinto o aprendido de sabe Dios qué misterioso viajero que pasó un día delante de la puerta de su cabaña. Es más prudente que hablemos en plural, refiriéndonos siempre a navegantes y a barcos aunque no podamos —ya se comprende—, señalar su número.

Es él precisamente quien complica el problema. Un navegante y un barco pueden guarecerse en un rincón cualquiera, no importa dónde; pero desde el momento que constituyen un conjunto, la cosa cambia por completo. Entonces, sobre necesitar un paraje abrigado, se requiere que sea capaz para todos y, además, que esté en condiciones de poder cumplir la función social que, por primaria que sea, encierra siempre toda navegación colectiva. El profesor de puertos de la Escuela de Ingenieros, de Madrid, don Ramón Iribarren, suele decir que los puertos marítimos son puntos de enlace entre las comunicaciones marítimas y las terrestres. El principio es tan esencial por naturaleza, que no podemos considerarlo como una circunstancia actual, o simplemente histórica; tiene un contenido fundamental y como tal ha de ser de siempre.

Pero la costa exterior que hoy llamamos vasca, ofrece muy pocos lugares que además de abrigados puedan ser puntos de confluencia de rutas de mar y de tierra. Cara al mar está formada, en la casi totalidad de su recorrido, por altos frontones cortados a pico, sin apenas promontorios o accidentes adelantados que brinden buen refugio; las playas, muy escasas por cierto, son abiertas e inhóspitas y muy azotadas. Y, hacia el interior, se levanta, a la espalda, una orografía alta y abrupta que aísla prácticamente la tierra, del mar. A estas exigencias geográficas y sociales que han de cumplir los puertos, para serlo en condiciones aceptables, habría que añadir, aún, otras, históricas podríamos decir, de seguridad frente a posibles ataques de pueblos enemigos, para las que, no ofrece la costa que

nos ocupa, características mejores. Claro que el hecho no puede sorprendernos, pues es consecuencia de las dos anteriores.

Como un pueblo que está frente al mar ha de ser por naturaleza navegante, si la costa exterior no reúne las condiciones mínimas debidas para sus establecimientos portuarios, ha de ir a asentarlos, por fuerza, en el curso de los ríos. Y, en efecto, es en ellos precisamente donde hemos de buscar la mayor parte de nuestros antiguos puertos ya que reúnen, en proporción muy aceptable, las exigencias apuntadas.

Sin embargo, examinados hoy, el hecho no deja de llamar la atención; los ríos vascongados son angostos, su caudal de agua muy escaso, y la entrada en ellos tan peligrosa por la barra de arena que se forma a su desembocadura, que el pretender franquearla constituye a veces una aventura tan peligrosa como la misma mar. Pero no siempre han sido así; un paseo por sus orillas, en los últimos kilómetros de los cursos fluviales, nos deja ver entre las dos masas orográficas que forman el valle por el que corre el río, unas vegas amplias, llanas y bajas, casi a ras de agua en las horas de la pleamar. Por profanos que seamos en fisiografía, salta a la vista que esas terrazas carecen de antigüedad geográfica; parecen aportes fluviales de formación reciente. Y, en efecto, el científico, viene en este caso, en apoyo del sentido común del indocto: «estas vegas, —dice don Pedro de Aranegui, — elevándose sobre el nivel de las aguas, apenas dos metros, no pueden ser consideradas como terrazas cuaternarias». Y, a renglón seguido, añade: «deben por tanto ser tenidas como terrazas actuales, en vías de formación, constituyendo lo que se llama el lecho mayor del río». Y la historia refuerza la tesis: en la «Historia Compostelana» se cuenta que cuando en el año 1119, el Obispo de Oporto, Don Hugo, pasó por nuestro país, a su vuelta de Roma, encontró «que aquella senda intransitable no ofrecía más camino que por peñascales,

jarales y parajes desiertos»; «Fuera de que el mar había alargado por allí sus brazos para dividir las provincias y por todo es un gran caos el que por allí se forman para los que caminan...».

Sobre esta apoyatura podemos dar un salto atrás, en el tiempo, y suponer sin esfuerzos imaginativos que en los días que precedieron a nuestra historia escrita, los ríos vascongados tenían un cauce que ocupaba no sólo su actual lecho sino también la zona baja de sus márgenes, convertidas hoy por sucesivos arrastres y esforzados trabajos del hombre, en productivas tierras de labor. El propio Estrabón viene a confirmar esta concepción de unos ríos anchos y dilatados, con el mar metido entre las montañas: «antes de la experiencia de Broutos, —dice— no tenían más que barcos de cuero para navegar por los estuarios y lagunas del país». Es decir, que había en nuestra tierra unos estuarios y unas lagunas que han desaparecido o quedado reducidos al mínimo. Y es que, poco a poco, los aportes fluviales irían comiendo la anchura y profundidad de los cauces hasta dejarlos en su actual estado; pero cuanto más nos adentremos en la Historia, mayor amplitud tendrán. Ya veremos luego cómo se han ido estrechando, en épocas no muy lejanas por cierto.

Pero sería infantil suponer que la amplitud de los cauces evitaría los peligros de la barra de arena en la desembocadura. Cuanto mayor masa de agua subiera en las crecientes de la marea, más volumen de arena transportaría en suspensión, que, luego, al descender en la vaciante y perder velocidad a su encuentro con las aguas del mar, caería al fondo, restando profundidad al lecho, lo que nos lleva a la conclusión de que nuestros ríos, aún más amplios y caudalosos en la zona sujeta a la influencia de las mareas, en los tiempos pasados que en los actuales, tenían también una barra de arena, a su entrada, igual o más peligrosa que hoy. Pero de esto ya nos ocuparemos más adelante, con referencias documentales. Mas a pesar de la

barra y sus peligros, eran los ríos los únicos refugios posibles, con raras excepciones que ya señalaremos, pues sin obras de fábrica, que no cabe admitir en los primeros tiempos, sólo ellos reunían, en nuestra costa, las condiciones que han de concurrir en cualquier puerto por mínimo y primario que sea.

Los ríos que desembocan en el mar, y sobre los que se asentaron más o menos remotamente los primeros establecimientos portuarios, muchos de los cuales se mantienen aún en sus viejos emplazamientos, son: el Bidasoa, el Oyarzun, el Urumea, el Oria, el Urola y el Deva, en Guipúzcoa; y el Artibay, el Lea, el Mundaca, el Artigas, el Butrón, el Ibaizábal, el Galindo y el Somorrostro, en Vizcaya.

Los puertos primitivos

En realidad son cuatro las primeras referencias geográficas del País, debidas a Estrabón, Pomponio Mela, Plinio II y Tolomeo, que vivieron en los dos siglos primeros de la Era cristiana. Ninguno de ellos estuvo en él, de forma que el conocimiento del mismo lo adquirieron de labios de viajeros que lo habían visitado o de noticias escritas que no han llegado hasta nosotros. La información, por mucha garantía que nos ofrezcan sus autores, no puede inspirar demasiada confianza, tanto más que no son del todo coincidentes las noticias de unos y otros. Pero como son las únicas, y no volvemos a tener otras hasta casi diez siglos después, forzoso es aceptarlas como son:

La primera en el tiempo viene de los mismos albores de la Era. Es de Estrabón, que dejó, pese a no conocerla personalmente, una interesantísima descripción de la Península. Al registrar la vía que desde Tarragona iba al mar septentrional de España, decía que llegaba «a Oiason, ciudad alzada sobre el mismo océano». Doy la cita se-

gún la lectura de García Bellido, como más moderna y autorizada. Sin embargo, hasta ahora no se había leído generalmente «Oiason» sino «Idanusa» que, por cierto, la mayoría de los historiadores modernos identificaron con Oiaso, Oiarso, por analogía con este nombre contenido en los otros tres escritores de la antigüedad clásica, cuya tesis ha quedado ahora revalidada con la nueva versión. Ya tenemos pues, gracias al geógrafo de Amasia, conocimiento de un puerto, más concretamente de una población sobre el océano, con un largo camino, tierra adentro, que iba hasta el Mediterráneo.

La segunda es de Pomponio Mela, algo más extensa que la anterior pero también más confusa. Según la interpretación generalmente aceptada, de su texto, se venía en conocimiento, gracias a él, del río Deva junto a Tritium Tubolicum y del Magrada que pasaba por Iturrisa y Easo. No se ignoraba, sin embargo, que los nombres de Tritium Tubolicum, Iturrisa e incluso el de Easo, habían sido interpretados en tal grafía, en vista de las dificultades para descifrar la escritura, por analogía con estos topónimos, dados por los otros geógrafos de la Antigüedad. Últimamente, García Bellido ha leído a Mela en los siguientes términos: «el Devales ciñe a Tritino (Tritium Tuboricum); el Aturia, a Decium y el Magrada ¿los de Oeason?»... Según esta lectura, el Deva pasa a ser el Devales —la diferencia no es mucha—, y sigue ciñendo a una población que ya no es Tritium Tuboricum citado por Tolomeo, sino Tritino, aunque admite que sea la misma; la población de Iturrisa, pasa a ser el río Aturia y la población de Decium, y queda en duda, Easo, los de Oeason. Como se ve, salvo la lectura de Iturrisa, que cita Tolomeo, en los vascones, por Aturia y Decium, las diferencias no son importantes. Y como da la circunstancia de que el Iturrisa, de las viejas lecturas, había sido localizada en el interior, y el Aturia y el Decium, de la nueva, los sitúa García Bellido, en Francia, la variante no interesa a nuestro objeto. Sería una

impertinencia discutirle a García Bellido su lectura, pero el interpretar un texto, que el mismo reconoce confuso, por otros más claros, como se había hecho, es perfectamente aceptable en buena hermenéutica.

Por el texto de Mela aumentamos el conocimiento de nuestra geografía antigua, con la cita del río Deva que ciñe a Tritino y del Magrada que acaso pasa por Easo.

En la misma época de Mela, otro geógrafo y naturalista, Plinio II, enriquece el conocimiento del litoral. La versión que del mismo da García Bellido, dice: «Partiendo del Pyrenaus y siguiendo la ribera del Océano, hallamos el bosque de los vascones, Olarso, los «oppida» de los varduli, Moroguí, Menosca, Vesperies y el Portus Amanum donde actualmente está la colonia Flaviobrica». Esta lectura, coincidente en lo esencial con las hechas precedentemente, del mismo texto, repite el nombre de Olarso, que era Easo en Mela y Oiason en Estrabón, omite el topónimo de Tritino, de Mela, y da, sobre los otros, los nombres de Moroguí, Menosca, Vesperies y Amanum Portus, referidos por primera vez y que el texto hace creer que fueran otras tantas poblaciones litorales. Ya tenemos, pues, nuevos elementos geográficos.

Poco más tarde, en el Siglo II de la Era Cristiana, Tolomeo deja una nueva referencia geográfica del litoral, con expresión de algunos de sus ríos y poblaciones, relacionándolos de Poniente a Levante, con determinación de sus coordenadas de latitud y longitud que, desgraciadamente, no pueden ser tenidas en cuenta. Cita entre otros nombres que no interesan a nuestro objeto, el Nerva fluvii ostia y Flaviobriga, en los Autrigones; en los caristios, el Devae fluvii ostia; en los várdulos, Menosca; y, en los vascones, el Menasci fluvii ostia, Oeasso opidum, Oeasso Promon. Pyrenaci, y un Tritium Tuboricum, que no sabemos si será el Trifino que Mela ponía junto al Deva.

Sobre la base de estos cuatro puntales se puede llegar a la conclusión de la existencia indiscutible, en los

albores de la Era cristiana, de una población sobre el mar, —el nuestro—, que se llamaba Oiason, Easo, Olarso u Oeasso, puesto que los cuatro autores clásicos coinciden en registrarla aunque sea con ligeras variantes en el nombre. Y forzoso es creer que esta circunstancia abundancial no viene únicamente a robustecer la idea de su existencia sino también a darle una importancia social o simplemente censal que las demás poblaciones citadas no tendrían en aquella época. Y refuerza el criterio, el hecho de que aunque de ella nos han llegado escasísimas huellas de la época romana, de las demás, no nos ha llegado ninguna. En las restantes ya no se da, ni mucho menos, igual unanimidad; así, en Flaviobriga y en Menosca coinciden nada más, dos autores, Plinio y Tolomeo; en el Deva y acaso en Tritium Tubolicum, Tolomeo y Mela; y, en las demás no vuelven a coincidir, siendo citadas sólo por uno. Hecha esta aclaración, cada lector puede medir a su gusto el crédito que debe concederles, no diré a su existencia, sino a la importancia que tenían como tales poblaciones y, sobre todo, a la fidelidad con que fueron tomados sus nombres. Yo me limitaré a recogerlos todos, tal como fueron escritos, alineándolos de Este a Oeste, ateniéndome a la situación en que fueron colocados por unos y otros. Son Oiarso, los ríos Melasco y Magrada, Morosgui, Menosca, Tritium Tubolicum o Tritino, el río Deva o Devales, Vesperies, el río Nerva y Flaviobriga. Estos fueron, con posibles errores de interpretación en su lectura, los puntos litorales de la costa que hoy llamamos vasca, registrados por los escritores de la Antigüedad clásica. Veamos lo que podemos decir en orden a su posible localización actual.

Reducción geográfica actual de los ríos y los puertos de los escritores de la Antigüedad

Oiarso. - Acaso sea esta población la de localización menos aventurada. Ignoro hasta qué punto haya podido

influir la semejanza de los nombres antiguos con el actual, en su reducción, pero lo cierto es que los historiadores modernos han coincidido con rara unanimidad en proyectarla sobre Oyarzun aun dando a su término un sentido geográfico extensivo. Algunos, sin embargo, se han inclinado a localizarla en Fuenterrabía, pensando que la vía romana de Tarragona, siguiera, en el final de su trayecto, el curso del Bidasoa, y, otros, en San Sebastián atraídos sin duda, por el apelativo «Easo» con que se la conoce desde antiguo. Pero quizá no sean estas hipótesis tan dispares como pudiera parecer a primera vista pues sus términos jurisdiccionales estaban comprendidos unos en otros antes de la concesión de los villazgos.

Pero donde debe buscarse el viejo «Oppidum» de los tiempos de Roma es en el fiordo de Pasajes, y a su fondo precisamente, en lo que fué término de Oyarzun. Hay en su apoyo, sobre la proximidad del «Salto» del mismo nombre y la semejanza del topónimo, un argumento que me parece esencial; y es, que una vía que venía hasta el Océano desde el Mediterráneo, no podía morir en un punto cualquiera sino en un lugar que justificara la longitud del camino. Como la desembocadura del Bidasoa, ría con barra, no ofrecía, que sepamos al menos, garantía portuaria suficiente, ni tampoco el Urumea, ni la bahía de la Concha, y las reunía excelentes el puerto de Pasajes, parece natural que el largo camino romano que arrancaba del puerto de Tarragona, en el Mediterráneo, viniera a morir en él, buscando un refugio abrigado y seguro de la navegación en nuestro mar.

Refuerza la tesis, la existencia, en Oyarzun, de las minas de Arditurri que se explotaban ya en la antigüedad. El ingeniero D. Francisco Gascue calcula en ellas una longitud de trabajos romanos, en galerías y obras auxiliares, de quince a diez y ocho kilómetros de longitud, y, un volumen de extracción de dos millones de metros cúbicos; supone también, tras razonada deducción, que cuatrocientos

tos hombres, trabajando constantemente, necesitarían doscientos años para realizar el laboreo a que se contrae la explotación romana. No se trataba pues, de una explotación cualquiera. Su importancia justificaba cumplidamente la existencia de un poblado abundante y el establecimiento de un puerto en el paraje acuático, adecuado, más próximo.

Si nos fijamos hoy en el casco municipal de Oyarzun vemos que está bastante alejado del mar, y difícilmente podríamos considerarlo como puerto marítimo. Pero entonces no sucedía así, pues hasta el año 1320 en que se fundó la villa de Rentería, llevaba su término jurisdiccional al mismo fondón de Pasajes. Rentería se levantó en el suelo de aquél y con el nombre de «Villanueva de Oiarso» precisamente. Y, aunque mucho después, en una Sentencia arbitral de los Reyes Católicos, de 1491, se habla del «Puerto de Oyarzo llamado el Pasaje».

Sus condiciones portuarias son indiscutibles: capaz, abrigado, y con un camino tierra adentro que llegaba hasta Tarragona.

Los ríos Magrada y Menlasco. - Hemos visto que Pomponio Mela nos da el nombre del Magrada que de su texto se deduce junto a Oiarso, y supone que es aquí donde comienzan los várdulos, cara al E., hasta la cadena pirenaica donde terminan las Españas, referencia manifiestamente inexacta que nos obliga a recibir las demás, con toda clase de reservas. Pero Tolomeo, más en lo cierto, sin duda, sitúa el Menlasco, el Oearso «Opidum» y el Oearso promontorio, en los vascones, y tan próximos uno de otro que, según sus coordenadas geográficas no hay entre ellos más que una escasa diferencia.

La proximidad del río, en ambas referencias, a la población de Oiarso, los manifiestos errores del texto de Mela, a pesar que su condición de peninsular le obligaba a ser el más exacto, e incluso la semejanza por remota que sea entre ambas voces, han movido a una gran parte de los historiadores modernos a suponer que el Magrada de

Mela fuera el mismo río que Tolomeo designó como Menlasco.

Cualquiera que fuera su verdadero nombre el hecho es que coinciden los dos geógrafos en situarlo junto a Oiarso. Gorosábel, que tenía un innegable sentido crítico, los creía distintos y pensaba también que el Menlasco fuera el río Lezo, hoy Oyarzun, que antiguamente era conocido por el nombre de Lazón; suponía, así mismo, que el que le dió Tolomeo estuviera compuesto de Meum y Lascus, lo que hace más patente la semejanza de uno y otro.

Interpretando los textos de Mela y Tolomeo, lo más literalmente posible, habría que suponer que los dos estaban junto a Oiarso, lo que a falta de otras referencias que los diferenciases nos podían llevar a la conclusión de que uno y otro fueran el mismo. En tal caso quizá no constituyera ninguna aventura el pensar que este río, presentado con nombres distintos, fuera, teniendo en cuenta su proximidad a Oiarso, y que en realidad es la única marca que tenemos, el Oyarzun, es decir, el Lezo, el Lazón. Sin embargo, examinándolo hoy, forzoso sería que opusiéramos a esta tesis el reparo de su insignificancia. Pero si lo contemplamos en la época a que se refiere el apelativo acaso cambiara la impresión, pues como trataremos de razonar en el capítulo siguiente, al ocuparnos de los puertos desaparecidos, es más que probable que Oiarso estuviera dentro del curso fluvial del mismo y, en tal caso, ya quedaba justificada su cita aunque se silenciaran otros ríos de mayor caudal.

También se ha sostenido que fueron respectivamente el Urumea y el Bidasoa y, que los dos, uno mismo, fueron cada uno de ellos. En realidad todas estas teorías son posibles, pues aunque no haya muchas razones para defenderlas, tampoco las hay para rechazarlas, ya que lo único que se sabe con seguridad es que estaban —uno o dos— junto a Oiarso.

Morogui. - Aunque generalmente se ha leído Moros-

gui, según la reciente versión de García Bellido, es Morogui. Sólo sabemos de ella por Plinio II, pues los demás geógrafos en que nos apoyamos, no la citan; y lo único que nos dice, aparte de su nombre, que era un «oppidum» del litoral várdulo. Mas como hizo su descripción, siguiendo un orden de Este a Oeste, podíamos deducir que estuviera a Poniente de Oiarso y a Levante de Menosca. Forzoso es reconocer que la información no es muy expresiva. Sin embargo, Don Alfonso del Valle Lersundi se atreve a situarla en el Urumea y acaso no le falte razón; es en los ríos donde debemos buscar estas ciudades primitivas de nuestra costa ya que el propio litoral ofrecía muy escasos lugares de abrigo, y él se inclina por el Urumea que, siguiendo la costa de Oriente a Occidente, es el primer río después de Oiarso. Pero aun aceptando el Urumea, viene a decir, hay que internarse aguas arriba, pues una población, por breve y reducida que sea, no tiene bastante con el río, necesita también un camino que lo cruce para que no se sienta aislada; pero de no haber puente, el camino que lo atravesase no surge hasta el punto donde el río es vadeable. Como teoría es impecable; y, precisamente, sigue diciendo el malogrado investigador, unos cientos de metros aguas arriba de la desembocadura del Urumea hay un punto en el que hubo un antiguo camino y un poblado que aún se conoce con el nombre de *Ergovia*, contracción probable, a su juicio, de *Erri-co-ibia* que con el expresivo valor toponímico de nuestros nombres geográficos dice que había un camino y un poblado (erri-co-ibia = vado del pueblo). Allí, cerca, sobre un promontorio, se alza la antigua iglesia de Santa María de Murguía que posiblemente está levantada, según él, sobre un templo primitivo; y, muy próxima, se conserva la casa-torre del mismo nombre, cuyo jefe era, ya en el siglo XIII, señor de Murguía. Este Murguía, en fin, opina Valle-Lersundi, contracción de Muru-egui, pudo ser el emplazamiento de la vieja, Morogui. Aunque no pasa de ser una teoría, y como tal discutible, es muy

digna de ser tenida en cuenta. Siendo Morogui el primero «oppidum» al Oeste de Oiarso, es natural que tuviera su emplazamiento en el Urumea que es, en esta dirección, el primero después de aquélla; tiene una antigua historia portuaria y era, entonces, un río ancho y caudaloso en la zona sujeta a la influencia de la marea. El punto señalado de Murguía estaba perfectamente defendido de los agentes exteriores por el codo completo Anoeta-Loyola y tenía para su comunicación con el interior, además del curso superior del río, el vado a que se refiere el topónimo, que sería hasta que se construyera un puente aguas abajo, lo que tardaría muchos años en suceder, el que señalara el paso al primer camino que lo cruzase.

Menosca. - De esta población no sabemos más que de la anterior. Sin embargo, acaso pudiéramos concederle un crédito, en orden a mayor importancia portuaria al menos, porque son dos los escritores a referirla, Plinio y Tolomeo, coincidiendo ambos, además, en situarla en tierra de várdulos; Plinio la coloca al Oeste de Morogui y Tolomeo, que no cita esta población, entre el Deva y el Melasco; podemos, pues, localizarla entre el Urumea y el Deva, hecho por otra parte natural estando en la Vardulia. El geógrafo de Alejandría da también sus coordenadas geográficas de longitud y latitud, que, desgraciadamente, no son aprovechables.

Difícilmente puede pensarse en localizarla, sin más antecedentes; sin embargo, los ojos se nos van a Guetaria. Cuesta creer que un país, que, en realidad, no tiene más que un puerto propiamente exterior, en excelentes condiciones de serlo, por lo menos cara al mar, no lo utilizara. Puede oponerse a la tesis —y se ha opuesto—, su aislamiento cara al interior. Es cierto; no obstante, tampoco nos consta que no hubiera un camino que lo comunicara con los poblados o las vías de tierra adentro. Mas frente a esta prueba negativa está el hecho de que su villazgo es muy anterior, en el tiempo, a los de Orio y Zumaya e in-

cluso Zarauz, que la rodean y que son los únicos, aceptado que estuviera en tierra de vándulos, que pudieran discutirla sus títulos en orden al «oppidum» a que nos referimos. Y todavía hay más, aunque sea refiriéndonos a tiempos posteriores, y es que los pescadores de estas tres poblaciones tenían que ir a Guetaria a dejar sus embarcaciones cuando el mal estado del mar no les permitía entrar en su propia jurisdicción. Y, como esto que aconteció mucho después y sigue aconteciendo todavía, tuvo que acontecer también antes, hace pensar que si los primitivos navegantes de la zona no hubieran pensado, desde un principio, en establecerse en Guetaria, la mayor facilidad de acceso a su fondeadero y una estadía más tranquila, habría acabado por llevarlos a él, tanto más que el valor de la propiedad raíz en los otros poblados, si la tenían, no podía ser, entonces, un obstáculo a su traslado. Es pues, la actual Guetaria, la que tiene, a nuestro juicio, títulos mejores para considerarse la heredera de la Menosca de Plinio y Tolomeo; al menos mientras no se fundamente otra solución, con más razones.

Tritium Tubolicum. - Siguiendo la enumeración de Este a Oeste, se alza ante nuestros ojos, el nombre de Tritino, ceñido por el río Deva, y que la mayor parte de los historiadores habían leído Tritium Tubolicum, pensando sin duda, en el que anota Tolomeo aunque éste lo registre entre los vascones. Pero fuera Tritino o Tritium Tubolicum, el hecho es que había una población ceñida por el Deva, según Pomponio Mela, aunque García Bellido crea que este río no es el guipuzcoano. En esto nos permitimos discrepar del ilustre profesor; cuesta aceptar en buena lógica que siguiendo el escritor hispano un orden geográfico, en la descripción del litoral septentrional de España, ese Deva que cita entre poblaciones y ríos vascongados no sea el que desagua en su costa. Y como la tradición científica lo ha aceptado así y no ha sido rebatida, nosotros debemos seguir pensando como ella,

Partiendo del supuesto de Tritium Tubolicum, los historiadores habían creído que fuera el actual Motrico, en la idea de que su raíz fuera Mons Tritium. Sin entrar en la fidelidad de la etimología, un tanto dudosa, siempre quedaría el reparo de que siguiendo el orden de exposición de Mela, donde había que buscar el viejo «oppidum» era a la otra orilla del río precisamente. Gorosábel, que además de su profundo conocimiento de la historia del país poseía un excelente buen sentido, se inclinó porque la desaparecida población de la España Romana estuviera en la actual Deva, que, en tiempos, se llamó Ticiar, Iciar, Monreal de Iciar. Ticiar también se parece a Tritino, aunque no fuera el Tritium Tubolicum. Pero aún admitiendo su tesis, llena de buena lógica, acaso fuera aventurado buscarla en el casco urbano de la Villa de hoy que además de estar muy poco abrigada y mal defendida tanto de los mares y los vientos como de posibles enemigos, es de moderna fundación, pues el desplazamiento del Villazgo de Monreal de Iciar «al suelo que es cerca del agua de Deva», data del Privilegio de Alfonso XI de 1345. Pero mucho antes de la fundación de las Villas próximas, —Motrico tuvo su carta de fundación en 1209, y Monreal de Iciar en 1294—, en el 1108 se consagró por el Obispo de Bayona, la Iglesia de San Andrés, de Stigarrabia. Este poblado, pues la Iglesia no estaría aislada y sola, es el más antiguo según referencias documentales hasta el día, en la desembocadura del Deva. Como da la circunstancia de que está tras la primera curva del río que es donde sus orillas empiezan a ofrecer garantías de defensa, y el «ibia» terminal del topónimo denuncia la existencia de un vado, que como es natural daría paso a un camino, encontramos en él las condiciones que había de reunir un puerto por primitivo que fuera. Se dirá acaso, que el actual barrio de Astigarrabia con su Iglesia está al Poniente del río, y que siguiendo literalmente a Mela habría que situarlo en la otra orilla, pero quién sabe si no habría en ésta también, viviendas

del mismo poblado, pues hoy las hay en ambas márgenes, y aunque fuera precisamente el río el que separara las dos divisiones tribales de autrígones y várdulos, el hecho es que aún después de constituido un villazgo a cada lado, Deva y Motrico, ha subsistido una organización común para ciertos servicios y aprovechamientos en forma que hace pensar fuera de origen anterior al establecimiento de éstos. Y acaso fueran algunos moradores del poblado a que nos referimos quienes, después, cuando hubieron logrado familiarizarse con la cantería para hacer un muelle de defensa junto al mar, se trasladaran con sus lanchas a la cala, abierta entonces, que hoy llamamos Motrico, para salvar las dificultades y peligros que ofrecía la barra del río. Se llevarían con ellos el nombre de Trifino si es que no llegaba hasta allí, que pasó a ser Motrico, como los del otro lado lo transformaron en Ticiar que luego fué Icfar; pero uno y otro tendrían, posiblemente, el mismo origen. Claro que todo lo expuesto no pasa de ser una hipótesis más o menos defendible, sometida a cualquier otra mejor fundamentada.

El río Deva. - Nos remitimos a lo dicho en el párrafo anterior.

Vesperies. - Siguiendo el orden de enumeración de Plinio se nos presenta el «Oppidum» de Vesperies. Al referirnos a él, lo mismo que en Menosca, los ojos se nos van a un refugio de la costa, que junto a sus condiciones naturales de abrigo guarda una gran tradición, Bermeo.

Es, como Guetaria, uno de los poquísimos puntos exteriores, socairados, y, por lo tanto, utilizable antes de que la mano del hombre hubiera adquirido destreza suficiente, para hacer, en el mar, una defensa con paramentos de cantería. Aunque el P. Henao dijera que no había podido hallar documentos referentes a Bermeo anteriores a 1214, y Ercilla asegurase de su linaje que era un «solar antes fundado que la villa», nada prueban en realidad, dada la poca antigüedad que alcanzan los documentos refieren-

tes al País, y que las fundaciones de las Villas, relativamente modernas, se hicieron en su casi totalidad sobre poblados anteriores. Lo cierto es que Bermeo fué la población de Vizcaya más importante en un tiempo y la de villazgo más antiguo (1236); se consideró cabeza del Señorío: «Hoc est sigillum de Bermeo Capitae Vizcaiae».

En los documentos más antiguos se denomina «Vermelio»: «in portu de Vermelio in ora maris». Y Vermelio ya tiene alguna semejanza con *Vesperies*.

El único que lo cita, de los cuatro escritores clásicos a que nos venimos refiriendo, es Plinio, y lo hace, aún con error, al situarla en los várdulos, entre Menosca y el Portus Amanum, siguiendo una dirección de Levante a Poniente: «De los varduli, Morogui, Menosca, *Vesperies*, y el Portus Amanum donde actualmente está la colonia Flaviogrica». Como pensamos que Menosca pudo ser Guetaria, y el Portus Amanum, Bilbao, cabe perfectamente la hipótesis de que Bermeo, Vermelio, fuera *Vesperies*.

Amanum portus. - Y vamos con el último «oppidum», del litoral vasco donde en tiempos de Plinio estaba emplazada la Colonia Flaviobriga. De esta población tenemos además otra referencia, pues en las tablas de Tolomeo, se señala entre los autrigones, lo que equivale a situarlos en la actual Vizcaya, «el Nerva fluvii ostia», a los 13°, 10' - 44°, 40' y, «Flaviobriga» en los 13°, 30' - 44°, 15'; al Poniente está ya la Cantabria. Aceptando la versión de Tolomeo, como la más moderna, aunque no podamos admitir en su detalle las coordenadas geográficas, tenemos como base una población y un río, más o menos próximos, el Nerva y Flaviobriga, el antiguo Amanum portus, en los autrigones. Su reducción geográfica actual ha sido largamente discutida y no vamos a repetir, ahora, cuanto se ha dicho por unas y otras partes en apoyo de sus respectivas tesis. Sin embargo, hoy coinciden, generalmente, en admitir, que el Nerva sea el Nervión, —el mismo nombre lo recuerda—, y Flaviobriga, Bilbao, hipótesis, que, como

las demás de las restantes reducciones no tendrá grandes pruebas en su favor pero sí un buen sentido interpretativo, lo que nos lleva a aceptarla como tal mientras no se demuestre otra cosa.

Lo que sí interesa destacar, por lo que tiene de coincidente, con lo dicho en Morogui, (*Erri-co-ibia*) y en Astigarribia (*ibia*=vado) que, posiblemente, según hace observar Balparda, la terminación de Flaviobriga, *briga*, tenga su raíz en *Brige*, puente en celta —puente, que ha sido y es símbolo en Bilbao, motivo principal de su escudo; como que la villa fué fundada sobre él— cuyo hecho, de ser admitido por la crítica, vendría a robustecer la teoría que venimos sosteniendo de que los puertos en la antigüedad, lo mismo que en nuestros días, habían de ser puntos de confluencia entre las comunicaciones marítimas y las terrestres.

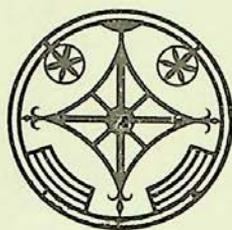
Sobre esta circunstancia del puente, que supone indudablemente un camino, y que sería el primero que cruzara el Nervión, puesto que la anchura de su cauce y su caudal de agua, mucho mayores entonces que hoy, no admitirían como en Morogui y Astigarribia, el simple vado, aguas abajo, se dan en el enclave a que nos referimos, las condiciones de capacidad y seguridad que hay que exigir a los puertos.

Por lo tanto y a falta de otra tesis más razonada, creemos que Flaviobriga estuviera junto al puente que fué la cuna de Bilbao.

El Nerva. - Aceptado aunque sea como hipótesis que Flaviobriga fuera Bilbao, sobra abundar en las razones que por otra parte han sido repetidamente expuestas, de que el Nervión es, como el mismo nombre recuerda, el Nerva; y a ellas nos remitimos.

Todo lo que, aun dicho con las naturales reservas, nos lleva a la conclusión de cerrar el capítulo con las mismas ideas con que los hemos iniciado, creyendo que los primitivos navegantes de nuestro litoral, a falta de refugios

en la costa exterior, que reunieran las condiciones mínimas debidas, asentaron sus poblados portuarios, salvo las excepciones señaladas, aguas arriba de los ríos.



LOS PUERTOS DESAPARECIDOS

Explicación previa

EN una ordenación estrictamente cronológica es evidente que antes de ocuparnos de los antiguos puertos, que tuvieron en su época una vida más o menos intensa, y que después han desaparecido sin dejar apenas huella alguna de su actividad, debíamos hacerlo de aquellos otros que les precedieron en el tiempo, aunque se hayan mantenido en sus viejos emplazamientos, y las transformaciones sufridas, impuestas por el desarrollo del progreso, los hagan aparecer como obra de nuestros días. Es indudable que éstos son anteriores a aquéllos, por lo menos en muchos de los casos, pero como media la circunstancia de que a los unos hay que estudiarlos como a organismos muertos, y, a los otros, como vivos y en acción aún, parece más correcto que antepongamos el estudio de los puertos desaparecidos al de los puertos en actividad, aún a riesgo de que puedan ser, y en muchos casos lo son, más antiguos que aquéllos.

Los del río Bidasoa

Hemos dicho que a falta de lugares adecuados en la línea exterior de la costa, —sobre todo hasta que el hombre, familiarizado con la cantería pudo pensar en hacer obras de defensa contra el mar—, había que buscar los establecimientos portuarios, en los ríos. No será ocioso recordar que hasta que se estrecharon sus cauces con los aportes y colmataciones que actualmente cubren sus orillas, eran de una anchura y un caudal, en la zona sujeta a la influencia de las mareas, mucho mayores que en nuestros días.

El río Bidasoa es un ejemplo que salta a la vista; una gran parte del terreno que hoy constituye el término municipal de Fuenterrabía, y la dilatada vega de Irún, están constituidos, sin duda ninguna, por marismas. Se ve con los ojos, por profanos que sean; son tierras bajas, rellenos que ha ido cubriendo poco a poco el río. «Todos los terrenos que pertenecen a la villa (Irún) en el llano, —nos dice don Serapio Múgica—, designados con el nombre de juncales o lezones, desde el puente de Endarlaza hasta el de Amute, no existían en su casi totalidad, y el resto, o sea la parte seca más próxima a las montañas, eran terrenos pantanosos, inundados por las mareas, cubiertos de juncos y alisos. No había a Endarlaza ni a Behobia más paso que el de la montaña, y el agua se enseñoreaba de todos los terrenos de Alzucaiz, y penetraba hasta Artiga y Santa Elena, en donde todavía (1903) hay un puente conocido con el nombre de *Corrocoiz*. Como si dijéramos «puente de albuces o *corrocones*, porque allí, a no dudarlo, se lo graba pescar esta clase de pescados».

La cita es suficiente para que con la ayuda de lo que llevamos dicho, imaginemos, a pocos siglos que volvamos la vista atrás, un anchuroso brazo de mar que doblaba la punta de Híguer para internarse hasta Navarra, cubriendo

con sus aguas azules, al menos durante la pleamar, toda la amplitud del valle. Sin embargo no nos dejemos alucinar por la visión y lleguemos a pensar ante zona acuática tan dilatada, que allí cabía un puerto amplio con todas las garantías del caso. Fuenterrabía, a la boca misma del estuario, trae su nombre de Ondarribia, que quiere decir vado de arena, lo que nos prueba que en el término de su emplazamiento había un paso por el arenal, a la otra orilla.

Pero este bajo de arena, tan poco profundo que restaría al amplio estuario condiciones portuarias, no podía impedir que, aprovechando la marea y siguiendo el curso del canal, entraran los barcos por él, aguas arriba. Y en efecto, hay referencias documentadas de que en el Siglo XVII, en el 1644 concretamente, el río Bidasoa era navegable, por gabarras al menos, hasta el puerto de Montoya, en el término municipal de Vera. Y el río debía reunir buenas condiciones navegables, pues en el 1534 primero y en distintas ocasiones después, se trató de canalizarlo extendiendo su navegabilidad hasta San Esteban de Lerín, para facilitar el transporte de las lanas y otros productos de Navarra y Aragón, al puerto de Fuenterrabía, y a la inversa. Sin embargo, no debemos dar suelta a la imaginación y suponer una navegación a vela, dibujando los barcos bordadas por el río, pues lo cierto es que los cruceros fluviales los practicaban unas gabarras tiradas por bueyes que marchaban no sobre el camino de sirga de las orillas del río sino en su propio cauce, aunque fuera con el inconveniente de que cuando los bovinos llegaban a los pozos en que no podían poner la planta en el suelo, por su profundidad, tenían que ser embarcados en las gabarras; *ondozka*, se llamaba a este sistema de navegación. Pero esto sería de Endarlaza, aguas arriba, que es donde los montes aprietan el cauce del río y que, en realidad, no interesa a nuestro objeto por escapar al ámbito jurisdiccional del trabajo.

Sin embargo, esta navegabilidad del Bidasoa y sus

puertos fluviales interiores, viene de antiguo; en el Archivo de Navarra se conserva un documento referido al año 1365, nada menos, en que una representación del Concejo de Fuenterrabía pacta con el Rey de Navarra, el establecimiento del puerto de «Andara» que nos atrevemos a localizar en el barrio Endara, de Lesaca, en la confluencia del Endara-errecá con el Bidasoa. Por él, el Rey de Navarra, se obliga a hacer «en el su puerto de Andara», una casa para que los mercaderes descarguen sus mercancías, un puente «vuena et sufficiente», para establecer las debidas comunicaciones acuáticas y terrestres, y a hacer los caminos «fasta la dicha casa et puente»; y, por su parte, el Concejo de Fuenterrabía se compromete «limpiando et yssanchando el rio et los caminos, en manera que baxel de coranta cargas a riba llegue por agoa al dicho puerto, et liuen las mercaderías saluamente et seguramente por tierra et por agoa fasta la dicha villa, o fasta las grandes, los mercaderos pagando a los marineros vasicillos, o mulateros su salario».

Pero en la propia vega de Irún, amplia y dilatada, también había sus puertos. Y, en efecto, nos dice don Serapio Múgica, en su Monografía histórica de la heroica ciudad fronteriza, que «en el monte, sobre Artiga, se encuentran las casas de Portu y Blaya. Hacia Behobia, debajo de Portu, está Azken-portu, más correctamente Azkain-portu como figura en los documentos, o sea, «puerto sobre la peña». Estos topónimos, recogidos por el que fué ilustre Cronista de Guipúzcoa, son lo bastante expresivos para decirnos que en Irún, bajo Artiga, hacia Behobia, había un puerto desaparecido. Y el mismo autor cuenta que en las proximidades de la iglesia parroquial, en el punto que todavía hoy se conoce con el nombre de *Istillago*, había unos astilleros. En el lugar de esta misma plaza de la iglesia hubo también, un embarcadero.

Sin embargo no cabe pensar en un puerto de vida marítima normal, por lo menos hasta la segunda mitad del

Siglo XVI, pues fundada la universidad de Irún sobre terreno jurisdiccional de Fuenterrabía, que gozaba de grandes privilegios, no consentiría ésta que se hiciesen en su población operaciones de carga y descarga, por tierra ni por mar, prohibición que fué sancionada por las Juntas Generales, de San Sebastián, de 15 de Mayo de 1479 y una Real Provisión de 6 de Febrero de 1480. Tras varias incidencias y pleitos en trámite de vista y revista, en 21 de abril de 1564 se negó a Fuenterrabía la sobrecarta que interesaba, quedando prácticamente abolida con la negativa, la prerrogativa imperialista que en suelo ajeno disfrutaba la vieja Ondarribia.

Aunque tenga un interés portuario mínimo no podíamos silenciar el embarcadero de la gabarra del paso de Behobia, derecho que con la Alcaldía de Sacas mantuvo Irún hasta el año 1841, en que trasladadas las aduanas a la frontera exterior, quedó extinguido el servicio.

En el río Oyarzun

Hoy difícilmente podríamos ver en este río, apretado por sucesivos aportes de tierras y arenas, primero, y por canalizaciones, después, restos de puerto antiguo ninguno, y, sin embargo, es muy posible que estuviera en sus orillas el que registraron los primeros escritores clásicos a que nos hemos referido, el de Oiarso. Una gran parte de su cauce está cubierto en la actualidad, por grandes bloques de viviendas, por fábricas, paseos, pistas de coches y líneas de tranvías y, hasta con una frondosa alameda, para que nada falte. ¿Cómo íbamos a pensar que bajo aquel pavimento sobre el que paseamos a pie o cruzamos en automóvil o en tranvía, pudiera haber en un tiempo, por remoto que fuera, un puerto con sus olas y sus barcos anclados o atracados a los muelles?, ¿estando tan distante del mar? Pero no nos debemos dejar ganar

por lo aparente; en el año 1908 escribe el ingeniero de minas don Francisco Gascue que había observado durante once años el avance del fango y gravas en la ensenada de Lezo y frente a la fábrica de Capuchinos, llegando a la conclusión de que, en bajamar, la línea de tierra emergida avanzaba cerca de medio metro por año. Imaginemos lo que podía ser este avance en épocas en que las tierras no habían sido sometidas a contención artificial alguna, retrocedamos unos cientos de años y veremos las aguas azules del fiordo de Pasajes, medidas en los solares que hoy ocupan las calles de Rentería. Y, en efecto, la suposición no encierra ninguna aventura, pues de un informe remitido por la Villa, a la Academia de la Historia, resulta que en el año 1772, al hacer unas obras en la plaza del Arrabal, enclavada en el centro de la población, descubrieron un paramento de piedra, con una escalera de arenisca, de catorce gradas, diez de las cuales estaban cubiertas de fango y lodo; y junto a ella, colgada del muro, al modo marinero, una gran argolla de hierro. Ahí había, sin duda ninguna, un puerto, más aún, su embarcadero. Así se comprende, aunque a simple vista pudiera parecer extraño, dijera Gorosábel que «quizás, desde el pie de la colina sobre la cual está edificada la villa actual (Oyarzun) no hubiere 2 Kmts. de recorrido valle abajo, hasta la orilla del mar, o sea hasta un sitio en el cual se hiciese sentir el movimiento del flujo y reflujo de las mareas».

En el 1525, Alfonso XI creó en esta zona, llamada lugar de Orereta, perteneciente al término municipal de Oyarzun, la población que había de llamarse Villa Nueva de Oiarso, pero pronto se la conocería con el nombre de Rentería, prueba evidente que lo que daba personalidad a la nueva villa era la función recaudatoria de unos derechos que no podían ser de otra naturaleza que marítimos. Y, en efecto, las huellas marítimas de esta población, hoy alejada de todo tráfico naval, son concluyentes; el castillo de su escudo se levanta sobre unas ondas, símbolo herál-

dico de plaza marítima, como hacen observar los Sres. Múgica y Arocena; y, ellos mismos registran la noticia de que en los años 1593 y 94, la población proveyó al Capitán don Agustín de Ojeda, de los árboles precisos para los veintinueve galeones que se construyeron en los astilleros de la villa. En el año 1606 todavía se construían galeones en Rentería; sin embargo no debía durar mucho esta industria pues en el Libro de Actas del Ayuntamiento correspondiente al 1658 se dice que hacía treinta años que había quedado extinguida esta industria por haberse cegado los canales y conductos. Se había estrechado el río y alejado el mar. Era un puerto que desaparecía, pero no del todo aún, pues en el 1799 se constituyó la Hermandad de San Pedro, para la inscripción de los marineros y lanchas de la población.

Pero de la historia portuaria de Rentería ya no queda hoy, más que el recuerdo.

Los del Urumea

También el Urumea fué un río ancho y espacioso. Todavía se le ve la boca; iba desde el monte Ullía al monte Igueldo, pues Urgull no era más que un islote que emergía en la mitad, partiendo en dos las olas que irrumpían sobre los bajos de arena en que se levantaría con el tiempo la actual ciudad de San Sebastián. Claro que de esto hace muchos años, muchos siglos, para ser más exactos. Pero después, formado el tómbolo y unido Urgull al monte de San Bartolomé, por el arenal que fué emergiendo de las aguas, el Urumea iba desde el Urgull, monte ya, hasta el Ullía, cubriendo con sus aguas y las olas que traía el mar, una gran parte del barrio de Gros y la totalidad del relleno de Amara. D. Ricardo Izaguirre ha hecho un interesante estudio sobre el tema y a su erudición me acojo.

Es él, precisamente, quien registra el hecho de que las

Ordenanzas Municipales, de San Sebastián de 1489 se refieren a «los puertos de esta dicha villa»; y, aunque tenemos conocimiento de que unos años antes, en el 1458, se había construído un muelle en el puerto del Oeste de la población, el de la bahía, como las Ordenanzas hablan de puertos en plural, forzoso es que hubiera algún otro. Y, en efecto, no es ésta, ni muchísimo menos, la única referencia a la pluralidad portuaria donostiarra, pues nada menos que siglo y medio antes, en el 1318, Alfonso XI ordenó el nombramiento de una comisión que señalara los parajes donde podían fondear los bajeles en los diversos lugares de San Sebastián para tratar de evitar los naufragios que se producían.

Era, pues, indudable que había varios puertos. Y como ahora hemos de ceñirnos a los del Urumea, empezaremos por el de Santa Catalina, que estaba pasado el actual puente de su nombre, es decir, después de la primera curva del río, para defenderse del oleaje que subía en las crecientes de la marea. Las referencias documentales a este puerto donostiarra son muy abundantes, incluso en tiempos relativamente modernos, y era, además, de una gran tradición, pues hubo desde antiguo en San Sebastián una Cofradía de mareantes llamada de Santa Catalina que tomaría su nombre de la Santa que se veneraba en el barrio del puerto que nos ocupa.

Su movimiento portuario debió ser intenso, pues son muchos los documentos que tratan de él. Al referirnos al itinerario de Pedro de Medina transcribíamos sus palabras de que en el Urumea entraban «naos hasta de trescientos toneles», y «muchos chanuqueros y zabras cargados de setecientos y ochocientos quintales de vena para la herrería».

En el plano del ensanche de la ciudad, de 1864, todavía se conserva este puerto que venía a estar entre las actuales calles de Vergara y Fuenterrabía de la ciudad, en una concha abierta al sur, sobre el primer meandro del

río. Fué entonces cuando se cegó, proyectándose su traslado hacia el interior de Amara.

El Sr. Izaguirre anota otro puerto interior, aguas arriba, el de Morlans, es decir, en la cañada de la Fábrica del gas, y aduce para probar su aserto, dos documentos, uno, de 1525 en el que se describe un terreno diciendo que linda con «arroyo que va y pasa azia el puerto de Murlans», y otro, de dos años después, por el que se vende una tierra «con dho arroyo e agoa de Morlans fasta dar en la mar». Y como hace observar el erudito investigador, no se habla del río sino del mar que penetraba entonces por el ancho estuario. A más abundamiento se refiere a otros varios documentos de los siglos XVI, XVII e incluso del XVIII que hablan de descargas en este puerto.

Pero no acaban aquí los puertos del Urumea; más arriba, en el cañón de Anoeta, hay un caserío denominado «Portucho», que denuncia también el antiguo emplazamiento de un puertecillo por mínimo e intrascendente que fuera. Aun prescindiendo de otras caletas, pequeños embarcaderos a uno y otro lado del río, hay junto a Murguía, dos caseríos: «Portu-buru» y «Portucho-chiqui» que ofrecen sus nombres como una huella de un pasado portuario; y acaso fuera aquí, —cree Izaguirre,— donde estuvieran enclavados los astilleros de Ergobia, que según el Dr. Camino construían galeones en el Siglo XVII; y quizá el viejo puerto de Morogui de los escritores de la Antigüedad clásica.

Más adelante aún, aguas arriba de Hernani, hubo también establecimientos portuarios de los que nos quedan referencias documentales mucho más abundantes y precisas, prueba evidente de su mayor importancia. Todos nuestros historiadores antiguos hablan de la navegabilidad del Urumea, por esta zona notoriamente interior, con alusiones concretas a los puertos de Osñaga y Fagollaga; y, si no fuera suficiente, aún se conserva al Sur de Hernani, un barrio con el nombre de «El puerto», para no hablar de

una toponimia menor de distintos caseríos sitios por esta altura del río que llevan el sufijo «portu», en su nominativo. El puerto de Hernani, «El puerto», se explotaba en arrendamiento que hacía el Concejo de la villa; don Salustiano Gastaminza da la transcripción de un último arancel de 1731 que suministra una abundante información sobre los puertos que nos ocupan, y la forma en que se hacía la navegación a los mismos.

Es muy posible que estos puertos del Urumea tuvieran una relación, aunque fuera a través de tierra seca, con el puerto de Pasajes y la navegación interior del Oria.

Estos puertos fluviales han desaparecido totalmente. Sin embargo, todavía en el año 1859, el Ayuntamiento de la ciudad eleva a Madrid para su aprobación, el proyecto Estibaús, síntesis y compendio de otros anteriores, por el que pretende abrir un canal desde la bahía de la Concha, al Urumea, para dar paso por él, dentro de la población, a unas grandes dársenas que se pensó construir en Amara.

Otros puertos donostiarras

El mismo Sr. Izaguirre, en quien nos venimos apoyando principalmente para la relación de los puertos de San Sebastián, registra un *Portu-eche* y un *Asken-portu*, en el lado occidental de la bahía, sobre el arroyo Añorga, hoy prácticamente desaparecido, y que, en tiempos, se abría al mar ocupando con su boca la totalidad de la playa de Ondarreta. Aunque este hecho es indudable, incluso en la amplitud que hemos señalado, y la existencia de los dos caseríos con sus topónimos, también, el propio autor los anota con toda clase de reservas, tanto porque el uno *Portu-eche*, dice Casa de Portu, apellido vinculado en aquella zona, como porque el otro, *Azken-portu*, se halla emplazado en capa alta y, por tanto, sin posibilidad de que hubiera formado parte de un puerto de no haber sido des-

plazado el caserío con nombre y todo, lo que no le inspira demasiada confianza. Y es muy prudente su posición, la de Izaguirre, porque tampoco náuticamente podían ser puertos aceptables a poca mar que hubiera fuera.

El río Oria

Este río, de curso y caudal superiores a los demás ríos de la provincia, ha dado desde antiguo, bastante trabajo a los proyectistas de obras hidráulicas. Ya en el año 1596 se estudió la posibilidad de hacerlo navegable desde Tolosa, en cuyo proyecto se ha insistido en distintas ocasiones; todavía en el año 1852, el Ayuntamiento de aquella población encomendó el estudio al ingeniero don Manuel Peironcelly, que lo formuló con cuarenta esclusas y un presupuesto de seis millones y medio de pesetas. El proyecto no se concibió siguiendo el cauce del Oria en todo su curso, sino que al llegar a Andoain abría nuevo lecho hacia San Sebastián, a través de dos soluciones distintas, lo que quiere decir que pretendía sacrificar, una parte importante al menos, de su caudal. El hecho no hubiera podido llamarnos la atención, demasiado, pues los geólogos han clasificado al Oria entre los ríos «conquistadores», «ladrón», fuera acaso más exacto, puesto que se apropió de afluentes, regatas y corrientes de agua que normalmente debían pertenecer a otros ríos; forzoso es reconocer que ha sido, en esto, desaprensivo y aprovechado.

Pero no fueron estos los únicos proyectos a que dió motivo este río, aún hubo otro mucho más ambicioso; en el año 1807 se publicó un folleto firmado por Joaquín Ignacio de Zunzunegui, aun sin atribuirse la paternidad de la idea, sobre la posibilidad de unir el Cantábrico con el Mediterráneo, sirviéndose del Oria para buscar la vertiente meridional del macizo de San Adrián; parece ser que el proyecto era del Teniente Coronel y Comandante de Inge-

nieros de San Sebastián en los años 1804 al 8, don Carlos Lemaur.

No obstante tanta ambición en orden a la navegabilidad de este río, sus condiciones de entrada han sido siempre malísimas. Ya hemos visto en el itinerario de Tofiño que la barra no tenía más que un pie de calado en bajamar, y, de anchura, «un cumplido de embarcación». Y como si esto no fuera suficiente, aun con la adición puesta al día, de que los pescadores de Orio tienen que dejar sus embarcaciones en Guetaria, con harta frecuencia por ser más que peligroso, temerario, pretender cruzar su barra, podíamos alegar una escritura registrada en el Índice del desaparecido Archivo de Guetaria, donde se deduce que en el 1563, los pescadores de Orio tenían que servirse del puerto de aquella población en la época en que se mataban las ballenas.

A pesar de los bellos propósitos de los proyectistas, con estos antecedentes no parece fácil que hubiera muchos establecimientos portuarios en el río Oria, que hayan desaparecido, tanto más que la carta del villazgo oriotarra, de 1379 dice: «por razón que sobre el dicho brazo de mar de Orio no hay otra villa poblada». Sin embargo no podemos ignorar que aguas arriba del mismo, hay un paraje, en jurisdicción de Orio, denominado Arrazubia. Esta terminación «ibia», vado en castellano, que ya hemos señalado en algunos de los ríos anteriores y volveremos a señalar en otros de los que nos quedan por ver, es lo suficientemente expresiva para denunciarnos en ella un punto de confluencia de comunicaciones fluviales y terrestres que nos hace pensar en la posibilidad de un lugar apto para la carga y la descarga. Y lo hubo, realmente; había allí una Casa-lonja, que en el año 1580 pertenecía a Juan Sáez de Aramburu, que venía de tiempo inmemorial. El lonjero cobraba a las ferrerías del valle, un quintal de hierro en especie, por los que descargaran cada vez, y otros derechos que se venían percibiendo desde antiguo y

que las Juntas de aquel año autorizaron la elevación de sus tarifas. Por su parte, el lonjero habría de tener, claro está, prestos los muelles, el peso y los almacenes y, posiblemente, los caminos que partían de aquel punto, aunque no tengamos constancia documental.

Aguas arriba también, había no uno sino varios astilleros. Guipúzcoa fué maestra en el arte de construir barcos, acaso como ninguna otra provincia española; ponía quillas, incluso de galeones, en cualquier rincón, aunque a veces, como sucedía en los astilleros de Usúrbil, sobre este río precisamente, tuviera que sacarlos desmontados, por piezas. Hay constancia documental de que sobre el río Oria había astilleros en Aguinaga, Urdayaga y Mapil. Pero como hace observar Izaguirre «no es lo mismo para una industria local, cuyos barcos salvan la barra una vez cada varios años, con tiempo y mareas favorables y dirigidos por conocedores del terreno, como es al comercio, en que pueden ser varias las veces que el peligroso paso hubiera de darse al día, en cualquier tiempo, y pilotos desconocedores de los últimos movimientos de las arenas».

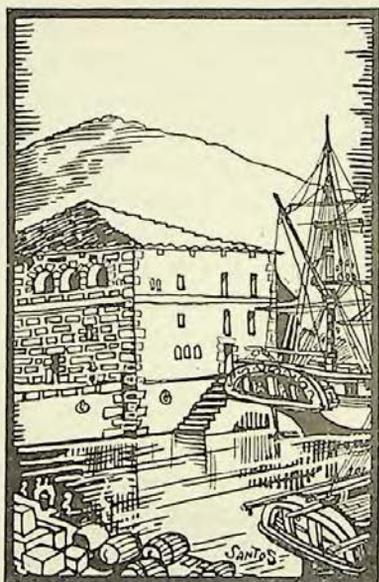
Todo lo que nos lleva a la conclusión, a pesar de los sueños de los proyectistas, de la Casa-lonja de Sáez de Aramburu y de los distintos astilleros, que el río Oria fué muy poco portuario.

En el Urola

Sería ingenuo buscar en el Urola grandes establecimientos portuarios desaparecidos, porque los montes que forman su valle se estrechan en seguida aprisionando el lecho, de forma que hay muchos parajes, no muy alejados de la desembocadura, en los que apenas caben en la vaguada, la carretera y el río. Dificilmente se puede pensar en una navegación en el mismo, por simple que fuera. Sin embargo, tampoco se podría deducir en absoluto que no

hubiera sido navegable en un recorrido de varios kilómetros, porque además, la primera zona es amplia y dilatada.

Todavía se levanta hoy, en jurisdicción de Cestona, y junto al río precisamente, la antigua lonja de Bedua, un



gran caserón palaciego, perteneciente al linaje de este nombre. Su historia no viene de ayer; en el año 1500, aseguraba Miguel Ochoa de Bedua, que la expresada lonja venía ejerciendo las funciones que se le discutían y cobrando los correspondientes derechos, hacía, entonces, 500 años, de forma que de aceptar por bueno su dicho, habría que suponerla existente en los siglos X u XI; nada menos.

Desde entonces, toda la vena que entraba en el

Urola con destino a las diez y siete ferrerías del Valle, y los productos que fabricasen éstas, habían de embarcarse y desembarcarse ante la lonja de Bedua, que hacía el pesaje, cobraba los derechos correspondientes y estaba obligada al sostenimiento y cuidado de los caminos que afluían a ella. Pero a fines del Siglo XV, el Señor de Iraeta, don Juan Beltrán, dueño de una de las ferrerías más importantes del Valle, levantó bandera de rebeldía contra lo que él creía un monopolio de la Casa de Bedua, y abrió otra lonja, otro puerto fluvial, en el término de Narruondo de Zumaya. Hubo pleito; los Reyes Católicos dieron una Real Provisión, en 13 de Diciembre de 1483, comisionando a la provincia para que después de oír a las partes interesadas,

resolviese en Justicia, y las Juntas Generales de Basarte, de 1484, se pronunciaron en favor de Bedua, obligándole, claro está, a que tuviera en forma, la lonja, el muelle, la grúa y lo demás que fuera necesario. Y el puerto rebelde de Narruondo quedó cerrado a las operaciones de embarque y desembarque.

Después, los pleitos se repitieron por uno y otro motivo, pues Bedua continuó ejerciendo la exclusiva en el interior del Urola. Su importancia debió de ser grande en su época pues, según nos cuenta don Serapio Múgica, en el año 1713 pasaron por Bedua 15.000 quintales de hierro, y, todavía, en el año 1.802, la ferrería de Iraeta embarcó 150.101 vasijas de hierro de 9 quintales de peso cada una, para llevar a América el azogue de Almadén. Los Reyes Católicos, en un Privilegio otorgado a la Casa de Guevara en el 1492, llaman al Urola río Bedua.

Pero su prestigio se acabó en el 1844 cuando, al hacer la carretera de Zumaya a Guetaria, se tendió un puente de hierro, próximo a la desembocadura del río. Los de Bedua, y otros con ellos, pretendieron que fuera móvil, para no ahogar la navegación, pero se hizo fijo y ya no hubo posibilidad de que las viejas balandras zumayananas que montaban las aguas del Urola, para amarrar junto a Bedua y descargar su mercancía, pudieran pasar bajo el puente.

Los de río Deva

Estamos en el río Deva, con su nombre de dios celta que tanto ha dado que pensar a los filólogos, citado por dos de los cuatro historiadores de la Antigüedad clásica a que nos hemos referido, sin duda, divisoria entre los várdulos y los caristios, que ha sido meta, foso y lugar de descanso de todas las invasiones, incluso en las guerras civiles, que ha marcado un límite jurisdiccional diocesano

y, que, todavía, constituye una frontera dialectal, dentro de la lengua vasca. Forzoso es reconocer que es mucha historia para un río tan angosto, porque hay que convenir que su valle es el más apretado de todos los del litoral y el lecho del río, el más retorcido.

Sin embargo, las embarcaciones se adelantaban en él, aunque hoy no lo parezca, a diez kilómetros aguas arriba de su curso, hasta el lugar de Alzola precisamente. No tenemos referencias muy precisas de cómo y en qué forma se practicaba la navegación. Pero de dos expedientes obrantes en el Archivo de Tolosa, en los que Gorosábel apoya su información sobre el tema, se deduce que la villa de Elgóibar se opuso al final del primer cuarto del Siglo XVII a que se cobraran, en su término, las alcabalas de la provincia, por los productos de la industria. Se entabló el correspondiente pleito y, después de las Juntas Generales de Cestona de 1627, se llegó a una fórmula entre la Provincia y la villa litigante por la que quedó habilitada la Casa Lonja de Alzola para el pesaje del hierro, vena, clavo, herraje y cualquier otra mercadería que subiera o bajara por el río que, necesariamente, había de pasar por la lonja que se establecía y no por otras que tuvieran o pudieran tener los particulares. Estos, considerándose agraviados, recurrieron contra el monopolio y su exclusión, lo que nos hace pensar que había varios puntos, embarcaderos podíamos decir, donde atracaban los barcos y cargaban y descargaban, vena o mercancía.

Cuando el Padre Larramendi escribió su deliciosa «Corograffa» (1756?) todavía subían las embarcaciones hasta Alzola: «Navégase el Deva desde su entrada en el mar hasta Alzola, y no más adelante, por las presas que se encuentran en el camino; y se navega en alas muy largas y estrechas a causa de la corriente rápida del río, en muchos parajes».

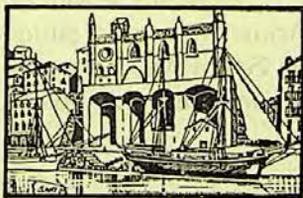
La información es muy interesante: «y no más adelante por las presas que se encuentran en el camino». No

es pues una aventura si pensamos que, en algún tiempo, llegaron esas alas largas y estrechas hasta el casco mismo de Elgóibar para dejar la vena o el hierro, con los que sus industriosos habitantes harían sus famosas armas; y hasta Vergara, también, pues, Izaguirre recoge la noticia de que el P. Sarasola vió en el Archivo de Simancas ciertos documentos que lo atestiguaban.

Después, las alas tuvieron que quedarse en Mendaro, y hoy no hay otra navegación fluvial que las lanchas de los anguleros de Sasiola que acaso sean los descendientes de los nautas que amarraban sus naves en Trifino o Trifinium Tubolicum.

En el río Ondárroa

El Artibay u Ondárroa, denominado también, Ubilla, como río que nace en cota muy alta y relativamente cerca del mar, es de mucha pendiente y caudal impetuoso, circunstancias, ambas, que hacen muy difícil si no imposible la navegación en él. No puede pensarse, por lo tanto, en buscar en sus orillas puertos desaparecidos. Sin embargo, aun hoy, la influencia de las mareas llega al término municipal de Berritua, hasta muy cerca de la torre de Arancibia; y, aguas arriba del casco de la Villa, está el barrio de Rentería, nombre muy expresivo a nuestro objeto. Y, en efecto, el P. Henao en sus «Antigüedades de Cantabria», nos dice: «A media legua de la villa está la rentería, adonde sube la marea». Sin más alegaciones basta con esto para que supongamos que cuando el sabio jesuíta escribió su interesante obra, alrededor del año 1637, había en ese barrio, río arriba de Ondárroa, un puertecito con su muelle y su lonja donde atracaban los



barcos para dejar vena de hierro para las ferrerías marquinaesas y embarcar las mercaderías que éstas elaborasen u otros productos del valle. A esta rentería se refiere, sin duda, la Sentencia del Prestamero Mayor de Vizcaya, Lope García de Salazar, del año 1335, en que se dispone que ni el Concejo de Ondárroa ni ninguna otra persona pueda pedir tributo a los que carguen madera en las aguas y rentería de Amallo, para hacer casas y navíos.

Y todavía había otro puerto, más alto aún, pues el P. Henao dice a renglón seguido: «y mucho más arriba por la ría, que baja de su puerto, un pedregal y descargadero, donde cada año se desembarcan más de ochenta mil quintales de vena para la labor de diez herrerías mayores, y otras tantas menores». Hoy, las mareas no llegan hasta la Casa-torre de Arancibia, aunque les falte poco, pero hemos visto a través de la exposición de los puertos desaparecidos en otros ríos, cómo las aguas del mar han ido retirándose poco a poco, en el transcurso del tiempo; y como esos ochenta mil quintales de vena necesitarían un camino para ser transportados, después de su desembarque, a las ferrerías del interior, y el camino estaría junto al vado que localiza el sufijo de Aranc-ibia, bien podemos pensar que estuvo a sus pies ese «descargadero» al que se refiere el Padre Henao.

No se me oculta el que se ha dicho que la Torre de Arancibia estuvo situada anteriormente junto a la ermita de Santa Ana, pero no creo que tal afirmación tenga un fundamento muy sólido.

Los del río Lea

Las primeras embarcaciones lequeitianas también subirían aguas arriba del río para buscar un lugar defendido, que en los tiempos antiguos no hallarían en el abra exterior. Las mismas anteiglesias de Ispaster, Amoroto, Men-

deja y Guizaburuaga, a orillas del río por el que les subía en las crecientes, el agua salada, no renunciarían fácilmente a su condición de pueblas más o menos marineras. El propio nombre de Ispaster acaso sea una corrupción, como hace observar Iturriza, de Ichasbazter, y aunque este topónimo costanero le viniera de su límite Norte con el mar, como por este lado no podía salir a él, es natural que tratara de abrirse camino por el curso fluvial. Lo cierto es, y esto con certeza documental, que las tres sostuvieron con la villa de Lequeitio un pleito interminable, repetido en el tiempo y en las jurisdicciones, sobre la libertad para navegar en la ría canal y sobre el echar de la pesca en el abra de Lequeitio, a cuya práctica se obstinaba la villa a imponer unos tributos para las obras de «rehinchamiento de los oyo», como me dice Irigoyen.

Y fué en la Magdalena, precisamente, donde los anteglesias pretendieron establecer un fondeadero para sus pinazas, aunque el propósito no prosperó. Pero las lanchas de Lequeitio subían hasta ella para guarecerse cuando por unas u otras causas no se consideraban seguras en el abra exterior.

La puente de Guernica

El río Guernica, Canala lo llaman también, o Mundaya, es pendiente e impetuoso en los primeros kilómetros a contar desde su nacimiento, pero al llegar a Guernica se transforma en llano y aun podemos añadir, que plácido, lo que nos hace pensar al instante que pueda ser o haya sido navegable. Poco importa que desde Guernica hasta el mar haya más de quince kilómetros; la configuración del valle, o acaso la presencia del castillo de Arteaga reconstruído por Napoleón III, para que pasaran sus vacaciones la Emperatriz Eugenia y el Delfín, le dan tal aire de paisaje francés, aunque Rafael Sánchez Mazas lo encuentre

griego, que es forzoso pensar en su navegabilidad. Y, en efecto, Texeyra, en su Itinerario de 1662, nos dice: «seguidamente la punta de Ogoño, y una vez doblada, el brazo de mar que entra hasta Guernica, y en el camino, Mundaca, surgidero donde hacen fondo algunas naves en espera de la marea que les dé calado para llegar hasta la puente de Guernica».



Aunque hoy nos parezca extraño, no debemos sorprendernos demasiado; aguas arriba de Guernica tenemos el barrio de la Rentería de Ajánguiz donde hoy todavía se celebran ferias y mercados con extraordinaria afluencia de gente de toda la comarca. Acaso se me diga que este Rentería era el patronímico de una familia vinculada a aquel Concejo. Y el hecho es cierto, como lo es que la viuda de Juan Iñíguez de la Rentería, doña María Sáez de Portuondo fundó un convento de monjas Mercedarias calzadas, en Ajánguiz, en el 1625, pero los patronímicos de Rentería y Portuondo, cuando están asentados junto a un brazo de mar, son lo bastante significativos para hacernos pensar que tengan un origen solariego. Y esta consideración está bien fundamentada puesto que Iturriza, al describirnos Ajánguiz en su *«Historia General de Vizcaya»*, afirma que «Hai en este Concejo un Convento de religiosas Mercedarias fundado en la proximidad de la *renteria* y brazo de mar de Mundaca que baña con sus aguas el territorio de dicho Concejo». Y, en la misma obra, el historiador vizcaíno nos dice refiriéndose a Pedernales, «que está en el brazo de mar que sube desde Mundaca hasta el Concejo de Ajanguiz»; y al ocuparse de Guernica dice también, aunque en preférito; «llegaban», «barios nabichuelos mercantiles», que amarraban junto a «la (Casa) del Puerto de yuso que está en la renteria de Ajanguiz».

Bien podemos, pues, afirmar, que hubo un tiempo en

que el mar llegaba hasta el Concejo de Ajánguiz, donde había una Rentería y una Casa del Puerto, que acaso fueran la misma una y otra, donde amarraban «nabichuelos mercantiles».

He aquí por tanto, otro puerto desaparecido.

Si había puerto en Ajánguiz con más razón había de haberlo en Guernica. Y aquí no cabe duda ninguna. En la Carta puebla de fundación de Guernica (1566) se lee: «Sepan cuantos esta carta privilegio vieren, cómo yo, Don Tello, con placer de todos los vizcainos, fago en Guernica población e villa que se dice el Puerto de Guernica»; y más adelante, el documento añade: «otrosi mando que non dedes portazgo ni treintazgo ni precio ninguno de nave nin de Bagel, nin de otra mercaderia, que venga et vaia de este lugar de Guernica».

No es pues extraño que Texeyra, en su itinerario de 1622, nos dijera que las naves llegaban hasta «la puente de Guernica» y que Iturriza hablara del «puerto de Guernica, hasta donde llegaban (por lo visto en su tiempo, no) varios nabichuelos mercantiles y se amarraban a las argollas que tenía la Casa del Puerto de Suso, que existe en Artecalle».

Don Carmelo de Echeagaray arguye a esto, que, de ser cierto, hubo de ser en época remota «ya que a mediados del Siglo XV se erigió la Iglesia de San Juan en terreno más bajo que el de la calle citada».

Más al mar, aguas abajo, aún había otro puerto que también ha desaparecido, el de Gautéguiç de Arteaga, enclavado en tierras pertenecientes al vínculo del Castillo de la Emperatriz. Iturriza, al hacer en su Historia la descripción de esta Anteiglesia, nos dice que tenía, entre otros servicios y fábricas, la «renteria con el peso junto a la casa de Baraiz, a donde llegaban barios nabichuelos benaqueiros, y mercantiles, no existe al presente». Por lo visto, en su tiempo, había desaparecido ya. Sin embargo se mantenían entonces trece molinos, «seis de ellos, de marea en

los juncales». Aunque el hecho sea ajeno a nuestra historia, bien vale aunque sólo sea como anécdota nada más.

Después de lo dicho sobre estos puertos interiores, aparte de los otros, claro está, de la desembocadura del río, que todavía se mantienen en nuestros días, bien podemos afirmar que en tiempos no muy remotos por cierto, la actual ría de Guernica, cubierta hoy en su gran parte, por huertas, paseos, e incluso casas y talleres, era un estuario amplio y dilatado por el que entraba el mar hasta el mismo corazón de Vizcaya.

Así se explica que con ocasión del viaje de los Reyes Católicos, a Guernica, deseando corresponder los augustos viajeros al homenaje que les rindió la comarca, dieran la Provisión de 3 de Octubre de 1494 por la que encomendaban al Licenciado Juan de Loarte, que averiguase el beneficio que reportaría a la vieja Villa foral y su zona, la canalización de la ría, y los sacrificios que la obra impondría, para hacer que las naves llegasen hasta la población. El buen deseo quedó en mero proyecto, como habían de quedar, andando el tiempo, el de don José Ramón de Aldama, del que se ocupó la Junta General de la Diputación, en su sesión de 20 de Julio de 1792, y el que 30 años después encomendó la Diputación al Arquitecto don Juan Bautista Belaunzarán, y el que más tarde aun, en 1864, aprobó la Dirección General de Obras Públicas, que había sido redactado por el Ingeniero Jefe de las Provincias Vascongadas, don Juan Orense, que por cierto, sólo ascendía a siete millones de reales, y llegaba hasta el término de Oca. Este proyecto llegó a estar tan en sazón que las Cortes votaron la Ley de 14 de Agosto de 1884 por la que se creaba la *Junta de Obras del Puerto y Ría de Mundaca* y se declaraban de utilidad pública las obras de su canalización.

Más tarde, se arbitró una subvención, se subastaron las obras, y hasta se dió comienzo a ellas, en 28 de Septiembre de 1903.

Pero los barcos, ya no subirán a Guernica; la rentería de Ajánguiz, la Casa del Puerto de Artecalle de Guernica, y el peso y la rentería de la Casa de Baraiz, en Gautéguiç de Arteaga, no volverán a ver, abarloados a sus muelles barco ninguno. Han pasado a ser, teórica y prácticamente, puertos desaparecidos.

En el Artigas

Parece que Bermeo, bastante bien defendido portuariamente, en el saco de Artza, no hubiera tenido necesidad de buscar en el curso de su pequeño río, refugio para sus embarcaciones. Sin embargo no puede ocultársenos que la zona seca que jalonaba el Artigas, se llamó, hasta hace muy poco tiempo, La Ribera, calle de la Ribera. Si Bermeo hubiera sido una población de tierra adentro, el hecho no habría tenido nada de particular: era natural que se denominara La Ribera, a la orilla de un río cualquiera que fuera su caudal. Pero en un puerto de mar ese nombre no puede reservarse a un paraje simplemente fluvial. En la costa, La Ribera ha de tener un sentido mucho más ambicioso. Y en efecto, basta que echemos un vistazo al plano topográfico de la villa de Bermeo, levantado por el arquitecto Juan Bautista Belaunzarán, en el año 1820, para que al instante descubramos fuera de la zona marítima, dentro del Puente de la Calzada, un recuadro señalado con el número 6, que en la leyenda se interpreta como la «Casa nueva de Escabechería», y más internado, aguas arriba, al margen del pequeño afluente del Artigas, el Arrenondo, otro recuadro marcado con la letra Y que la leyenda lo señala como la «Casa de Escabechería de Nardiz»; y todavía otros, con la letra Z, que se interpretan como Casas de la Ribera. Por fuerza tenían que subir las lanchas y las pinazas hasta esas escabecherías, por lo menos, para dejar el pescado. De no ser así, en Bermeo no se hubiera llamado a esa

zona, La Ribera. Se dirá, y con razón, que estas escabecherías han de ser, y lo son, relativamente modernas, como la cofradía vieja, también emplazada en la Ribera. Pero si fueron construídas a fines del siglo XVIII nada más, no es aventurado pensar que con anterioridad, el río aun tendría mayor cauce, y por lo tanto habría más facilidad de que subieran los barcos o por lo menos, las pinazas, por él.

Y si a las escabecherías no podemos concederles una gran antigüedad, ya no puede decirse lo mismo de los astilleros que también estuvieron emplazados en la Ribera; y como si el argumento no bastara nos queda todavía, aguas arriba, el topónimo *ondaburu* de indudable significado. Y la topografía, en esta zona, nos denuncia también, su origen marismoso.

Y, como si fuera poco, me sugiere mi buen amigo, Don Víctor Gaubeca, que la ermita de San Miguel, aguas arriba del Artigas, podía ser muy bien la *eclesia Santi Michaelis Arcangeli in portu de Vermelis in ora maris*, a que se refiere la escritura de donación al monasterio de San Vicente de Ugarte de Múgica, del año 1082, de la que nos ocuparemos al hablar del puerto de Bermeo.

El río «Butrónida»

Ramón de Basterra no me perdonaría nunca, vivo o muerto, que silenciara a Plencia al hablar de los puertos vascongados:

.....

«La estampa del velero, ancho a la brisa

El lino, veo; mientras en Plasencia

De Butrón, oran y hacen penitencia

Las enlutadas de la primera misa.

.....

Los santos, desde el templo, los fimones

De los bricks, mueven, hacia donde implora
La lamparilla que a su pie se abrasa.

¡Lucecitas de oro, corazones
Expuestos en un vaso, en el cual llora
Y rie, fe y pavor, toda una casa!

III

Sobre el flujo versátil de la ría
A que bajan los montes aldeanos,
Pintos de los retales hortelanos,
Dormidos, bajo la humareda pia.

La tabla universal de los ufanos
Navíos, avanzaba con el día,
Rayando, a popa, el trazo que la unía
Con los fragantes mares indianos,
Altivos, frente al campo, con sus velas,
Mundanales, por entre las parcelas
Agrarias, van a la realenga Villa»,
.....

Y, en efecto, entre «las parcelas agrarias», iban los navíos a la Villa que se asomaba y, se asoma a la ría *butrónida* a cuyas orillas siguen bajando «los montes aldeanos, pintos de los retales hortelanos». Pero desde que se murió Ramón ya no llegan los navíos a Plencia. Acaso no llegaron tampoco en vida del poeta: unas lanchas, a lo sumo, alguna gasolinera veraneante y, de tarde en tarde, un balandro atrevido, —yo he entrado en Plencia, a vela, después de muerto Basterra, para oír misa en su iglesia—; pero el poeta, rebosante de cultura local y humanística, los veía todos los días desde su balcón que se abría de par en par a la ría. Y que nadie se lo negara:

«Plencia la gallarda
dió doce navíos a la Armada

Portugalete la cagada
no dió nada».

decía él que decía el romance, romance «butrónida», por supuesto. Pero aunque el romance no fuera más que un canto de los chicos de la escuela de Plencia, el blasón de la villa, llena la totalidad de su único cuartel con un navío sobre las olas encrespadas. Y el blasón, no cabe duda, es muy anterior a la desbordada imaginación del poeta; y, anterior todavía, el Privilegio de fundación, de D. Diego López de Haro, que concedió a los plencianos la facultad de matar ballenas.

Pero aún hay más; y es que el Infante Don Juan, Señor de Vizcaya, en el Privilegio de 15 de Diciembre de 1374, que confirmó siendo Rey, en 15 de abril de 1389, mandó que «quando acaeciese perio (naufragio) de nabe o de galea o de bajel, o de otro nabio, qualquier, que todas las cosas que pudieren ser cobradas del dicho perio que fuesen para los Señores cuias eran antes»; Iturriza, en su *Historia general de Vizcaya* dice que «hai en la proximidad y banda meridional de dicha Villa un magnífico puente de piedra sillar que atraviesa el brazo de mar con 280 pasos regulares de longitud de extremo a extremo, y nueve arcos en los que se amarran las nabes; y aunque el vecindario de ella es mui corto por ser mui laborioso y traficante, existen en su Puerto el año de 1780 ciento y cincuenta Pataches y nabichuelos que nabegaban a la Habana, Mar Mediterráneo, Inglaterra, Francia y Holanda, muchas de las cuales apresó el Inglés en dicho año, y los dos siguientes con el motivo de la guerra».

Pero en tiempos de la Guía de Delmas, 1864, Plencia había perdido su condición portuaria; los bancos de arena cerraban la desembocadura del río, y ya no contaba «con ningún género de navegación, salvo alguno que otro buque de pequeño cabotaje que fondea en su ría cuando la mar está en calma».

Sin embargo, la marea llega todavía, río arriba, mucho más allá, hasta los pies del Castillo de Butrón; y, recientemente, los «Amigos del País», después de haber rendido un sentido homenaje a la memoria de Ramón de Bastera, embarcamos, a la puerta de la que fué su casa, en el «puente de piedra sillar que atraviesa el brazo de mar», y subimos hasta el castillo butrónida entre las «parcelas agrarias» y «los montes aldeanos, pintos de los retales hortelanos».

Los del río Nervión

No habrá nadie que piense buscar los puertos primitivos del río bilbaino, en los mismos muelles actuales, sobre las aguas del canal por el que suben y bajan los barcos del comercio. El propio puerto antiguo de Portugalete, la población más portuaria de la ría como lo canta su mismo nombre, pese a Bilbao y su admirable aunque absorbente Consulado, está hoy en seco. Sobre su fango se alzan los almacenes de la Junta de Obras del Puerto, la estación, del ferrocarril, las vías del tren y sus andenes, e incluso la calle de D. Manuel Calvo, nombre que nunca debió haber sustituido al del General de Mar y alcalde de la Villa, don Martín de Vallecilla. Y este puerto, urbanizado en nuestros días, no es tan remoto; todavía en el año 1828, cuando el Consistorio se dispuso a recibir a Fernando VII acordó «que todas las paredes que forman muralla desde el Arco comunicable a la Ribera, hasta el punto de dicho Castillo se reboquen a llanilla». Aunque no hubiera otros acuerdos anteriores que confirmaran este puerto, es lo suficientemente expresivo para que sostengamos que desde el extremo del Solar hasta la casa del Arco había un paredón, la muralla, que marcaba la separación entre la tierra y el mar, y que era precisamente por el «arco», aun en pie, por donde se salía a éste, a través de una escalinata que

conducía al agua del puerto. Ahí estuvo un puerto desaparecido.

Pero más adelante en el tiempo y en el río, aun hubo otro puerto, el de Uhart. Nadie lo encontraría hoy. El investigador que lo quisiera buscar habría de ir hasta el Concejo de San Salvador del Valle, pueblo de tierra adentro, y preguntar no por un puerto sino por la llanada de Ugart. Allí le señalarán unas tierras fértiles sembradas de hortalizas con algún que otro caserío aldeano, rodeadas de viviendas obreras y chimeneas humeantes de fábricas. Por mucho que mire no verá el mar; ni siquiera sentirá en su rostro la caricia de la brisa marina; la ría queda también lejos, muy lejos, detrás de los talleres y las fábricas; tampoco la verá; únicamente descubrirá el cauce de un regato seco y arenoso, seco dos veces cada día, el Galindo.

Pues bien, este Ugart, o Uhart, que dió nombre a la vega, es el que refiere, como cabeza de zona, la escritura de arras del Rey don García, del año 1040. Era, entonces, el puerto del Nervión. Por el río Galindo le subía abundante el agua de las mareas y allí se cargaban, al abrigo de los piratas normandos y árabes, el mineral de las ricas veneras de Triano; y que nadie piense que se trata de un puerto prehistórico; todavía en el año 1585, en un acuerdo de las Juntas del Señorío, correspondiente a la sesión de 25 de Julio, se habla de poner una persona de confianza para la guarda de las venas y bajeles de los puertos de Portugalete, Somorrostro y Galindo, acuerdo que se repite en años siguientes.

Pero de todos estos puertos no queda hoy más que el recuerdo, y unos documentos que nos permiten reconstruir, aunque muy parcialmente por cierto, su vieja historia.

LOS PUERTOS ACTUALES

Los muelles base principal de los puertos

EN nuestra época, los puertos son atrevidas obras de ingeniería que arrojando los embates del mar brindan lugar seguro a los barcos de toda clase, así en sus estadías de reposo como en las febriles operaciones de carga y descarga. Unos muelles de fábrica, formados por paramentos ciegos de cantería, o extendidos sobre pilotes que se clavan en el agua como antiguos poblados lacustres, hacen el milagro de que las embarcaciones puedan acercarse sin peligro a la misma línea de tierra, para dejar en ella productos o mercaderías traídos por vía marítima de lugares remotos, o recibir en sus bodegas los que por rebasar la capacidad de consumo de la zona de influencia, destina el comercio a la exportación. Vibran las plumas, trepidan ruidosos los carramarros y las grúas y, en cadena incesante, llegan hasta el costado del barco, camiones y trenes, que traen o llevan lo que el barco ha de llevar o ha traído, en sus entrañas, en ejercicio de esa operación universal que es el comercio, actividad viva y palpitante que el hombre y los pueblos necesitan para vivir.

Sería ingenuo el que pretendiéramos que este ritmo acelerado y febril de la vida portuaria de nuestros días, hubiera tenido siempre su actual temperatura, pero sería cerrar los ojos a la realidad el suponer que, aunque a paso más lento, el comercio haya sido distinto, en el tiempo. El comprar y el vender, el traer y el llevar, han podido cambiar y han cambiado, en efecto, en su volumen, en su precio y en la velocidad con que se efectuaron y se efectúan las operaciones, pero las piezas esenciales del juego son las mismas porque constituyen su propio fundamento. Y como hoy, ayer, los puertos eran puntos de enlace entre las comunicaciones marítimas y las terrestres; hasta ellos llegaban las mercaderías de tierra adentro, aunque fuera a espaldas de hombre o lomo de bestia, para ser cargadas en las bodegas del bajel o de la nave que había de llevarlos por la vía del mar, a lugares distintos del mundo conocido a la sazón, y esos mismos cargueros, sudorosos elementos primitivos de transporte, habrían de distribuir por las calzadas empedradas o por los caminos embarrados o polvorientos, los productos que hubiera traído, sabe Dios de dónde, el casco flotante.

Esto no ha podido cambiar en su esencia, y, para su normal desarrollo, era preciso que el barco, cualquiera que fuera su tonelaje, amarrara al linde mismo de la tierra firme, aunque a veces hicieran la carga y descarga valiéndose del intermedio de gabarras, chalupas, zabras, pinazas o alas. Pero esto siempre sería excepcional por lo incómodo y costoso, lo que nos lleva a la conclusión de que los puertos, para serlo eficazmente, lo mismo que hoy necesitaban en la antigüedad, de unos muelles de atraque, más o menos rudimentarios, sobre los que se descargarán las mercancías que habían traído los barcos para su distribución por la zona terrestre de influencia, o se cargarán en ellos las dedicadas a la exportación. Justo es, pues, que nos ocupemos de los muelles que es tanto como ocuparnos de los puertos mismos.

Fuenterrabía

Los Puertos. ~ Cualquiera que sea el origen de Fuenterrabía, lo cierto es que nació mecida por las aguas del mar, y que una de sus primeras aspiraciones sería la de aprovechar este camino que Dios había puesto a sus pies. Pero el querer descubrir su historia, con anterioridad a la fundación de su villazgo, sería un verdadero salto al vacío. Es de aquí de donde debemos partir, y el punto de partida no puede tener mayor fundamento marineró; en la Carta Puebla de Alfonso VIII (18 de abril de 1203), al determinar sus límites jurisdiccionales se le señalan, entre otros, los siguientes: «*et de peña de Aya usque ad mare, et de Lesaca usque ad mare, et de Belfa usque ad mare*». Es decir, que según la carta de fundación de Fuenterrabía, desde todos los puntos se iba hasta el mar; no cabe mayor destino marineró. Sin embargo no acaba aquí el perfil de su naturaleza, pues unas líneas más adelante dice: «*Item, concedo vobis illum portum de Astuniaga, quod sit semper vester, tali tamen pacto quod uno quoque anno detis pro illo portu quinquaginta marvotinos*». Lo que nos lleva a la tesis de que en el año 1203 existía ya el puerto de Astuniaga, Asturiaga hoy, puesto que el rey lo cedía, para siempre, a los vecinos, aunque hubieran de pagar por él, 500 marevedises al año. Esta imposición anual nos hace suponer, sin miedo a la aventura, que su explotación constituiría una fuente de ingresos para el común, lo que da la medida de la importancia que tendría entonces.

La hipótesis no debe sorprendernos, pues aunque el villazgo venga del año 1203, lo cierto es que la puebla de Fuenterrabía le precedió, ya que se habla de ella en el Privilegio fundacional de San Sebastián, y, en el año 1194, Sancho el Sabio de Navarra, dispuso que fuera fortificada. De los primeros años del villazgo no hay documentos que descubran cómo pudiera ser este puerto, a la sazón. Sin

embargo, todos los historiadores que se han ocupado de Fuenterrabía coinciden en afirmar que tan antigua como la población misma, era la Casa Lonja del Puntal, donde se cargaban y descargaban las mercaderías que se llevaban o se traían de Francia y de Navarra, y se cobran los derechos correspondientes, cuya percepción viene a justificar la cuota de los 500 maravedises anuales, impuesta por el rey, en la carta fundacional a la población.

Esta Rentería o Casa Lonja del Puntal, que hubo de estar emplazada en el lugar de su nombre, y que tendría, como correspondía a su función, un muelle de atraque para las operaciones de carga, descarga, pesaje y pago de derechos, nos lleva a la conclusión de que en Fuenterrabía habría a la sazón dos puertos; uno, el de Asturiaga, sito en el recodo de su demarcación, es decir, al Nordeste de la población, antes de la barra de arena viniendo del mar, y el otro, en el curso del canal, al pie de la villa. Admitido el supuesto de los dos puertos, y su situación geográfica, es fácil imaginar, sin quiebras mayores, el destino y función de cada uno; el de Asturiaga, camino de la población, casi en la linde del mar, sería el puerto refugio donde fondearían los bajeles o embarcaciones, cualquiera que fuera su clase y denominación, en espera de que pasara el temporal si habían entrado de arribada, o de que la marea les diera calado bastante para llegar al puerto del Puntal, sin peligro, en donde por estar la Lonja y el peso habrían de hacer la descarga; he aquí, pues, el puerto comercial de Fuenterrabía.

Los itinerarios que hemos anotado en un capítulo anterior, refuerzan la tesis. Así, Texeyra dice que doblado el cabo de Higuer y antes de llegar a la barra había una cala al abrigo de aquél, donde solían fondear los navíos a quince o veinte brazas de tierra, para esperar la marea, aunque «de ordinario solían en la misma parte referida darse también navíos de piratas con lo qual no ozaban a acerlo los de paz y así se perdía algun trato que en su puerto tenía

Fuen Rabia». Tofiño también habla, en el suyo, de la cala exterior, donde «pueden fondear embarcaciones de cualquiera clase»; y del de Fuenterrabía, el puerto interior, se comprende, al que «no concurren más embarcaciones, que lanchas pescadoras y algunos Pataches Vizcaínos que van en tiempo de verano conduciendo vena para las ferrerías, y a cargar materiales de construcción para el Arsenal del Ferrol».

La diferencia entre los dos es, pues, manifiesta; y en distintos expedientes que se conservan en el Archivo Municipal de la Villa se habla con evidente diferenciación, de la «concha» y del «puerto».

Pudiera creerse que una población como Fuenterrabía, plaza fuerte y amurallada, en cuya construcción hubieron de jugar papel muy importante los canteros, no podían faltar los muelles de fábrica, así en el puerto exterior de Asturiaga como en el interior del Puntal, aunque fuera sólo en función de simples embarcaderos, tanto más, que para defender aquél de las incursiones de los piratas se construyó sobre el mismo, en el año 1598, un castillo que es verdadero alarde de piedras y sillares. Sin embargo, es preciso llegar al año 1560 para encontrar la primera disposición referente a obras portuarias en la ciudad fronteriza: una Real Cédula, de 12 de Diciembre, por la que se concede la facultad de construir un muelle e imponer el arbitrio que se estimase justo, sobre las mercaderías que se descargasen en él, durante cuatro años, a fin de cubrir la suma de cinco mil cuatrocientos ducados en que se calculó el valor de las obras.

El puerto exterior. - En el puerto de Asturiaga no debió haber hasta el Siglo XVIII obra alguna de cantería; ni para defensa de olas y corrientes, ni en función de embarcadero, de forma que fué un surgidero total y plenamente natural. Transcribe don Serapio Múgica el Acta del Concejo, correspondiente a la sesión del día 25 de enero de 1609, y, en ella, se lamentan los regidores porque «anti-

guamente solfa estar capaz el puerto de Asturiaga con planchada de madera y cabrestantes y agora estaba todo deshecho». Y, en consecuencia, convienen en que «se debía hacer una planchada de madera cruzada y enclavada con cabillas de madera y en los cuadros echar sus losas de piedra para que la mar no la moviese y pudiese estar estante, y que la dicha planchada estuviese como en bajar y pleamar pudiese encallar cualquier chalupa y que arriba de la planchada, en lugar conveniente, se pusiesen los cabrestantes necesarios para poder encallar las chalupas». El proyecto de los regidores ondarribitarras y la pluma del escribano, nos dan una descripción tan gráfica del puerto de Asturiaga, en el año de gracia de 1609, que una fotografía no lo hubiera hecho mejor. Con anterioridad, había una planchada de madera y unos cabrestantes, pero a la sazón, ni aún eso. Podemos deducir lo que fué la planchada por lo que querían que fuese en adelante, una lengüeta de madera a la que pudieran atracar las chalupas incluso en la bajar, y, sobre ella, unos cabrestantes para izar las mercaderías o las artes. El concepto que de la planchada de madera tenían los regidores de Fuenterrabía no ha debido de cambiar desde entonces, y, como ahora, debía apoyarse aquélla sobre unos troncos verticales, reforzados en el fondo, con árboles entrecruzados, es decir, formando trabazón, y, para que ésta no se moviese, unas losas de piedra, en las basas; ya se comprende que por socairada que fuera la cala, se hubiera «deshecho» la anterior planchada; en el mar no se puede construir como quien juega con piezas de arquitectura de niños.

Pero no acaba aquí la descripción, pues el acuerdo que comentamos prosigue, recogiendo el proyecto de los regidores: «y que desde la isla que estaba en la dicha Astubiaga, hasta el certan a la parte hacia el castillo, se procurase cerrar de piedra para que no entrase la tiraña, y que en el certan o, la dicha isla, se hiciese una casa baja con un tejado muy capaz, donde se pudiesen poner y asis-

tir y vivir y recoger los argadizos de red y aparejos de pescar y navegar y ellos recoger y guarecer las noches con comodidad». Esta segunda parte del proyecto constituía lo que podíamos llamar aspiración, una comodidad deseada por los pescadores, de la que no habían disfrutado hasta entonces: socairar más la cala, cerrando de piedras el hueco comprendido entre la isleta, ya desaparecida, y el «certan», o sea la tierra firme, hacia el castillo, para que no entrase la «tiraña», es decir las «traidas» que inquietaban el merecido descanso de las lanchas fondeadas en el surgidero. Claro que esta obra proyectada por los regidores no debió considerarse muy fácil, pues no dijeron que se hiciese, sino que se «procurase»; sin duda no se les ocultaron las dificultades que encerraba.

Sin embargo no se conformaban con esto los celosos municipales, pues proyectaron, también, que se construyera en tierra firme una tejavana amplia donde los pescadores pudieran pasar las noches, cuando no pudieran entrar en Fuenterrabía, con sus aparejos y sus redes.

No sabemos si se llevó a cabo el proyecto, pero cuenta don Serapio Múgica que, medio siglo después, en el 1659, los ondarrribitarras hicieron venir de Francia dos maestros canteros que habían hecho el muelle de Socoa y, después de oír su consejo, mandaron deshacer las peñas grandes que, por lo visto, constituían un verdadero peligro en el interior de la cala.

Pero tampoco entonces debieron de hacer muelle alguno de fábrica, pues en el año 1730 aprovechando que la Junta General de la provincia estaba reunida en Fuenterrabía presentaron a la misma un memorial, manifestando «que pudiendo disponer algún corto abrigo donde recogerse en el interín que acabada la borrasca, pudiesen con la serenidad recogerse a sus casas, haciendo un pequeño muelle en el sitio llamado Asturiaga, se hallan sin disposición para ello por su suma falta de medios...». La Junta estimó justa la petición y concedió a Fuenterrabía el im-

porte de su reparto fogueral, durante cuatro años para que atendieran con él a la ejecución de las pretendidas obras. El llorado cronista de la Provincia sostiene, no se en qué razones se fundaría, que los de Fuenterrabía no dieron al subsidio el destino para que les fué concedido; sin embargo, en un nuevo Memorial que presentaron a la Junta de 1748, después de lamentarse del estado de la cala y los peligros de la barra, declaran no haber podido conseguir el propósito a pesar «de la asistencia que les dió la Junta General del año 1730, destinando a este fin el importe de los 57 fuegos de la ciudad por el tiempo de cuatro años» por lo que pedían a la Junta «que para perfeccionar dicha obra» se sirviera concederles algún nuevo subsidio, petición que aquélla pasó a la Diputación que concedió 300 pesos de 15 reales.

No hemos podido encontrar nuevos antecedentes de este puerto e ignoramos, por tanto, lo que se hiciera en él durante el siglo XVIII e incluso en el XIX, pero no debió hacerse mucho. Acaso se debiera que al aumentar el tonelaje de las embarcaciones disminuyó casi totalmente el tráfico en Fuenterrabía y perdió el puerto su razón de ser. Ya no venían los pataches gallegos a cargar madera para la construcción de barcos para las Armadas del Rey, en el Ferrol, ni chanuqueras, con vena, para las herrerías del valle. El transporte y el comercio se hacían ahora a otro ritmo, tenía un volumen mucho mayor, y el estuario de Fuenterrabía tan bello y evocador, no tenía ya más que el sabor de una estampa antigua, el encanto de una playa para baños, y un canal para pequeños vaporcitos pesqueros.

Pero los pescadores también necesitaban su puerto aunque fuera un puerto refugio nada más. La Ley de 30 de Diciembre de 1912, le concedió a Fuenterrabía este carácter y, poco después, se ordenó la redacción del oportuno proyecto. Dos soluciones se barajaron entonces, la de emplazar el puerto proyectado en la vieja cala de Asturiaga

y, la de llevarlo a la ensenada de Gurutz-Aundi sita aguas arriba de aquél. Previos los informes del caso se optó por esta última, y el Ministro de Fomento don Javier de Ugarte, hijo adoptivo de la Ciudad fronteriza, se presentó en Fuenterrabía el 22 de Febrero de 1914, acompañado del personal técnico, para visitar el lugar y disponer el comienzo de las obras que se quería empezaran enseguida. Y, en efecto, todo se hizo según se pensó. Como correspondía a la función que estaba llamado a cumplir, abrigar unas docenas de vaporcitos y lanchas pesqueras, el puerto proyectado era sencillo y simple, un dique y su contradique con sus muelles interiores provistos de rampas, escolleras y puntos de amarre. Pero tenía la ventaja de estar fuera de la barra que, en lo sucesivo, las embarcaciones de Fuenterrabía no se verían obligadas a cruzar.

Pero duró muy poco; acaso fuera por su construcción deficiente, porque estaba asentado sobre arena fina, porque la escollera que defendía el dique Norte no tenía alzado bastante o por las tres razones a la vez, el hecho fué que unos temporales del año 1919, lo deshicieron, dejándolo inservible y obligando a las embarcaciones de Fuenterrabía a tener que cruzar de nuevo la barra, para fondear frente a la Marina.

Volvió a discutirse si el puerto habría que hacerse en Asturiaga o bien reconstruirlo en Gurutz-Aundi y, al fin, se optó por esta última solución. Después de varios toques y retoques formuló el proyecto definitivo don Pedro Gaytán de Ayala, en el mes de febrero de 1933, ajustándose en sus líneas fundamentales al puerto derruido. Sin embargo, como se tenía la experiencia del anterior, se proyectó mucho más sólido, debiendo construirse la infraestructura con sacos de cemento hasta la cota 1,50 metros sobre la bajamar viva equinocial, y sobre ellos, una placa de hormigón de cincuenta centímetros de espesor y, encima, la superestructura del cuerpo del dique. Para la de-

fensa del dique Norte se dispuso una escollera de bloques artificiales de 30 toneladas, hasta la cota 2,50 metros sobre la de la bajamar equinocial, con talud de dos de base por uno de altura, enrasada en la cabecera; y, ante ella, una defensa de bloques artificiales de 100 toneladas. El presupuesto de contrata ascendía a 1.501.591,33 ptas.

La contrata no se adjudicó hasta el año 1933, y sin demasiada fortuna, pues el rematante don Ecequiel Lorca Aquerreta fué asesinado al año siguiente, y aunque se transfirió a su viuda, en 10 de enero de 1936, la guerra civil y el aumento de los precios de obra vinieron a complicar su ejecución al punto que hubo que rescindirla. El Ingeniero Director del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, don Ramón Iribarren tuvo que volver a estudiar los precios unitarios antes de causar nueva adjudicación, y, una vez sobre el proyecto, aprovechó la coyuntura para hacer algunas variantes en él, tales como la elevación de la cota del parapeto, para evitar que las olas lo rebasaran vertiéndose en masa en el interior del puerto con evidente peligro para la obra y los barcos fondeados; desechó la solución del dique vertical, y dispuso la construcción de una rampa escollera en uno de los ángulos interiores de la dársena para evitar la reflexión de la onda que pudiera producirse; ascendía el presupuesto de contrata a 3.679.839,27 ptas.

La Marina. - Antes de llegar, subiendo las aguas, al Puerto del Puntal, donde estaba la Casa-Lonja, y con ella el puerto comercial, había un pequeño embarcadero para lanchas pescadoras en el barrio de la Marina. En una información del año 1579 se habla de unas lanchas «que están delante de la ermita de la Magdalena, surfas». Más tarde, en la sesión del Concejo, de 26 de Septiembre de 1590, el vecino Domingo Igola pidió licencia para construir una casa en la Ribera, junto al Hospital, para recoger sus redes y aparejos de pescar; y en un expediente del año 1599 se alude a «el puesto donde de ordinario tienen los pescadores de la dicha villa de Fuenterrabía su embarca-

dero y desembarcadero de chalupas en el dicho puerto, delante de la ermita de la Magdalena».

Sin embargo, no podríamos pensar que el barrio de la Marina fuera entonces lo que ahora, pues las aguas invadían la casi totalidad de su actual superficie, sobre todo en pleamar. Estaba fuera de las murallas, casi a tiro de mosquete de tierra no siempre amiga y, como es natural, el Concejo daba muy pocas facilidades para la construcción en este paraje extramural. Por lo pronto no aceptaba construcciones de cal y canto sino sólo de tabique que es material más liviano. En el año 1598 no había en él más que 26 casas y, todavía en el 1764 el Rey confirma una Ordenanza de la villa que prohíbe la construcción de casas en la Marina y huertas extramurales, si no reúnen determinadas condiciones.

Pero a pesar de estas limitaciones el barrio de la Marina se había poblado bastante hacia la segunda mitad del Siglo XVIII. Unos fuertes temporales del año 1767 pusieron en serio peligro las casitas de los pescadores que lo formaban por lo que, la Cofradía de pescadores tuvo que levantar, delante de ellas, aprisa y corriendo, una estacada entretejida que las defendiera. Como esta defensa, hecha para salir del apuro, no podía durar, la misma Cofradía encargó al Coronel de Ingenieros don Pedro Olano la construcción de una muralla, muro de costa, que se ejecutó sobre la marcha, y otra, a modo de muelle, que saliendo de ella iba hacia el canal. Ejecutaron las obras los maestros canteros Juan Bautista Izaguirre, José Antonio de Imaz y Dionisio de Arriola, y, por la escritura de contrata existente en el Archivo de Protocolos Seculares de Guipúzcoa, Legajo 733, folios 539 y sig., sabemos que había de hacerse con «las mejores y grandes piezas que se puedan, para la subsistencia, permanencia y firmeza de la obra y toda ella según la referida traza excepto dicho muelle que se debiera tirar conforme mejor les pareciese a dichos comisionados». El muro de contención y muelle tendrían un

desarrollo de setecientos ocho estados; habría una «rampla» capaz para caballerías y carros y, en tres parajes se harían escaleras de piedra «para subir, bajar y embarcar la gente en dicho muelle». Ya tenemos pues, un muro de costa, con su muelle, una «rampla» y tres escaleras. La obra la ejecutó la Cofradía que invirtió 40.000 reales. La Provincia la subvencionó por acuerdo de las Juntas de Vergara de 1767. Más adelante, en el año 1769, los representantes de la Ciudad y de la Cofradía escribieron con los maestros canteros Juan de Legarra, Martín José de Uriarte y el maestro carpintero Antonio de Berrotaran, la continuación de esta muralla seca, desde donde terminaba la anterior, hasta la casa de Thomas de Echeberría; había de tener la misma anchura y elevación, «comenzando en siete pies de grosor y rematando en su cima, en cinco, con altura de diez pies, con la misma calidad de piedra que la otra y dha cubierta, de losas grandes unidas con cal para maior susistencia; la cara interior de la muralla habia de ir terraplenada de piedras, tierra y arena». La obra, ejecutada a satisfacción, fué recibida por escritura otorgada el 2 de enero de 1772, y de ella resulta que con los «dos estribos o ramplas», medía trescientos veinticinco estados de a noventa y ocho pies cúbicos cada uno que, al precio de diez y nueve reales y medio de plata corriente por cada estado, según el remate, importaba 6.557,50 de dicha moneda. Las Juntas de Deva de 1774 acordaron contribuir a su importe.

Esta muralla iba por el centro de la actual calle de San Pedro, según unas notas inéditas de D. Serapio Múgica que he tenido a la vista.

La obra debió quedar bien y a satisfacción de todos. Sin embargo, pasado el tiempo, y a pesar de las pequeñas reparaciones hechas en la misma durante el transcurso de aquél, se imponía una reforma a fondo; protesta la Cofradía, protesta el Ayuntamiento, protesta la Comandancia de Marina y nadie atiende a las llamadas porque las Cor-

poraciones carecen de aquellas facultades impositivas que antes tenían. Es que hemos doblado ya la segunda mitad del Siglo XIX. Pero el turismo empieza, y como Fuenterrabía no puede quedarse atrás hace un esfuerzo. Y, en efecto, en una comunicación del Diputado General, que dirige en 21 de Julio de 1859, al Director de Caminos de la Provincia, le dice entre otras cosas que teniendo en cuenta la «grande afluencia de personas notables, a las costas de la provincia durante la estación del veraneo, ya sea con objeto de bañarse, ya también con el de tomar parte en expediciones marítimas y con el fin de facilitar más y más el concurso de forasteros y de ofrecer un abrigo seguro a los navegantes en los casos de tempestad, así como también con el de recibir de una manera digna a los Emperadores franceses que habían prometido visitar aquel puerto, durante su permanencia en Biarritz» procediera a la formación del oportuno proyecto para la construcción de un muelle en Fuenterrabía pues, por lo visto, el proyectado por el Coronel don Pedro Olano, en 1767, había quedado inservible. Seguramente que estas razones del Diputado General eran copia de las alegaciones hechas por Fuenterrabía, pero el caso es que el Ingeniero de la Provincia, Don Mariano José de Lascurain, formuló su proyecto en 15 de Octubre de 1859. Las obras debieron ejecutarse con presteza, pues el mismo Ingeniero firma la liquidación de que ascendió a 104.976,50 reales de vellón sin contar la cal hidráulica, que se subastó aparte, en 23 de Septiembre de 1861. En el Archivo del Ayuntamiento se conserva el plano, y por él puede verse que el proyecto se hizo pensando no ya en «personas notables» sino en los propios Emperadores franceses; el espigón del Muelle, que avanzaba más allá de la línea húmeda en bajamar equinocial, se remataba por una amplia plataforma exagonal, de buenos sillares, con cuatro escalas para embarque y desembarque.

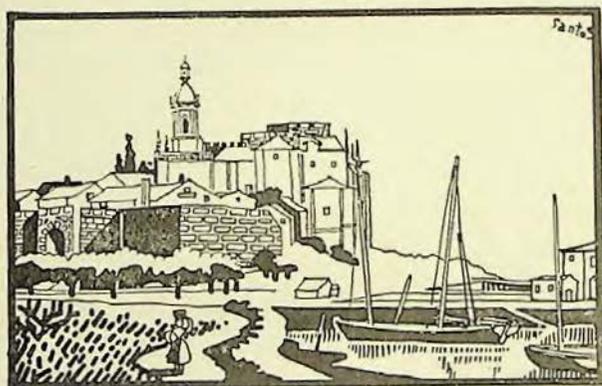
Pero La Marina necesitaba ensancharse para dar plaza

a su experiencia urbana; y los proyectos de relleno, desecación y aprovechamiento de marismas aprobados en 1898, el del primer Ensanche, y por R. O. de 21 de Junio de 1907, el segundo, alteran la estampa de la vieja Marina de Fuenterrabía aunque logró salvar su carácter gracias al buen espíritu de sus Ayuntamientos en el que tanto ha influido durante estos últimos años, Don Francisco Sagarzazu.

El Puntal. - Por obra del segundo ensanche, el antiguo puerto del Puntal se ha alterado con el relleno, al menos en su primitivo estado, por lo que no deja de ofrecer dificultades su reconstrucción mental. Para recomponerlo hemos de acudir a las viejas estampas, y éstas, lejos de ayudarnos, enredan el propósito, pues inspiradas casi todas en el «*Plan de l'isle de Conference*», hecho por Beaulieu, en el 1659, para dejar una impresión gráfica de la boda de la infanta española María Teresa, con Luis XIV de Francia, en la Isla de los Faisanes, dan una imagen falsa del mismo. Se comprende perfectamente el error; al autor de la estampa, en el mejor de los casos, le interesaría la fidelidad en la representación del cortejo real que tuvo plaza en la isla y de las fuerzas que acamparon a una y otra orilla del río, pero ya no pondría el mismo cuidado en los alrededores; y, en efecto, el Puntal de Fuenterrabía lo representa por una lengüeta que va hasta la mitad del río, como si fuera un muelle de fábrica, que no puede menos de sorprender, dada la época y lugar de su emplazamiento. Después, los planos militares franceses, de 1719, interpretan la lengüeta natural del Puntal a través del criterio del plano de 1659 y vienen a confirmar una inexistente obra de fábrica. Menos mal que las estampas y grabados del Siglo XIX dejan las cosas en su verdadero lugar haciendo del Puntal una restinga que saliéndose debajo del baluarte de San Felipe avanzaba hacia el canal. Ese era el Puntal auténtico; y, al comienzo del mismo, por el lado de tierra, era donde se alzaba la Casa-

Lonja que, aun modernizada sin duda, reproducen algunas estampas.

Delante de la restinga, aguas arriba, es decir a su socaire, era donde fondeaban las embarcaciones; ahí estaba pues, el viejo puerto interior, que unas veces aparece denominado en los documentos con el nombre del Puntal y, otras, por el de San Felipe, en razón, como hemos indicado, a estar próximo el cubo de la muralla de este nombre.



La referencia más antigua la encontramos, sirviéndonos de los papeles inéditos de D. Serapio, en el acta del Concejo correspondiente a la sesión del 2 de Octubre de 1532, en la que se habla del proyecto de un muelle o cay, y de que se pida a la Corte, licencia para el establecimiento de una sisa a las mercaderías para su construcción. Desde esta fecha, los libros de actas de varios años se refieren con alguna frecuencia al «muelle o cay sin cal» aun sin precisar donde fuera, y, por fin, en una correspondiente al mes de Febrero de 1548, se concreta algo más, al decir que se expidan «cuentas de los ducados que entregó el Maestre Juan de Casanueva para hacer el muelle del Puntal» lo que nos hace pensar que los acuerdos precedentes también se refieran a él.

El Capítulo 17 de las Ordenanzas de la Cofradía,

reformadas en 13 de Octubre de 1566, dice: «Así bien ordenaron que donde las dichas acequias de molino y *muelle que está empezado a hacer cabe la Lonja...*». O sea que en el año 1566 se había empezado ya la construcción de un muelle al borde de la Lonja, un muro de contención de la restinga del Puntal, para que atracaran los barcos para la descarga y la carga, y que tendría, seguramente, una escalera y unas argollas y, posiblemente, una rampa. Por las mismas Ordenanzas entramos en conocimiento, a través de su artículo 12, que la mitad de las multas que se impusieran a los maestros, por infracción de lo dispuesto en ellas, fuera a «la dicha Cofradía y obras que ella ordenare, como son para ayuda de hacer el muelle o las paredes, y acequias de los Molinos donde los navíos se albergan».

A parte de la intervención de la Cofradía en la construcción del muelle, que acusan estos artículos de las Ordenanzas, éstos nos descubren la existencia de unas «acequias de los molinos» donde se albergaban los navíos. Es preciso fijar la atención en que habla de navíos y no de chalupas, lo que nos hace pensar que las tales acequias de los molinos fueran verdaderos canales. Hay otro artículo del mismo Ordenamiento, el 16, que vuelve a ocuparse de ellas; dice: «Iten ordenaron que los navíos pinazas y otros bageles pequeños que estuvieren surtos dentro del puerto del Puntal y ribera o muelle y acequias de molinos y sobrevinieren otras naos gruesas y mayordomos (sic), que en tal caso hayan de dar y den lugar las menores para ende surgir y aderezarse». No era pues una declaración descuidada o incidental; éste ratifica la existencia de las acequias de los molinos y establece una prioridad de las naos gruesas sobre los navíos y bajeles pequeños para fondear en las mismas, lo que nos lleva a la conclusión de que en las marismas de Fuenterrabía, sitas aguas arriba del puntal, había unos canales, indudablemente con sus molinos, donde fondeaban las embarcaciones buscan-

do una mayor seguridad que en el socaire del Puntal o en el canal del Bidasoa. Eran, sin duda, los producidos por las aguas de los ríos Jaizubia y Zubimusu que acaso se abriesen, entonces, en distintos brazos, por el arenal.

En esta zona había una ferrería muy importante y, el P. Pierre Lhande, en su novela *Yolanda* se refiere a ella y a los canales.

En el año 1560 Fuenterrabía obtuvo una Real Cédula, librada el 12 de Diciembre, en Toledo, para que pudiera percibir mediante la oportuna imposición a las mercaderías que entrasen en el puerto, durante cuatro años, la cantidad de 5.400 ducados, con destino a las obras del muelle, lo que nos hace pensar que el puerto del Puntal estaría, para su época, en buenas condiciones para el cumplimiento de su cometido.

Mediado el Siglo XVIII debieron hacerse obras importantes en este puerto del Puntal pues en un expediente del Archivo Municipal se alude a una escritura otorgada ante el escribano D. Dionisio de Aramburu, el 7 de Agosto de 1774, por la que Juan Bautista de Eizaguirre se comprometía a la construcción de un «muelle o lameda en esta ciudad y retoques que se hallan necesarias en el Muelle antiguo que mira desde la esquina de San Felipe al canal». Sin embargo, bien fuera porque la escritura no se incorporara al protocolo o porque haya error en la fecha no he conseguido encontrar este documento, que me hubiera sido del mayor interés, en los legajos del referido escribano que se guardan en el Archivo de Protocolos seculares de Guipúzcoa.

El muelle, con su lonja, aparece reproducido en todas las estampas de esta zona de Fuenterrabía, del Siglo XIX; el murallón era de grandes sillares, donde atracarían los barcos, y tenía una escala empotrada en el mismo cuerpo de la pared, según la traza clásica de las escalas de los puertos. La Casa Lonja tenía una gran portalada con un arco de dos ojos.

Los ensanches de la Ciudad con sus correspondientes rellenos y su urbanización han modificado sensiblemente la estampa. No obstante, el Puntal sigue clavando su espada en el canal como si pretendiera pinchar en la otra orilla y hoy, como ayer, los vaporcitos, aunque en la actualidad pesqueros nada más, suben las aguas del río para buscar refugio a su socaire.

El canal. - Estos puertos del Bidasoa, al menos los de la Marina y el Puntal, estaban emplazados sobre el canal de la ría o al borde de ella, por lo que bien merece que le dediquemos un momento nuestra atención, tanto más que la propia ría ha venido cumpliendo en todo tiempo, y la cumple aun en nuestros días, función de puerto. Sobre lo que hemos dicho al ocuparnos de ella, en el Capítulo de los puertos desaparecidos, podemos añadir ahora algo que refleja la gran preocupación que siempre sintieron los mareantes de Fuenterrabía y su Ayuntamiento, en tenerla en las mejores condiciones posibles. Y es, que los aportes de arenas marinas constituyeron en todo momento un gran peligro, no sólo en la barra sino aguas arriba.

En el año 1502, debieron hacerse algunas obras de limpieza en el canal, pues según resulta de la información practicada por el Corregidor, sobre la industria pesquera en la provincia, y que exhumó mi malogrado amigo José Manuel Imaz, del Archivo Municipal de Pasajes, con el título *La industria Pesquera en Guipúzcoa, en el Siglo XVI*, se dispuso en aquella fecha el balizamiento del canal, para evitar los peligros que ofrecía. Así, el Capítulo 58, que los mareantes de Fuenterrabía agregaron el día 4 de Julio de 1502, al viejo Ordenamiento de la Cofradía del Señor San Pedro, de 1366, decía: «...que por cuanto después de entradas las naos y carabelas y otros muchos navíos en la canal desta dicha villa pasaban gran trabajo y peligro por no estar balizada la dicha canal, y para que adelante seguramente pudiesen navegar de noche y de día

y le habían dado cargo a Michelco Urbieta, vecino desta dicha villa hóbiese y tenga de aqui adelante bien balizada para en satisfaccion de su trabajo, que mandaba que llevase chalupa o pinaza para entrar o salir en el dicho puerto que los maestros de dichos navios son tenidos y obligados de dar al dicho balizador un real por balizaje sin ninguna merced».

En el año 1534, interesado el Ayuntamiento de Fuenterrabía en mejorar las condiciones de su río, canalizándolo, para la absorción del comercio exterior de Navarra, se dirigió a los Tres Estados de la misma, a lo que ésta contestó depositando mil ducados de oro para auxilio de las obras que fueron subastadas, sin resultado práctico, por dos veces. Tolosa y San Sebastián protestaron por lo que esta canalización había de perjudicar los derechos de tránsito de la primera y los portuarios de la segunda, pero, no obstante, las negociaciones entre Fuenterrabía y Navarra, continuaron. El Virrey navarro visitó el río, se encomendó la redacción del oportuno proyecto de canalización al Maestre Gil, de Gallur, y Fuenterrabía dejó en Pamplona, en garantía de sus compromisos, el pie de una cruz de plata que poseía, que pesaba más de once kilos. Se hicieron algunas obras pero no se llevó adelante el proyecto.

Después, en los años 1569, 1597 y 1638, Fuenterrabía volvió sobre el viejo proyecto, sin conseguir nada eficaz.

En el 1644 se resucita la cuestión, orientándola a que se hiciera una unión entre la villa guipuzcoana y Navarra, para el trato y comercio, como si el puerto de Fuenterrabía perteneciera al reino vecino, pero éste no aceptó, y nada se hizo.

Fuenterrabía volvió a renovar sus pretensiones, a este respecto, al comienzo del Siglo XVIII, y las Cortes de Navarra requirieron el informe del técnico D. Alfonso González que juzgó la obra difícil y costosa, por lo que, éstas lo sometieron a juicio del Rey que no dió solución al problema.

Con independencia de estos proyectos de canalización del río, aguas arriba, los mareantes de Fuenterrabía tuvieron siempre una honda preocupación por la canalización del mismo hacia su desembocadura, pues la barra movible de arena que se formaba en ella, constituyó en todo tiempo grave peligro. Aparte de las medidas de limpieza y balizamiento, que se tomaron constantemente, renovándose en sucesivas disposiciones, en el año 1881 se pretendió resolver el problema a fondo, abriendo un canal en *erroca-punta*, que la Diputación prometió subvencionar con la mitad de su costo. Por el pliego de condiciones de la subasta, que se redactó entonces, sabemos que el canal había de tener 310 metros de longitud y 12 de anchura, y que su calado en bajamar de aguas vivas sería de 1,48; pero el propósito quedó en simple proyecto, pues no llegaron a realizarse las obras.

Aun ofrece el canal del Bidasoa un interesante tema de estudio, el de su jurisdicción, que ha dado lugar a diferencias entre los pueblos de uno y otro lado del río, no siempre resueltas pacíficamente, a negociaciones y tratados entre España y Francia, y todavía hoy, a polémicas entre historiadores y publicistas de los dos países fronterizos, pero no vamos a asomarnos a él, porque sale del marco de nuestro objetivo.

Pasajes

El puerto. - Geográficamente considerado es, sin duda, el de más fácil determinación de todos los que constituyen el litoral vascongado; formado por la rotura, con hundimiento de la gran barrera del eoceno marino que en esta parte de la costa cierra el paso a las aguas saladas, es un gran pozo abierto entre los Montes Ulía y Jaizquíbel, con un canal de entrada que le da aspecto y seguridades de fiordo noruego. Visto desde dentro es un lago

cerrado por la alta orografía que lo circunda, pues la entrada, hundida, angosta y retorcida, ni se descubre de cualquier parte ni se adivina así como así. El hombre ha tenido que hacer muy poco en cuanto al puerto mismo, cuidarlo y arreglarlo nada más; el surgidero lo ha dado hecho la naturaleza.

A efectos prácticos de navegación es, también, número uno; el más eficiente y seguro de la costa; en el informe reservado elevado al Ministerio de Marina, en el año 1804, por don José Vargas Ponce, en cumplimiento de la delicada misión que le fué confiada de Real Orden, decía: «todos reconocen la notoriedad de ser el único en nuestra costa del Norte, desde el Ferrol y aun hasta Brest». Antes que él, el brigadier Tofiño también lo considera muy importante, aunque en su tiempo no fuera demasiado eficaz por el poco calado que ofrecía a la sazón, y, con anterioridad, Texeyra lo califica de «famoso» con reiteración elocuente, y lo juzga como el «más principal», de Guipúzcoa, apreciación que, como es natural, no puede sorprendernos.



Sin embargo, frente a la clara evidencia de su situación geográfica y particular notoriedad de su importancia en el litoral vascongado, no hay otro puerto en el mismo que haya ofrecido más oscuridad y mayores dificultades en orden a la jurisdicción administrativa sobre él. Pero este tema merece que le dediquemos, por la transcendencia que ha tenido, aunque sea muy sucintamente, especial atención.

Jurisdicción. - En el Fuero de San Sebastián, de Sancho el Sabio, se deducía que se entregaba la jurisdicción del puerto de Pasajes, a los pobladores de la villa recién creada, al concederles todo el término que iba desde Ondarrabia hasta Orio. Mas no obstante esta conce-

sión, existía desde tiempo inmemorial, dentro de tales términos, una población, aunque fuera diseminada, el Valle de Oyarzun, que llegaba hasta las aguas de Pasajes, que se había servido del puerto como si fuera suyo —recuérdese el puerto Oiarso de la época romana—, y que no renunciaría fácilmente a lo que creía le pertenecía en derecho. En el año 1203, Alfonso VIII otorga el privilegio fundacional de Fuenterrabía y da por término, a sus moradores, «videlicet de ribo de Ojarzun usque ad ribum de Fuenterrabia». Ya tenemos, pues, tres jurisdicciones distintas y un solo puerto verdadero: Fuenterrabía, en la orilla oriental, el valle de Oyarzun, en la Meridional y San Sebastián en la Occidental. Pero tres son poco para uno, cuando se trata de Pasajes, y en el año 1320, el Rey Alfonso XI dió el villazgo de Villanueva de Oiarso, que había de levantarse sobre terrenos de Oyarzun, en el lugar de Orereta, al que le concedió entre otras mercedes, los «puertos» y las libertades y privilegios «como los ovieron en tiempo de los otros reyes onde nos venimos e en el nuestro fasta aqui, cuando se llamaban concejo de Oiarso». Esta fundación crearía un cuarto poder en discordia, pues Oyarzun no aceptaría que la nueva villa, que con el tiempo se llamaría Rentería, se hubiera subrogado en sus derechos. No obstante estos cuatro vecinos en el puerto, San Sebastián sostendría que era exclusivamente suyo porque así lo abonaban tanto su carta fundacional como distintas Reales Cédulas y confirmaciones. Pero como ni Oyarzun ni Rentería se avenían a este criterio, hubo pleitos distintos y hasta escrituras de concordia que no lograron mantener la paz estipulada. Enrique II, después de un viaje a San Sebastián, declaró su Real voluntad, en 1376, diciendo que el puerto era de la Corona y quedaba bajo su señorío con lo que vino a enredar el problema al declarar una nueva jurisdicción, ya que mantenía, en términos generales, los derechos invocados por San Sebastián, y reconocía también ciertos usos y costumbres de los veci-

nos de Rentería y tierra de Oyarzun. El resultado fué que «se siguieron muchos males e daños e robos e muertes», entre unos y otros.

Y el pleito jurisdiccional continuaba en el Siglo siguiente, pues el Doctor García de Licona dió una sentencia arbitral, en 23 de abril de 1455, declarando la jurisdicción de San Sebastián en el puerto y sus aguas, desde las puntas hasta donde llegaran las aguas en la pleamar, en la iglesia de Lezo. Otra sentencia, del año siguiente, fija los límites de la potestad donostiarra hasta «la casa de Pontica, sus tierras y heredades, inclusive con el juncal de la entrada de Rentería».

Como las sentencias rara vez tienen la virtud de conformar a todas las partes contendientes, y los pueblos son litigantes que ni se cansan, ni se arruinan ni se mueren, los informes y asesoramientos de técnicos y doctores, los pleitos en trámites de vista y revista, las incidencias, las Sentencias, las Confirmaciones y Reales Cédulas se sucedieron en ininterrumpida cadena de años, de generaciones y de siglos, con evidente perjuicio no ya para las partes sino para el propio puerto. Vargas Ponce, en el famoso informe que sirvió de fundamento a la creación del municipio de Pasajes, llega a sostener, con caracteres de verdadera acusación, que San Sebastián, por su abandono en el cuidado del puerto y sus imposiciones, motivó que una gran parte del tráfico marítimo que antes venía al fiordo guipuzcoano fuera a enriquecer los puertos de San Juan de Luz, Bayona e incluso Burdeos.

Creo, sinceramente, que Vargas Ponce perdió aquí su obligada ecuanimidad, aunque pienso, también, que San Sebastián abusó en el ejercicio de sus derechos.

Si no fuera por temor a recargar las tintas, aun diría que el pleito jurisdiccional vino a complicarse en 10 de abril de 1770, en que Pasajes de San Juan entró en posesión de su villazgo con todos los honores y prerrogativas, lo que hace que, aun desaparecida la jurisdicción de Fuen-

ferrabía al crearse aquél, fueran cinco las poblaciones que tenían más o menos potestad en el puerto, Pasajes, Lezo, Oyarzun, Rentería y San Sebastián, más el Rey, claro está, pues como había dicho Enrique II en 1376 «que de derecho el puerto de Oyarzun, sea nuestro e só el nuestro señorío».

Y en uso de este Señorío, y para acabar con tanto incidente, Carlos IV dió una R. O. en 1 de Junio de 1805, segregando de San Sebastián la zona occidental del puerto, para que unida a la Oriental del mismo constituyesen el Municipio de Pasajes. Esta resolución fué revocada por José Bonaparte, en 26 de enero de 1809, y, a la retirada del intruso, volvió a recobrar su vigor.

Dragado y limpieza. ~ En orden a obras, que es el objetivo principal del capítulo, el problema más importante que ha tenido siempre el puerto de Pasajes ha sido el de su limpieza. Los montes que lo cercan, haciendo de él una verdadera olla, han hecho innecesaria cualquier obra de defensa para asegurar la tranquilidad de los barcos anclados en sus aguas. Pero el mismo anfiteatro orográfico que lo defendía de vientos y corrientes, lo amenazaba seriamente vertiéndole tierras y piedras superficiales, arrastradas por los torrentes fluviales, sobre todo desde que fueron talados sus bosques. Era, y es, un pozo, y recogía en su fondo todos los aportes que el reflujó de la marea no podía sacar por el embudo del canal.

Como si este enemigo no fuera motivo bastante de seria inquietud, vino en su ayuda la codicia de los regidores-torreros que, abusando de su autoridad estancaron, pese a las reiteradas admoniciones de las Juntas, el suministro de lastre a los barcos que lo necesitaban, que ellos hacían arrancar para su comodidad y economía, de las canteras vecinas, sin preocuparse de extraer del agua las piedras que hubieran dejado en su deslajado, quienes las traían, con lo que hacían bueno el refrán de «no quita y pon, aumenta el montón».

Y si a esto añadimos, y lo añaden los autores que se ocupan del tema, los barcos hundidos en el puerto, pues fueron muchos por unas u otras causas, y que nadie se ocupaba de poner a flote, es fácil suponer que su calado fuera disminuyendo a ojos vista con evidente daño para la navegación en él.

Acaso se piense por alguno, que son sutilezas, si no exageraciones imaginativas, creyendo que un puerto no puede desaparecer así como así. Sin embargo, el ingeniero de minas don Francisco Gascue, decía terminantemente, en el año 1908: «He tenido ocasión de observar durante 11 años, el avance del fango y gravas en la pequeña ensenada de Lezo y enfrente de la fábrica de Capuchinos. Examinando lo que ocurre en los desembarcaderos de personas, de Lezo y de las tierras de Alzate, los cuales cada vez son de más difícil acceso, en aguas medias, creo poder afirmar que, en bajamar, la línea de tierra emergida avanza cerca de medio metro cada año». No es que pretendamos llevar ese coeficiente como unidad media anual de la ascensión del fondo del puerto porque aplicando la regla al revés nos encontraríamos en fecha no muy lejana, con el nivel de las aguas en los cuarenta codos sobre los montes más altos, del Diluvio Universal. Pero es una apreciación actual, podíamos decir, que hacen buenas las viejas inquietudes de quienes tuvieron alguna jurisdicción sobre el puerto.

Don Serapio Múgica, en su documentado e interesante estudio sobre el tema, anota como primera disposición referente al mismo, el acuerdo del Ayuntamiento de San Sebastián, de 7 de agosto de 1587, por el que se prohíbe coger ni dejar lastre en el puerto porque «con ello echan a perder el canal». La medida no fué, claro está, suficiente, pues por una R. C. de 1609 se destinaron 24.000 ducados para obras y limpia del puerto.

En el informe que dió el Capitán Villalobos, en el año 1617, mostraba su disconformidad a que de esta suma que

había de librar la Corona, y de la de 12.000 ducados ofrecida por el Concejo donostiarra, se distrajera nada a obras de fábrica mientras no se limpiara el canal que era, a su juicio, lo más necesario. Y, en efecto, su estado debía ser tan poco satisfactorio que en el año 1615, alarmado el Ayuntamiento «de la culpa que se le ha querido atribuir», acordó se dispusiera la limpia, aunque fuera valiéndose de los vecinos y que «se vea si en esta Corte se halla persona o se haga venir de Italia o de Flandes o se comuniquen a un criado de Su Magestad, que sirva en la guardia de los archeros llamado Alverá, que dicen ser práctico en esta materia, el cual lo vaya a ver y ordenar lo que convenga».

Pero nada práctico debió hacerse, entonces, y las disposiciones ordenando la limpia se suceden sin mejor resultado. En el año 1638 el problema se agrava con el hundimiento, por las tropas del Príncipe de Condé, de varios buques surtos en el puerto, a los que dieron fuego.

Al fin fueron las Juntas de la Provincia quienes con más sentido práctico que el que se había tenido hasta entonces ponen la solución en franquía recabando la oportuna licencia para la imposición de unos subsidios para atender a las obras de limpieza. La R. C. de 19 de agosto de 1677 autoriza la imposición de medio real de plata por tonelada de barco de porte mayor y por los pesqueros de la provincia que fueran a Terranova y a Noruega, ocho reales por las lanchas pesqueras y barcos menores, y seis por las chalupas, etc., etc.

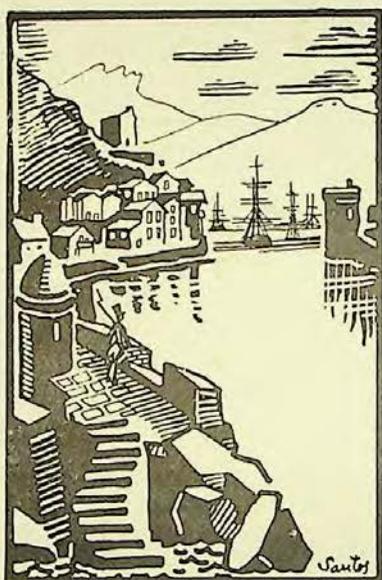
Comenzó la exacción en el año 1679 y, siete años después, cuando todavía estaban haciendo un fondo para poder acometer en serio la obra, apareció un gran banco de arena que atravesaba el canal de parte a parte, que forzó a poner manos en la misma. Hizo el estudio el ingeniero don Hércules Torrelli, que lo presupuestó en 3.000 duros. Se adjudicó su ejecución al ingeniero don Antonio de Reinao, por escritura de 29 de agosto de 1687, com-

prometiéndose éste a limpiar el banco de arena, dejando un calado de veinte codos en bajamares vivas, y, la Provincia, a abonarle quince doblones al mes, durante un año, y a facilitarle el personal y material precisos para la obra. El mallorquín puso en juego para la empresa un «ingenio» formado por un rosario de cucharones, sobre un pontón, que seguramente llamó la atención de los vecinos, pues como dice don Serapio, acaso se refiera a él, el Dr. Camino y Orella, cuando habla de la ingeniosa máquina inventada por el ingeniero hidráulico donostiarra don Luis Liñan y Vera.

Los primeros resultados debieron ser muy satisfactorios pues la Junta de la Provincia, reunida en Azpeitia en Mayo de 1688, no disimuló su contento; sin embargo, acaso no hubiera mucho motivo para él, pues en Abril de aquel año «se llevaban gastados 35.778 reales de plata y quedaban en caja, como resultado de los arbitrios recaudados, 1.702 reales». Realmente, el panorama era poco tranquilizador, pues los productos de la imposición, —3.000 reales de plata, al año—, eran insuficientes al propósito por lo que, la misma Junta de Azpeitia acordó buscar 2.000 ducados a censo, a liquidar con los ingresos de la exacción, y requerir la ayuda de S. M. que ofreció 6.000 ducados que no dió; y, a pesar del informe de Torrelli, de los compromisos del ingeniero mallorquín, y del «invento» de Liñan y Vera, el puerto quedó, poco más o menos, como estaba.

Se adoptaron repetidos acuerdos por las Juntas de la provincia y el Ayuntamiento de San Sebastián, se prorrogó la licencia de la exacción, que había sido otorgada por 20 años, informó el General Gastañeta; el hundimiento de los navíos que regresaron de la desgraciada expedición de la Invencible vino a complicar el problema; se volvió a prorrogar por igual plazo la cobranza del subsidio, y aun se añadió a él, otro especial sobre las alcabalas, de 376.000 maravedises, pero tampoco se consiguió nada.

Sin embargo, como el problema urgía, se nombró desde Madrid, una Junta especial en la que intervenían el Capitán General y el Comisario de Guerra de San Sebastián, que vino a complicar el asunto pues añadió a la inquietud de los aportes fluviales que iban secando el puerto, el recelo de una cuestión de competencia en un terreno sumamente vidrioso. Y, claro está, no se hizo nada tampoco.



Años más tarde, en el 1736, la Provincia delegó sus facultades en orden a la limpieza del Puerto y al percibo de los subsidios correspondientes, a y en favor de la Compañía Guipuzcoana de Caracas que se comprometió a contribuir, por su parte, con 1.000 reales mensuales. La R. C. de 28 de Julio de 1749

lo aprobó a condición de que se realizaran los trabajos según los planos de don Juan Bernardo Frosú. La autorización ordenaba la intervención de las autoridades militares de la Junta anterior, por lo que las Juntas se alzaron ante S. M. que rectificó la Orden sustituyendo la representación militar por el Comisario de Marina a lo que la Junta se avino.

Dice Múgica, a quien sigo en esta parte del trabajo, que el presupuesto del plan Frosú ascendía a más de millón y medio de reales. Pero tampoco entonces se consiguió nada práctico; y después, tampoco. Ha sido preciso llegar a nuestros días para ver logrado el propósito; mas esto, aun siendo muy importante, ya no le interesa al historiador.

Muelles y embarcaderos. - Por lo que hemos visto al tratar de la jurisdicción en el puerto, y de su limpieza y dragado, podemos deducir, sin mayores recelos, que estuvo materialmente abandonado y que ha de ser difícil hallar un expediente que se refiera a obras de alguna importancia en él. San Sebastián, que es quien tenía poder y facultad en sus aguas, estaba muy poco interesada en el arreglo y la mejora; ella tenía su propio puerto, al pie mismo de la muralla y era natural que le absorbiera la totalidad de sus desvelos. Lo que le preocupaba en Pasajes era el acto de posesión para que no se borrasen sus derechos y el percibo de las imposiciones autorizadas, nada más. En el archivo provincial se conserva la copia de un documento del Consulado donostiarra, dirigido a la Compañía Guipuzcoana de Caracas, cuando se trataba de ejecutar el proyecto de Sánchez Borlt, en el puerto de San Sebastián, haciéndole ver las ventajas económicas y facilidades para las operaciones de carga y descarga que obtendría si llevaba a fondear sus barcos en la Concha, en vez de hacerlo en Pasajes.

Rentería no podía hacer nada que mereciera la pena, pues aparte de la escasez de sus recursos carecía de jurisdicción, y, como si fuera poco, las aguas se le fueron refiriendo, como un río que se desangraba en la bajamar, dejándola en seco. San Juan era un simple lugar que sobre no tener espacio vital carecía de jurisdicción administrativa plena, y San Pedro y Herrera pertenecían a San Sebastián. De forma que el puerto de Pasajes fué una víctima de su emplazamiento geográfico. Por eso no hubo un muelle donde pudieran atracar los barcos.

Ya veremos luego de qué forma más pobre se hizo lo poco que tuvo; fueron nada más, muretes de contención, hechos por trozos, en épocas diferentes, y por móviles y propietarios distintos: el cura de la parroquia de San Juan, un propietario particular que estaba construyendo unas casas junto al mar, los ayuntamientos, la Compañía de

Caracas, etc., etc.; y los hacían lo mismo que esos propietarios que al ir cerrando de paredes sus huertas contiguas, acaban por hacer entre todos una tapia a lo largo del camino. Así se realizaron las obras portuarias de Pasajes; menos mal que sus magníficas condiciones de auténtico fiordo, lo salvarían.

El embarcadero más antiguo de la parte de San Sebastián fué, sin duda, la ensenada de la Herrera, que en los viejos documentos se la conoce con el nombre gascón de *port de la plata*. Formaba un seno muy hundido y resguardado, llegaba hasta él la calzada de San Sebastián, y el escaso comercio que se hacía entre esta población y el puerto, por vía terrestre, era a través de la Herrera precisamente. Sin embargo, no sabemos que se hiciera en él ninguna obra para mejorar sus condiciones naturales; forzoso es suponer, sin embargo, que hubiera algún embarcadero puesto que hay constancia de que embarcaron y desembarcaron bastantes viajeros, incluso reyes, y que se cargaban y descargaban mercaderías en él.

A principios del Siglo XVI San Sebastián construyó una torre circular rodeada de una plataforma, en el actual embarcadero de Pasajes de San Pedro; aunque su función era eminentemente militar, como había de vivir en ella, y vivía, el Regidor-alcaide, que sobre su carácter castrense tenía también el de jefe del puerto y agente fiscal, desde su construcción debían atracar junto a ella todas las embarcaciones que entraran o salieran en el puerto, incluso las de Rentería, para el pago de los derechos o para acreditar la exención de que disfrutaban éstas si las mercaderías que portaban eran para el consumo de sus vecinos. En la misma torre deslastraban las embarcaciones que entraban a cargar, y tomaban el lastre las que salían de vacío. Esto nos hace pensar, aunque carecemos de información precisa, que hubiera junto a la torre un paramento de muelle con su correspondiente escalera y embarcadero.

En el año 1609 se proyectó la construcción de un pa-

ramento de trescientos sesenta y cuatro codos de largo por siete de fondo, entre la torre y la punta de la Cruz, o sea en el punto denominada Golfarra, y serviría además de muro de contención y muelle del puerto, para que pudieran construir sobre él, unos almacenes para las necesidades de los barcos de la Real Armada. El presupuesto ascendía a 11.000 ducados que serían satisfechos por el Rey y el Regimiento de San Sebastián; pero no se llevó adelante el proyecto.

En la parte de Rentería, la referencia más antigua a este respecto la encontramos en los autos formados por el Corregidor de la provincia D. Álvaro de Porras, en 7 de Junio de 1497, y de los que resulta se dirigieron a SS. MM. los vecinos diciendo que «entraban cada día muchas naos y otras fustas cargadas de mercaderías y salían, y que a causa de que el muelle de la misma villa no estaban bien reparado y las mareas entraban en creciente en algunas casas de la misma, se perdían y dañaban muchas mercaderías por lo que suplicaban mandasen reparar dichos muelles de modo que los mercaderes cargasen y descargasen con seguridad sus mercaderías y que las crecientes de las mareas no hiciesen daño a las casas».

Los Reyes Católicos dieron una Real Provisión, en 8 de febrero de 1497, para que se proveyese y remediase del modo que más cumpliera al Servicio de Sus Altezas.

Más tarde, en el año 1571, reunidos los representantes de los Regimientos de la villa de Rentería y la tierra de Oyarzun, después de reconocer que los dos tenían el uso y ejercicio de la Ribera, «cay y canal» del Rebal, acordaron limpiarlo en proindiviso y, también, «que se hiciese un muelle en la dicha canal del Rebal y que la reparasen y limpiasen un lienzo de pared junto a los molinos de Alzate» cuyas obras, después de hechas, se liquidaron por iguales y mitades partes entre las dos municipalidades en el año 1575.

Con posterioridad, una Real Cédula de 9 de febrero

de 1646, se refiere a otras obras portuarias en el canal de Rentería. Copiamos literalmente: «y que para la limpia del puerto, conservación de su fondo y aumento de su surgidero, se haga un dique desde la punta de Capuchinos, a la parte de Lezo, con una inclusa para detener el agua de la marea y soltarla cuando haya bajado por ser tan necesaria por el mal estado y riesgo que tiene de acabarse de cegar. Y porque toda esa fortificación no se podrá acabar tan aprisa que pueda servir este verano, he ordenado que por la importancia de ese puerto se haga sobre su eminencia un fuerte, y debajo de él, lo más cerca de la marina que se pudiese, una tenaza capaz de seis piezas de artillería, para que sirva de limpiar el canal y guardar el surgidero». El texto es tan expresivo que hace innecesaria toda explicación.

Por lo que afecta a la zona del Pasaje de Fuenterrabía, resulta que el día 9 de Octubre de 1553, don Juan Ezquioz, como mayordomo de la Iglesia Parroquial de San Juan, adjudicó, previo remate, las obras de construcción de un muelle, frente a la Iglesia, a Martín de Amasa, al precio de ocho reales y medio cada estado. La obra había de hacerse «de muy buenas piedras y grandes e complidas, del gordor de dos codos y medio hasta la igualdad del altor del suelo de la dicha Iglesia»; se había de hacer sin cal hasta donde llegaran las aguas, y de ahí para arriba, con buenos sillares labrados y buena cal; quedaba a cargo del contratista la colocación de «algunas argollas para amarrar a las naos», y, también, la construcción de cuatro troneras sobre el muro «para poder pasar los cables de las naos».

Aunque no tenemos constancia de que se levantara por esta época ningún otro muelle en Pasajes, es indudable que antes o después de aquél se levantó uno, frente al humilladero de la Piedad, pues el día 6 de Diciembre de 1645 se adjudicó al contratista de Lezo, Francisco de Aguirre, la reconstrucción de un gran trozo de paramento que se

había venido abajo a consecuencia de unos temporales del mes anterior. Se le hizo la adjudicación al precio de 22 reales de plata, el estado. Como el muelle de la Iglesia, se había de hacer éste con piedras grandes y sin cal hasta donde llegaran las aguas, y, desde allí, unidas con buena cal y arena.

El mismo gobierno político-económico del lugar del Pasaje, de la jurisdicción de Fuenterrabía, en su reunión de 29 de Junio de 1708, en «vista de que la plaza pública en que se hacen los alardes militares y muestras de armas y regocijos públicos de este dicho lugar, se halla sin muelle, y para el adorno de ella y para mayor servicio de Su Majestad, que Dios guarde, y bien público, y también para socorrer con prontitud en las necesidades que se ofrecieran a los navíos, galeones, fragatas y otras embarcaciones, así de cuenta de Su Majestad Católica y de particulares que vinieran a la canal de este lugar», acordó la construcción de un muelle que había de tener 72 codos de largo. Forzoso es reconocer que la preocupación de los regidores pasaitarras no fué exclusivamente portuaria y marinera, ni siquiera principalmente. Lo que pretendían era adecentar y regular la plaza para sus alardes militares y sus regocijos públicos. Sin duda querían atraer y distraer a la marinería de los navíos y los galeones de S. M. surtos en el puerto, quizá —y Dios me perdone si pienso mal—, pensando en la sisa del vino y la sidra. Por eso dispusieron también, preocupación suntuaria, que sobre el antepecho que había de servir de pretil a la plaza y de cabecera al muelle, se fijaran «ocho pirámides con sus cabezas o bolas redondas hechas con cada una piedra». Pero esto no importa, ya hemos visto que la obra se hacía también para acudir con prontitud en servicio de los navíos, los galeones y las fragatas. Y, en efecto, disponían las condiciones del contrato, que hubieran de hacerse, «tres rellanos que sobresalgan del dicho muelle, a la canal, con cada dos escaleras arrimadas y cosidas al dicho

muelle por ambos lados, de forma que por ellas la gente de mar, de barcos, chalupas, de navíos, vecinos y moradores de él puedan embarcarse y desembarcar con mayor prontitud y conveniencia pública». Las obras habían de hacerse con piedra labrada y, para su ejecución, los vecinos del lugar de Pasajes, de la jurisdicción de Fuenterrabía, pidieron la debida licencia a la ciudad de San Sebastián «en lo que inunda la marea».

Los muelles del puerto de Pasajes, al menos en la parte de San Juan, se fueron haciendo así, por partes y sin grandes pretensiones marineras, como quien cerca una huerta o construye la acera o andén de un paseo. Así, en el mes de Diciembre del año 1682, el Almirante don Mateo de Aya, que estaba construyendo unas casas a la parte de la mar, en el lugar del Pasaje de Fuenterrabía, solicitó del Regimiento de San Sebastián la oportuna licencia para prolongar el muelle, en la parte frontera de sus casas, y el Capítulo, en vista de que no había de resultar de la obra solicitada «daño alguno a la canal ni otro perjuicio, antes bien, se reconocerá de ella mucha utilidad en las corrientes de las aguas que entran y salen», la autorizó.

Del año 1838 encontramos un informe emitido por el Maestro perito agrimensor y aforador, vecino de Deva, Antonio de Araquistain, a instancia del Ayuntamiento de Pasajes, constituido ya como tal, que nos habla del muelle frontero al humilladero de la Piedad, que tenía las tres escaleras del embarcadero en muy mal estado, desde la plaza, cuya «rampla o lengüeta» estaba condenada a averías mayores si no se la reparaba, del muelle de Bonanza, que estaba enteramente desplomado «en una tirada de 47 pies de longitud y 12 de elevación, por lo que si como amenaza por instantes, se tumba, a la parte del agua, traerá dispendios extraordinarios». A consecuencia, sin duda, de este informe, el Ayuntamiento acordó ejecutar varias obras, según las instrucciones del Arquitecto de la Real Academia de San Fernando y Académico de Mérito

de la misma, don Mariano José de Lascurain: la del mural-lón de la Plaza, valorada en 8.656 reales de vellón, la de la escalinata central de la misma, en 784, y la escalinata contigua a la casa Pendón de Oro, valorada en 1.726 reales. Pero además de estas obras se ejecutaron otras, según resulta de la liquidación de las mismas; así «la reconstrucción de la escalera en el paraje llamado Torre-chiquita, para el servicio de los buques, para la que ha suministrado la Villa los materiales de piedra y mortero necesarios, siendo la mano de obra, gratis, a merced de los operarios que para su ejecución mandó ocupar el Excmo. Sr. Lord John Hay, bajo la dirección de un ingeniero de Marina de su Nación, por ser la obra de mucha utilidad»; el Ayuntamiento hubo de pagar por los materiales, 1.900 reales. En el 1845 volvieron a producirse desplomes en los diferentes trozos de muelle de Pasajes de San Juan y, el Ayuntamiento, acordó atender a su reparo con arreglo a las condiciones señaladas por el Arquitecto Lascurain.

Después de la constitución del Ayuntamiento de Pasajes como de Municipio independiente, la situación jurídica del puerto cambió radicalmente. San Sebastián defendió como pudo sus viejos derechos, pero todo fué inútil; estábamos en el Siglo XIX y un puerto no podía pertenecer a una población como si fuera un jardín, por mucho abolen-go marinerero que tuviera; en su consecuencia, quedaba lo mismo que todos los demás, sometido a la jurisdicción de la Marina; los pueblos ribereños disfrutarían libremente de él y se constituiría una Junta de Obras que haría efectivos los derechos portuarios y atendería a su limpieza y reparo.

No obstante, como los recursos con que contaba esta Junta no bastaban para atender a lo más indispensable, hubo de ser la Provincia quien se preocupara del Puerto. Y, en efecto, las Juntas Generales correspondientes al año 1852, acordaron la construcción de una escollera, con la cabecera transitable para que sirviera de paso entre el Barrio de Pasajes de San Pedro y la otra orilla, con la que

quedó cegada y seca la vieja ensenada de la Herrera. El Gobierno de Madrid aprobó el proyecto, con su presupuesto de 89.208 reales que fueron satisfechos por la Provincia, salvo 6.000 abonados por el Ayuntamiento de Pasajes.

Más adelante, en el 1865, la Provincia también dispuso la instalación de dos luces en el canal, pues ni la Junta de Obras del Puerto ni el Gobierno hacían nada por él. Pero esto no bastaba, el Canal estaba prácticamente cegado, por lo que, los barcos de carga que hasta entonces habían entrado en Pasajes tuvieron que ir a Burdeos. Alarmados los Ayuntamientos de Pasajes, Rentería, Oyarzun y Lezo, se dirigieron a las Juntas Generales de 1868, reunidas en Zumaya, haciendo ver a la Provincia los grandes daños que se les causaban y solicitando la aprobación y ejecución de un proyecto de limpieza del canal y construcción de muelles, redactado por don Francisco Lafarga, cuyo presupuesto ascendía a diez millones de reales. La Comisión de Obras estudió el caso y propuso que se hiciera algo semejante a lo que venía haciéndose en caminos, para lo que había que nombrar una Comisión especial, que fué nombrada, y que se fuera a la busca de un capital para la obra con garantía del interés. Pero en las Juntas del año siguiente, en Fuenterrabía, se acordó que la Provincia «no debía aventurarse a ejecutar obra ni mejora alguna en un establecimiento que no era suyo», por lo que procedía dirigirse al Gobierno interesando la cesión del puerto con los arbitrios que en él percibía el Estado, y la propiedad absoluta de las obras y de los terrenos que se ganasen al mar.

Un Decreto del Ministerio de Fomento, de 8 de Febrero de 1870 y la Ley de 12 de Mayo del mismo año, hicieron la cesión del Puerto por plazo de 90 años, mediante el pago de un canon anual y el abono de 1.800 escudos que es lo que hasta entonces venía dando el puerto al Estado. Inmediatamente, la Provincia encomendó la re-

dación de un proyecto de reforma y mejora, a fondo, al Ingeniero D. Manuel Peyroncelly, constituyó una entidad «Sociedad de Fomento del Puerto», con un capital de 8.000.000 de reales, para su explotación, pero la guerra civil vino a interrumpir sus actividades apenas iniciadas. Hecha la paz, como el capital de la Sociedad no bastara, la Diputación acordó, el 8 de Noviembre de 1878, la emisión de 3.000.000 de reales con la garantía de los terrenos que se fueran ganando al mar. En el 1888 vuelve a emitirse un millón más y la Sociedad trabaja intensamente mejorando por días la situación del puerto, hasta el punto de que en el año 1885 hubo un movimiento de 126.151 toneladas, por lo que, con arreglo al artº 2.º de la Ley, la Diputación de Guipúzcoa y la «Sociedad de Fomento» en su nombre estaban obligadas a acometer la segunda fase de las obras del proyecto.

Las obras realizadas en este primer período, fueron el muelle de Ancho, con seis metros de calado y trescientos de longitud, el ensanche y explanación del ferrocarril del Norte, construcción de almacenes y de un ferrocarril de servicio para empalmar con aquél, aparte, claro está, de importantes obras de dragado y limpieza que permitieron el aumento de tonelaje que hemos referido.

Pero la Sociedad no se encontraba con fuerzas para emprender la segunda fase del proyecto por lo que se fué a su liquidación, subrogándose en sus derechos, con arreglo a nuevas condiciones, la Sociedad General de Pasajes, que la Diputación aprobó en 4 de Marzo de 1884.

Tampoco la nueva Sociedad tuvo suerte en su empresa. Aunque empezó sus trabajos bajo los mejores auspicios y con la mayor ilusión, le llegó el año 1889 en que terminaba su primer plazo, segunda fase del proyecto, sin haber terminado las obras correspondientes a él; continuó las obras de dragado, empezó y no terminó el muelle S. de la Herrera y el muelle trasatlántico, que adjudicado a una casa holandesa por precio de 772.000 francos, cedió

en su cimentación por lo que hubo que arbitrar la solución provisional de un muelle de madera. Deshecha la armonía entre la Diputación y la Sociedad, por la forma en que ésta actuaba, y expirado el plazo de terminación sin haber concluído ni mucho menos las obras, la Sociedad solicitó nueva prórroga que aquélla le negó. Sin embargo, y a pesar de las protestas y los recursos de la Diputación, la concedió el Estado por R. O. de 16 de Diciembre de 1898, dando un nuevo plazo de cuatro años y fijándole lo que había de hacer en cada uno; debía dar al canal un calado de ocho metros en bajamar equinocial y seis en el interior; tenía que desmontar los bajos rocosos de Cruces, terminar el muelle Sur de la Herrera y construir el muelle Oeste de la misma, con su correspondiente carretera de acceso, en la zona inmediata; construir muros entre la ensenada del Conde Masti y Cruces, y dar fin, con las debidas garantías, al muelle trasatlántico, aparte de otras muchas obras accesorias.

A pesar de tantas dificultades, las obras siguieron adelante, y, en el año 1909, el movimiento comercial del Puerto llegó a rebasar, con alternativas varias, las 500.000 toneladas. Pero como no respondía a las aspiraciones locales, la Diputación pensó en adelantar la reversión del puerto al Estado que no correspondía hasta el año 1961, y después de laboriosas gestiones se presentó el oportuno proyecto de Ley a las Cortes, en el año 1910, que no fué sancionado hasta el 21 de Mayo de 1926.

Este expediente de adelanto de la reversión, encendió en Guipúzcoa una apasionada campaña tanto en el seno de la Diputación como en la prensa y en la calle. Para dar una idea de lo invertido por la provincia en el puerto de Pasajes, en el tiempo que lo tuvo bajo su jurisdicción, copio el siguiente cuadro de la Memoria hecha por la Junta de Obras en el año 1941.

	Hasta 1884	De 1884 a fin 1893	De fin 1893 a fin 1901	De fin 1901 a fin 1926	TOTALES
Obras del puerto...	2.185.628	5.959.219	374.944	1.076.778	9.598.569 Pts.
Obras y servicios de explotación	1.079.639	1.083.572	40.709	99.184	2.303 104 »
Material y mobili- ario	112.318	277.617	17.998	354.491	762.424 »
Totales....	3.377.585	7.820.408	435.651	1.532.453	12.664.097 Pts.

En 11 de Enero de 1927 se firmó la escritura de re-
versión del puerto al Estado, haciéndose cargo de él, la
Junta de Obras, y ésta, con la dirección del prestigioso
ingeniero e hijo adoptivo de Guipúzcoa D. Javier Marquina,
realizaría una gran labor que haría de Pasajes un gran
puerto.

San Sebastián

Prescindiendo de los puertos del Urumea, que hemos
referido en el capítulo de los que han dejado de serlo, nos
ocuparemos ahora del occidental de la ciudad, que es, en
la actualidad el único subsistente.

Seguramente que es a él a quien aluden, tanto el Fue-
ro de Sancho el Sabio de Navarra, cuando concede las
exenciones y fija los derechos por las mercaderías que los
navíos trajeran por mar, como los distintos privilegios
reales en materia de navegación que le siguieron en el
tiempo durante varios siglos. Pero sería ingenuo el que
pensáramos que con privilegios o sin ellos el puerto hu-
biera sido siempre como hoy.

Antes de que intervinieran los canteros para hacer los
muelles que forman la dársena, era puerto toda la bahía
de la Concha defendida por la isla de Santa Clara, a cuyo
socaire fondeaban las naves y los bajeles, para protegerse

del temporal o en espera de la carga y descarga. Por un Privilegio de Alfonso XI, de 1318, sabemos que había unas boyas «que estaban en la Concha contra fuera el vocal del dicho puerto» es decir, fuera de la corriente; pero por lo visto, el «diezmero de su Majestad» molestaba con sus imposiciones a los que se acogían a ellas y «no osauan ancorar». Por eso dió Alfonso XI el Privilegio. D. Ricardo Eizaguirre sostiene que «los primeros cuerpos muertos, en número de tres» en la bahía, se colocaron en el año 1830, pero creo que en esto está equivocado.

En los primeros tiempos debió llamarse a la Concha, Puerto mayor, y, Puerto menor, al sugidero pegante a la muralla, donde andando el tiempo se construiría la dársena, pues de una papeleta sacada del Archivo de San Millán, que me ha facilitado el Cronista de la Provincia, Don Fausto Arocena, resulta que en el 28 de Octubre de la Era de 1382, año de 1344, la villa de San Sebastián autoriza a doña Remocida Ochoa de Guetaria para trasladar el trull que tenía con doña Aurea y otros «en el arenal de la villa entre el puerto mayor e entre el puerto menor» a otro lugar, dejando al otro lado espacio para caminos francos para servicio del Rey.

Cuando llegara la hora de la carga o la descarga, vararían los barcos en la playa, seguramente junto al caserío de la población, en el Puerto menor, y sacarían una planchada a tierra para la faena. Si queremos hacernos una idea del puerto donostiarra en los tiempos que siguieron al villazgo, bastará que la busquemos en el espejo de las estampas que evocan los desembarcos de los primeros colonizadores de América, con las naturales variantes en la arquitectura naval.

Más tarde, para salvar los inconvenientes del sistema, se construiría un embarcadero de madera parecido al que hemos visto que proyectaron los regidores de Fuenterrabía para la cala de Asturiaga, en la sesión de 25 de enero de 1609, y, andando el tiempo, un cay de piedras silla-

res, al que pudieran amarrar los barcos con alguna seguridad.

Pero muelles de defensa, guardamares, no los hubo hasta mucho después. Según una transcripción resumida, del privilegio de Enrique IV de 15 de abril de 1463, que figura en un Memorial existente en el Archivo municipal de la ciudad, se empezó la construcción del primero durante el reinado de Juan II —D. Serapio Múgica creía que hacia 1440—. «Y por evitar los dichos inconvenientes, la dicha villa hubo de comenzar a hacer el dicho muelle, donde las dichas fustas, naos y barcos e mercadurías pudiesen entrar y estar seguramente por el tiempo que quisiesen. Y al tiempo que el dicho muelle comenzó a hacer, suplicó al Señor Rey D. Juan, su padre, para que le diese su carta y provisión para que todas y cualquier mercadurías que al dicho puerto de la dicha villa aportasen o saliesen de ella contribuyesen». Como se ve, los donostiarras del siglo XV eran decididos y emprendedores; iniciaron las obras sin contar con los recursos para ellas, «fué al tiempo que el dicho muelle» se empezó, cuando se dirigieron al Rey solicitando recursos especiales.

Pero estos no debieron bastar, pues del citado privilegio de 1463 se deduce que los donostiarras habían «gastado grandes quantías y están mucho adeudados» sin poder acabar las obras, por lo que Enrique IV les autorizó, por aquél, para que pudieran establecer perpetuamente ciertas imposiciones a los mercaderes extranjeros y de estos reinos que entraran con sus naos en el puerto, para atender a la continuación de la obra, y, después, a su conservación.

Las Ordenanzas de la vieja Cofradía de mareantes, maestros de navíos y mercaderes de Santa Catalina, que fueron confirmadas por los Reyes Católicos el 7 de julio de 1489, contenían algunos preceptos sobre recaudación de arbitrios para las obras del muelle; así, la pena de 200 marvedises impuesta a los maestros de naos y navíos que

descargasen en el puerto sin licencia de los Vicarios de Santa María y San Vicente, en los días festivos, y la imposición del uno por ciento sobre las ganancias de los mercantes, para misas de la cofradía y reparos de muelles.

Estas exacciones, que se conocían con el nombre de «Renta del cayage o mollage», estaban atribuidas directamente a la Cofradía, que las hacía efectivas por remate, con absoluta independencia de las rentas de la villa, quedando como consecuencia, a su cargo, la ejecución y reparo de los muelles. Había un arancel que fijaba los derechos que debían abonarse por las distintas clases de mercaderías; así, por cada quintal de hierro se pagaba una blanca, «que es un tercio de maraverí» como dice la información de donde tomo la nota. De una inspección hecha en los libros de la cofradía, en el año 1615, resulta que en los años anteriores habían ingresado por estos conceptos, a razón de 858 ducados, 7 reales y 25 maravedises líquidos, en cada uno.

Con todos estos recursos se fueron haciendo los muelles del puerto de San Sebastián, durante la segunda mitad del siglo XV y primera del XVI. Por la descripción que hace de él, D. Pedro Medina en el año 1548, resulta que había uno «grande y muy bueno» que salía del pie del monte Urgull, «donde las naos y otros navíos cargan y descargan sus mercaderías para Francia, Flandes, Inglaterra y otras muchas partes»; sobre este muelle se alzaba una torre para que los barcos arbolasen y desarbolasen sus palos. Y había, también, un contramuelle que salía de la playa para formar con aquél, la boca de la dársena que se abría al mediodía.

De los muelles de esta época hay una representación gráfica en el plano de San Sebastián de 1552, que se guarda en el archivo de Simancas y del que se exhibe una copia en San Telmo, pero no creo que estén dibujados con fidelidad, ni muchísimo menos, sobre todo los espigones de *cayarriba* y *torrecocaya* que aparecen en el

plano, verticales al actual muelle de la *jarana* formando una boca de puerto contra toda lógica, y dejando una zona húmeda entre *cayarriba* y tierra firme que carece de sentido. Acaso fuera mejor interpretar el plano creyendo que lo que aparece como murallón de tierra firme, fuera el malecón de *cayarriba*, y que el primer muelle del puerto propiamente dicho fuera el segundo, es decir, *torrecocaya*, tanto más que aparece ilustrado con la torre para las arboladuras, de la que nos hemos ocupado al referirnos al Itinerario de Pedro de Medina, hecho que es por sí muy significativo toponímicamente, y reforzado además por la consideración de que la torre no hubiera podido cumplir la función que le atribuye Medina, y que es la lógica, «donde las naos quitan y ponen sus mástiles», de haber estado en la punta de *cayarriba* es decir, en la misma boca del puerto.

Las líneas fundamentales de este plano, aunque trazadas con distinta orientación, y por lo tanto con mayor fidelidad sin duda, aparecen recogidas entre otros, en el «*plan de St. Sebastien et ses environs*» de Brailleux, de París, de 1719, en el de Tofiño, de 1788, y en el de D. Francisco Coello, de 1848; coincide también con ellos, en la parte que comprende del puerto, el plano de San Sebastián de Ugartemendía, levantado después del incendio de la ciudad en el 1813. Con estos antecedentes y las explicaciones escritas de D. Julián Sánchez Bortt, en su Memoria de 1774, no creo que sea difícil dar una idea de cómo era el puerto antiguo y que seguramente no varió en sus líneas generales desde su construcción, a la ampliación del año 1851, porque no ha aparecido hasta ahora referencia ninguna a obras importantes en el mismo.

De la parte de la ciudad, cerraba el puerto, el muelle de *cayburu* que ocupaba la misma posición y seguía la misma orientación que el actual muelle interior que hoy separa el puerto comercial del de las lanchas pesqueras. Ahí acababa el puerto por el lado de tierra, y estaba donde

está, frente a la puerta de mar. El otro guardamar exterior era el muelle de *cayarriba* que ocupaba una posición muy parecida a la de nuestros días, pero de bastante mayor longitud, lo que hacía que estando la boca del puerto más próxima a la orilla, tuviera menos calado. Por la parte de la ciudad había dentro de la dársena un pequeño muelle. Y otro aun, en la misma dirección, pero mucho más largo, *cayerdi* que seguramente coincidía en sus líneas exteriores, al menos en parte, con el actual muelle de la *jarana*, y dentro de él, quedaba una zona húmeda y aprovechable en las pleamares, con rampas y taludes para varaderos, que hoy aparece cubierta por tierra; este testero final, se llamaba *caynorte*; por el otro extremo, dentro de la dársena, y en posición aparentemente paralela, a *cayarriba*, estaba *torrecocaya* formado por el muelle, hoy insinuado nada más, puesto que ha sido cortado, que separa la rampa de *cayarriba* del de la lancha de salvamentos de naufragos; sobre su punta era donde se alzaba seguramente la torre, para las arboladuras; las dos zonas húmedas entre ambos muelles eran de mucha mayor longitud que en nuestros días, tanto porque han sido cortados los muelles como por haberse rellenado la parte que va hacia el desnivel del paseo nuevo, hasta cuya base llegarían las aguas por lo menos en la pleamar. Completaba esta dársena una escollera de piedra suelta, que aparece perfectamente reseñada en el plano de Brailleux, de 1719, e insinuada nada más en los de Tofiño y Coello, y que ocupaba la situación que hoy ocupa el muelle exterior.

Lo peor de este puerto era su poco calado. Según resulta de las declaraciones de los testigos, capitanes y maestros de naos, que deponen en el pleito seguido entre San Sebastián y Rentería, en los primeros años del siglo XVII, no podían entrar en él embarcaciones de más de 100 o 120 toneladas; y aunque haya que tomar estas cifras con alguna reserva porque eran testigos de parte interesada en presentar el puerto, lo menor que fuera posible, no dejan

de ser un elemento de juicio. Sánchez Bortt, en su Memoria de 1774 habla de «frecuentes varadas», de «poco fondo», de que los muelles están «quasi en seco y a bajarar quedan varadas las embarcaciones» y, como si fuera poco, afirma de los cimientos de *Cayarriba* están a ocho pies de agua. No se me oculta que se construían en San Sebastián barcos de gran tonelaje, incluso galeones de 800 toneladas, pero es forzoso situar los astilleros, fuera del puerto, sobre el mismo arenal de la playa, quizá entre la escollera de piedra suelta y el paramento exterior de *Cayburu*, que es donde está el muelle comercial en la actualidad, o también entre *Torrecoyaya* y *Cayarriba* pero de esto ya nos ocuparemos en otra ocasión.

En lo demás, la construcción debía ser muy buena, pues en la misma Memoria se dice que los muelles proyectados se harán de «mampostería real de piedras muy crecidas pues los muelles antiguos enseñan que este género de fábrica es sólido y permanente». Por ella sabemos, también, que el muelle de *cayarriba* estaba construido por «lambordas» que es «un methodo que aunque los franceses lo dan por nuevo y de su invención con el nombre de cajas prismáticas, lo vemos ejecutado primorosamente en los cimientos de *cayarriba* de este puerto». Estas lambordas son piedras crecidas, cortadas, con escantillones y colocadas unas sobre otras, sin mezcla ni asiento, por su propio peso y trabazón.

Según el doctor Camino, el puerto de San Sebastián, «era una obra magnífica y de difícil construcción, empezada a ejecutarse al gusto moderno desde el reinado de Carlos V, y continuada en el de Felipe II, capaz de setenta navíos, batida siempre con incesante acción y reacción del mar, y con la violencia de sus resacas. Movido el Rey de tan ventajosas circunstancias pidió a la Villa en 1617, remitiese razón individual de las medidas de grosor y altura del propio muelle, con informe de su coste a fin de que sirviese de regla para la fábrica que se iba a levantar

en Gibraltar, y también mandó se le enviase una traza del pontón o máquina con que se limpiaba dicho muelle».

Completan esta información que venimos dando, las Ordenanzas reformadas de la Cofradía de pescadores de San Sebastián, aprobadas por los Reyes Católicos con anterioridad al 1520; sabemos por ellas que había una «punta que llaman de la Voz, que es allende la Cruz que está en el cabo del muelle»; posiblemente esta punta de la Voz sería la punta de *Torrecoyaya*, desde donde se darían las oportunas órdenes para las maniobras de entrada y salida. Y por las mismas Ordenanzas, y por Isasti, también, sabemos igualmente que en el lado de la Mota, a la parte del puerto o Concha, había un «allá» o farol alimentado por hachas de palo para orientar a las embarcaciones en la entrada al puerto, durante la noche; contribuían a su sostenimiento todos los pescadores, desde Fuenterrabía hasta Bermeo, por el pescado que trajesen a vender a San Sebastián: por cada «veinte e cinco, uno». De las cuentas de la Cofradía del año 1495, resulta que, aquel año, se compraron noventa hachas a dos reales y quartillo; el allero encargado de encender el farol cobraba diez ducados de salario.

Pero a pesar de tantas excelencias el puerto era, ya lo hemos dicho, pequeño e insuficiente para el tráfico que había en él, por lo que se pensó en mejorar sus condiciones. La idea fué, según el propio Camino y Orella, de Pedro Texeyra, seguramente en su viaje de 1622, y el proyecto se instó en 6 de abril de 1629; consistía en cerrar la boca occidental de la Concha, construyendo un muelle que uniera la isla con el monte Arribisqueta, que el Concejo donostiarra se ofrecía a hacer a su costa, para lo que solicitaba, a la vez, se hiciera venir al ingeniero flamenco Pedro Goinsbaez, u otro prestigioso, a fin de que dirigiera las obras. El proyecto fué informado por el General de la Armada del Océano, Duque de Maqueda, quien certeramente expresó sus temores de que el muelle proyectado

para cerrar la boca occidental de la Concha no lograría, como en efecto no lo había logrado, dar tranquilidad a los barcos surtos en la bahía, y que, en cambio, viniera a disminuir el calado de la misma. El informe era tan pesimista que tenía que arrinconar el proyecto aunque sólo fuera de momento.

En el 1688, el siniestro del día 7 de diciembre que tantos daños causó en la población, se hizo sentir también en los muelles que quedaron profundamente resquebrajados, por lo que, las Juntas del año siguiente, reunidas en Zarauz, acordaron contribuir a las obras de reparo con 1.000 ducados que se abonaron por partes, en sucesivas anualidades.

Casi 100 años después, la Ilustre Universidad y Casa de Contratación y Consulado de la Ciudad, deseando mejorar las condiciones del puerto, encomendó al arquitecto hidráulico D. Ignacio Lizardi la confección de un proyecto para la «construcción de una dársena en ese muelle, capaz de recibir los navíos de mayor porte»; aprobado por el Consulado se elevó al Rey quien visto «el desinterés y liberalidad de ese Consulado, que no contento con proponer un bien común a todo el Reino, se extiende a costear de sus fondos una obra tan vasta, acreditando con esta acción verdaderamente patriótica, el amor y lealtad a su Soberano y el continuado deseo del aumento de las prosperidades de la Monarquía», lo aprobó en San Ildefonso, el 15 de agosto de 1773. Ascendía el presupuesto a 3.151.100 reales.

Según la memoria de Lizardi, el proyecto tendía «a buscar 12 pies españoles de agua a bajar, en todo lo que comprende la Concha o dársena donde se han de custodiar y asegurar las embarcaciones sin el menor riesgo, lo que en la actualidad y maior parte de ella queda en seco en las vaciantes, con eminente peligro de experimentar averías notables en las mismas embarcaciones por causa de la resaca que ofrece la posición que en el día tiene la

entrada del muelle». Lizardi proyectó la construcción de los cimientos, a base de cajones de madera de haya calafateados con estopa y pintados de brea, rellenos de cal y canto y recubiertos, en los esquinales, de piedra sillar, y en los frentes, de mampostería; para la limpieza del fondo, emplearían ganguiles y pontones habilitados con cucharas.

Aprobado el proyecto por S. M., el Consulado se dirigió de nuevo al Soberano por el conducto Grimaldi-Arriaga, para que se autorizara al arquitecto Lizardi, destacado en San Sebastián para dirigir la construcción de los caminos para el transporte desde el Pirineo de las arboladuras para la Real Armada, la dirección de las obras portuarias que él mismo había planeado, pero se le contestó que interesado el Monarca «en la maior solidez de esta obra», era «más propio D. Julián Sánchez Bortt, y que fiándole a su cargo se aseguraría más bien su acierto respecto de ser este sujeto de los más hábiles que se conocen en su arte como lo ha manifestado en el tiempo que ha dirigido la construcción de los muelles y demás edificios de que el Rey ha hecho en el Departamento del Ferrol».

Llegó Sánchez Bortt a San Sebastián el 8 de mayo de 1774, examinó el proyecto y planos de Lizardi, y después de detenidos estudios y consultas y de algunos viajes a San Juan de Luz y Bayona formuló el suyo que no se diferenciaba «en cosa substancial de aquel», según una información de la época, pero la verdad es, que su presupuesto era mucho mayor. Pero debió impresionarle la naturaleza y volumen de la obra, pues según declara en la Memoria del Proyecto, «no obstante haber visto trabajar en los principales puertos de Francia, en los canales de Holanda, de estar 30 años de práctica y tener cuantos autores tratan de esta facultad, la miró con el mayor respeto y aun no me avergonzaré de confesar que me pone miedo». Presentó el proyecto al Consulado en 27 de agosto de 1774 y S. M. lo aprobó en 25 de mayo siguiente

ascendía su presupuesto a 6.258.507 reales de vellón, sólo las obras de la dársena.

No han llegado hasta nosotros, yo al menos no los he podido encontrar, los planos de este proyecto, pero sí la Memoria, que recoge Anabitarte en su *Colección de documentos históricos del archivo Municipal de la M.N. y M.L. Ciudad de San Sebastián*; está dividida en 5 capítulos.

El primero se refiere a la *Linterna*, que después de consultar con capitanes y pilotos de la Compañía de Caracas y personas instruídas en la entrada del puerto, proyectó sobre la «cima de la peña del Oeste del castillo de la Mota»; se alzaría sobre una torre cuadrada de buena mampostería de veintidós y medio pies de lado y cuarenta y cinco de alta hasta la galería, en cuyo centro se colocaría la linterna; sería ochavada y tendría diez y ocho lámparas; el fondo se cubriría con una «hoja de lata plateada que aumentaría infinito el resplandor». El mayor cuidado lo puso el proyectista «en la colocación de las lámparas, pues cada una estará en distinto plano horizontal y vertical de manera que por cualquier lado que se miren formarán un grupo en figura piramidal y darán una claridad sobresaliente».

El segundo capítulo se refiere a la *Dársena* y, por falta de los planos a que se refiere, es muy difícil determinar con seguridad la posición de los muelles proyectados. De todos modos se puede señalar que respetaban, en sus líneas fundamentales, *cayburu*, dejándolo como hasta entonces como muelle exterior, aunque más corto; se demolía *torrecocaya* y la cabeza de *cayarriba* para formar la nueva entrada que tenía la ventaja sobre la anterior de mayor calado al adelantar la boca hacia la Concha; se respetaban *caymingancho* y *cayerdi* para embarcaciones menores y un mayor desahogo en la descarga. Para ésta se harían también tres rampas y dos o más escaleras interiores, en el grueso de las murallas. Tendría la dársena

una extensión de cuarenta mil varas superficiales, y para darle el debido calado habría que excavar doscientas veinte mil varas cúbicas.

El tercero trataba de la forma de realizar la fábrica y, como es natural, es el de mayor interés. No se le ocultaba a la técnica de Sánchez Bortt que el mejor sistema constructivo era el de hacer malecones pero sólo la preparación de la obra costaría dos veces tanto que ella. Por eso, él proponía la construcción sobre escollera, sistema que fué aceptado por la Junta a condición de que los dos martillos interiores y las puntas de la boca, en una longitud de cincuenta varas, se hicieran sobre cimientos a pique, hasta el fondo de diez y ocho pies, para evitar los peligros de los faldones de la escollera en el arrimo de las embarcaciones.

Para la construcción de los martillos y las puntas de la boca rechazó el sistema de lambordas, pues aunque estaban construídos así los cimientos de *cayarriba*, y llevaban cuatrocientos años, —no tenían más que ocho pies de agua—, no lo recomendaba porque el primer temporal arrebataría una lamborda y desquiciaría otra dejando desarticulada la muralla. Por eso, él, proponía con las naturales variantes, el sistema de cajones flotantes empleado por Labeleye en el puente de Westminster de Londres, y seguido luego en el puerto de Tolón.

El cuarto capítulo trata de la muralla interior, es decir, el testero de la dársena, y como había de ser el de mayor y mejor servicio, se debía cimentar a pique, «para que las embarcaciones puedan sin riesgo en cualquier marea atracar a ella, y eregírla a diez y ocho pies de fondo en las aguas más bajas».

El quinto se refiere a las obras en la bahía. Proponía el cierre de la boca occidental de la concha, entre la isla e Igueldo por medio de una escollera de treinta varas de ancha; sobre ella se construiría un gran paramento de dos murallas separadas por un espacio de ocho varas, unidas

las dos, por una cadena de fábrica, de quince en quince varas, se rellenarían todos los huecos de piedra; la muralla exterior se alzaría doce pies sobre las mareas más altas, y sobre ella se colocaría una sobremuralla de diez y ocho pies de altura y cinco de gruesa. Se construiría delante un rompeolas de crecidos escollos que se levantará en suave escarpe hasta pleamar.

Proyectaba también, al socaire de la isla, un gran muelle con argollas y cañones hincados en la fábrica del muro, para el amarre de los barcos; no aconsejaba la construcción de ningún muro en la parte de tierra porque lo estimaba perjudicial para la tranquilidad de las aguas en la bahía y, en su consecuencia, proponía ciertas obras en substitución de aquél.

Este proyecto apasionó hondamente a la ciudad. Don Juan José Zuaznavar hizo un discurso político oponiéndose a su ejecución por estimarlo muy superior a las posibilidades económicas del Consulado. Pero no todos eran de su opinión, y con fecha 14 de agosto de aquel mismo año, el corregidor D. Francisco García de la Cruz, se dirigió a las Autoridades y Alcaldes de la provincia interesándoles que prestaran al Consulado el auxilio que les pidiese, al fin indicado.

No obstante, en el 1777 nada se había hecho todavía. En esta fecha el Consulado no tenía más que «una lancha casi inservible» y 775.000 reales, siendo así que en el presupuesto de las obras de la dársena nada más, excedía de los seis millones de reales. D. José de Odriozola, Oficial de la Contaduría de Reglamentos de Marina, formuló un nuevo proyecto mucho más económico, y en una Junta particular del día 4 de abril de aquel año, el Prior y uno de los cónsules acordaron que Odriozola «se enterase de los planos y escritos producidos anteriormente en su razón, por si tuviese que añadir algunas nuevas especies, corregir o retractar otras; que practicada esta diligencia presentase de nuevo su Disertación y Plano, se pusiesen éstos de ma-

nifiesto por el Archivero de la Casa, a todos sus individuos, y, que con esta previa instrucción se celebrase una Junta ordinaria que resolviese sobre esta importancia lo más conveniente al bien público del Estado y de los intereses del Comercio». El incidente levantó un verdadero temporal difícil de contener ni con malecones y guardamares; D. Juan José Ibáñez de Zavala alzó su bandera contra los compañeros de comisión, y las diferencias de criterio convertidas en verdadera lucha llegaron a una acritud que vista desde aquí, casi dos siglos después, resulta realmente extraña; se vinieron abajo las normas, las costumbres y las ordenanzas, se violó la correspondencia, hubo arrestos, embargos, tuvo que intervenir el Comandante General de la Plaza, y los sucesos llegaron hasta S. M. que, de Real Orden, vió «con desagrado las desavenencias y animosidad que reinan entre varios individuos del Consulado, el cual, formado de sujetos distinguidos en la ciudad, daba con sus discusiones un ejemplo escandaloso a las clases inferiores del público y que deseaba y esperaba el Rey se cortase de raíz todo principio de encono y enemistades personales, vivan los individuos del Consulado con la unión y buena armonía que correspondía; y que, apartando de sí el espíritu de partido que ciega y alucina, resultasen las ventajas que debía prometerse de la reunión de luces y conocimientos de los ilustrados miembros que lo componen».

Reunidos los disidentes para acatar y cumplir esta R. O., que llevaba fecha 5 de mayo, depusieron sus diferencias en un capitulado de 6 cláusulas en las que se expresaba la más viva lealtad a S. M. y la mejor voluntad de concordia entre ellos. Pero el proyecto de Sánchez Bortt no llegó a realizarse. Únicamente la linterna, pero no en la Mota como se habría proyectado sino en el monte Igueldo, sobre torreón de piedra; el fanal tenía 24 pabilos de reverbero, con un radio de acción de 9 leguas. Cuenta el Dr. Camino que a la inauguración del mismo se dijo que

era mejor que otro que se estaba fabricando en París por encargo de la Emperatriz de Rusia, para el mar Báltico; se inauguró en el año 1778.

Pero el puerto seguía en su antigua pequeñez. En el plano de la ciudad que hizo el arquitecto D. Manuel Ugartemendía, después del incendio de 1815, se adivinan, puesto que no recoge más que una parte de él, los mismos muelles que se reflejan en el plano de Coello de 1848 y en el de Tofiño de 1778, que hemos referido anteriormente.

Es preciso llegar al año 1820 para que el Consulado sienta de nuevo la necesidad de reformar el puerto. Pero ya no se trata sólo de la dársena; los barcos se han hecho muy grandes y los reducidos espacios húmedos comprendidos entre los distintos muelles encerrados por *cayburu* y *cay arriba* no sirven, caños los llamaban; se impone salir a la bahía. Hace el proyecto el famoso arquitecto D. Silvestre Pérez que a este respecto tiene parecidas ideas a Texeyra; hace falta dominar la Concha cerrando su boquete occidental. Pero ahora va en serio; las obras empiezan en enero de 1821 y, en 5 de mayo, D. Eustaquio Guemes, sustituye a D. Silvestre en la dirección. Pero al Consulado se le acaban los fondos antes de que las obras lleguen a la mitad y, como si fuera poco, las mareas vivas de septiembre esparcen la escollera con grave quebranto para su continuación. Era el mes de noviembre y ya se habían gastado más de ciento nueve mil reales, y en Enero del año siguiente el Consulado resolvió suspender las obras.

Algo ha cambiado en el país, en esta época. Después del Convenio de Vergara vino la ley de 25 de octubre de 1839; y, tras ella, una serie de disposiciones que modificaron esencialmente las instituciones locales. Por eso, ahora ya no son la Cofradía de mareantes, el Regimiento o el Consulado quienes llevan la iniciativa y la dirección de los proyectos sino la delegación de obras públicas del Estado. Una Real Orden de 30 de abril de 1847, ordena la formación de un plan de mejoras del puerto de San Sebastián.

El ingeniero Jefe del Distrito, D. Francisco Antonio Echavone consulta con los técnicos y prácticos locales sobre lo que podía hacerse, y coinciden todos en que no conviene el cierre de la bahía.

Pero aunque las instituciones han cambiado el espíritu emprendedor de los



hombres sigue siendo el mismo, y como D. Manuel Peironcely, después de hecho el primer proyecto de reforma del puerto, cumpliendo lo dispuesto en la R. O. de 1848 y que en Madrid se juzgó insuficiente, formuló otro más amplio que fué aprobado en 1851, D. Fermín Lasala convocó una reunión con anterioridad a que el proyecto se aprobara, de capitalistas, comerciantes y propietarios de la ciudad, para su ejecución. El mismo La-

sala fué el contratista; el proyecto consistía en la construcción de un dique nuevo, que es el exterior actual, construcción de un muelle interior, paralelo a la muralla, que es el paramento comprendido entre el dique exterior y *cayburu*, defensa del baluarte, reparación general del muelle de *cayarriba*; corte y reforma de los muelles antiguos; mejora del calado entre *cayardi* y *caynorte*; limpieza general y ensanche de pasos estrechos, y prolongación de la rampa de *caymingancho*; reparación general de los muelles viejos, demolición del pórtico antiguo a la entrada del puerto, arreglo del pavimento; apertura de una nueva puerta en la muralla de Igentea y construcción de

una caseta de auxilios en la punta de *cayarriba*. El presupuesto total de las obras ascendía a 3.101.814 reales de vellón. Inmediatamente después de adjudicada la obra se hizo por el Ingeniero Director otro presupuesto adicional para que se aumentara en tres pies de calado la cimentación, que ascendía a 972.498 por lo que, el presupuesto general quedaba en 4.074.312 reales. Pero terminada la obra, el contratista formuló un pliego de obras realizadas fuera del presupuesto que ascendió a 550.683,16 reales de vellón.

Dieron principio las obras en 1.º de agosto de 1851 y se terminaron en el tercer trimestre de 1858; la ejecución de las mismas se dividió en seis campañas.

Por R. O. de 15 de septiembre de 1856 se aprobó el proyecto de recalce y ensanche de *cayburu*, consistente en la construcción de un muro exterior de mampostería, con paramento de sillería, ligado al del antiguo muelle con paredes transversales, terraplenando con arena el espacio entre ellos; la cimentación, como la del muelle nuevo construido por Lasala, se haría sobre un cuerpo de hormigón a seis pies de profundidad de aguas bajas; la demolición de la punta de *cayburu*, como estaba prevista en el proyecto aprobado por la R. O. de 9 de julio de 1851, y el adoquinado de todo este muelle en su parte antigua y moderna; ascendía su presupuesto a 586.730 reales de vellón.

En el referido proyecto del año 1856 figuraban la colocación de unas compuertas en la boca de la dársena comercial, para contener las aguas en la vaciante y evitar que los barcos quedaran en seco durante la bajamar. Las puertas eran de madera y la broma se las comió pronto por lo que, en el año 1865, Lafarga volvió a proyectar otras que aunque bañadas en creosota hubo que sustituirlas en el 1870. Las de este año se hicieron de pino del norte, en vez de roble como las anteriores, por considerar que la mayor cantidad de resina de este material difundiría mejor la creosota por las venas del material.

Hacia el año 1912 se colocaron compuertas también, aunque metálicas, en la dársena interior del puerto de pesca, pero tuvieron poco éxito pues si no en la primera marea, en la siguiente, se las llevó la corriente.

Con posterioridad se han hecho, claro está, diversas obras de conservación, reparo y mejora en el puerto de San Sebastián, pero sin importancia para que las destaquemos. Sin embargo, en el año 1943, D. Ramón Iribarren, pensando en el volumen que iba adquiriendo la descarga pesquera en el mismo, que en el año 1940 desembarcó más de ocho millones de kilos, formuló un proyecto para mejorar tanto las condiciones de fondeo y amarre de los va-porcitos pesqueros como las operaciones de descarga, embalaje y salida de la mercancía. Tropezaba para el logro de su propósito con un doble inconveniente, y era la falta de espacio así en la zona húmeda utilizable, como en la seca de muelles y embarcaderos. Resolvió el problema desmontando la lengüeta de *caymingancho*, en su longitud de 25 mts. que no cumplía finalidad ninguna, y avanzando sobre la zona húmeda de la cabecera del puerto, que tampoco tenía aprovechamiento eficaz por quedar en seco durante las vaciantes, el muelle de descarga, sobre pilotes, de modo que llevó la zona seca hasta el punto en que es utilizable la húmeda dándole a aquélla una superficie mucho mayor de aprovechamiento, sin perjuicio ninguno para la otra que también quedó notablemente mejorada con la desaparición de *caymingancho* y las operaciones de dragado en su fondo.

Completó la obra con un amplio y ventilado tinglado sobre el muelle, que facilita grandemente, sin perjuicio para el público que transita por aquel paraje tan concurrido en verano, ni para el tipismo que impone el lugar, las operaciones de desembarco de la pesca y su venta, embalaje y carga sobre los camiones para el transporte al interior de España. Ascendió el presupuesto de contrata de esta obra a 1.536.348,19 pesetas, y completó este interesante

proyecto con la construcción de unos almacenes para depósitos de rabas y guarda de redes del que no nos ocupamos por que sale del marco de nuestro propósito.

Orio

Cuando Sancho el Sabio de Navarra otorgó a San Sebastián el Fuero de su villazgo, le señaló como límite occidental de su término, el Oria, de modo que la actual capital de Guipúzcoa llevaba su jurisdicción hasta el curso fluvial de este río, enmarcando dentro de su ámbito administrativo el solar del puerto oriotarra de nuestros días. Dificilmente podíamos intentar deducir cómo pudiera ser éste a la sazón; sólo sabemos que bastante después, en el año 1379, había junto a él una iglesia y, en torno de ella unos parroquianos que se dirigieron al rey haciéndole saber que había un «brazo de mar que corre y é cerca de la dicha iglesia» y unos «mercaderes viandantes que van e vienen por la dicha tierra e por el mar». Este brazo de mar y estos viandantes que iban y venían por él, y que constituían, en conjunto, el puerto y su vida marítimo-comercial, fueron la razón del villazgo, de forma que se puede decir que Orio se creó sobre un puerto. Sin embargo, nada podríamos decir de él. Únicamente podemos asegurar que allí había un río o, si se quiere, un brazo de mar por el que entraban y salían mercaderes viandantes y, que a partir de entonces, se había de hacer en él la «carga e descarga de los navios que en la dicha canal e brazo de mar de Orio e aportaren: e otrosí que sea y en la dicha Villa el peso o renteria del fierro que en las ferrieras de las comarcas se ficiere e labrare, esto por razón que sobre el dicho brazo de mar de Orio non hay otra villa poblada».

Ya no volvemos a encontrar noticia ninguna respecto al puerto de Orio hasta el año 1533 en que las Juntas de

la Provincia, reunidas en Hernani, acuerdan contribuir con 200 ducados a la ejecución de ciertas obras en la barra.

Poco más tarde, en 2 de Junio de 1574, se concede a Orio una Real Provisión para el establecimiento de una sisa sobre los navíos, bajeles y chalupas que entraran en el puerto y las mercaderías que condujeran, para la ejecución de las referidas obras portuarias. En el Archivo Municipal se conservan varios pliegos de los aranceles de ella, en distintos años, y por ellos tenemos conocimiento de que el quintal de vena pagaba un maravedí, el millar de sardina, ocho; así las demás mercaderías. Como hemos dicho, la imposición gravaba también a los barcos: «a cada pinaza, chalupa o baxel de cuatro toneles por abaxo que sea nuevo de astillero que saliere o entrare por la dicha barra, un real, y a cada ala o galuxa otro real»; «a cada pinaza baxel o navio de qualquier genero aunque sea nuevo del astillero que fuere mayor de cuatro toneladas para arriba, por los cascos seis mrs. por tonelada». Estos aranceles no debían rendir mucho, pues en el año 1585, se anotaron simplemente cincuenta ducados que se gastaron en «echar piedra en la barra y obra de los cimientos della».

Hemos tenido la suerte de examinar una curiosísima información, hecha por el Corregidor, en cumplimiento según dice de Real Cédula de su Majestad y que, aunque carece de fecha, parece anterior a la citada Real Provisión de 2 de Junio de 1574 que autorizó la sisa, que acaso se debiera a aquélla precisamente. Se dice en la misma que las obras empezaron cuarenta años antes, seguramente con los doscientos ducados concedidos por las Juntas de Hernani de 1533, y afirma también que «con lo comenzado se mejoró mucho la dicha barra por q. donde va y esta echada la piedra se ahondo la entrada y salida de la barra e q. como se acabe el dicho reparo y el impetu del mar quitara del todo la arena e quedara el agoa de la canal honda de manera q. todo gen^o de navíos puedan entrar

y salir por ella sin tocar el suelo de noche y de día con mucha facilidad». O sea que los oriotarras del Siglo XVI habían intuído, por empirismo, las teorías de Iribarren en orden al movimiento de las arenas.

Pero los cincuenta ducados anuales de la sisa eran poco para una obra de tanta importancia, por lo que, al hacer el Regimiento sus Ordenanzas Municipales, en 6 de Septiembre de 1607, estableció que la mitad de lo que se recaudara por las multas que se impusieran a las infracciones de los artículos 49 y 50 de las mismas se destinara a los «gastos de la barra y puerto». No nos resignamos a no recoger lo consignado en estos artículos, dado su interés portuario; el primero decía que «por cuanto esta provincia de Guipúzcoa está en fronteras del rey de Francia y esta villa cae cerca del y es la costa de la mar», no convenía que residieran en su suelo extranjeros por lo que y para evitar los «inconvenientes que dello podían resultar» les limitaba su estancia a seis meses, pasados los cuales incurrían en falta que se castigaría con quince mil maravedises; el segundo disponía que el Alcalde y los Regidores harían la visita de cuantos navíos, bajeles y chalupas entraran en el puerto para que autorizaran, en su caso, el desembarco de las mercaderías que trajesen y, que la infracción se castigaría con diez mil maravedises.

Mas a pesar de las multas, de los productos de la sisa, de los propios de la villa e incluso de la venta de unas «tierras estériles y valdías de valor de trescientos ducados que la dicha villa tiene para plantíos y árboles», la obras iban con una lentitud desesperante.

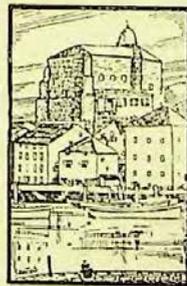
Gracias a Dios, en el año 1609 desempeñaba la Secretaría de Estado y del Despacho de Indias, de Felipe III, un oriotarra amante de su pueblo, Don Gabriel Hoa, y esto vino a cambiar el ritmo de las obras, pues consiguió de S. M. una concesión especial de catorce mil ducados, a pagar con cargo a la Caja de Nueva España, que hizo que pudiera arrancarse piedra en abundancia, de la cantera

vecina, para dar longitud y altura a la escollera. La villa agradeció al generoso abogado sus buenos oficios, pues según resulta de una escritura del año 1609, «en consideración de ser el dicho señor Secretario hijo natural della y de haber acudido a las cosas que se le han ofrecido y a que S. M. hiciese como ha hecho merced a la dicha villa de catorce mil ducados para ayuda al reparo de la barra della han venido y tenido por bien que el dicho señor Secretario pueda abrir e hacer a su costa un carnero y entierro en la iglesia Parroquial de la dicha villa en la capilla colateral de la parte del Evangelio que hoy se nombra la Capilla o altar de la Magdalena y de San Miguel». Forzoso es convenir que la concesión de un enterrorio, aunque se le denomine «carnero» no es un regalo muy alegre, pero es eterno; además es, también, el símbolo de la gratitud de aquellos buenos oriotarras del Regimiento del año 1609.

Don Gabriel de Hoa debió quedar reconocido por la manera con que su pueblo le había testimoniado su gratitud, pues poco después, el 16 de Junio de 1612, el Soberano otorgó una Real Cédula, fruto sin duda de las gestiones de aquél, por la que se autorizaba a Orio a que durante diez años pudiera destinar 200 ducados de los 400 que recaudaba por propios y rentas, a los consabidos reparos de la barra. Lo que nos hace sospechar también que los recursos a que antes hemos aludido no fueron suficientes para terminar la obra.

El protector de Orio debió fallecer enseguida de esta concesión, en el caso de que no falleciera antes, aunque sus restos mortales no vinieran a descansar al enterrorio tan generosamente otorgado y, sin su apoyo, el puerto quedó abandonado. Sin embargo las obras de los puertos no se pueden abandonar, lo que nos hace creer que las de Orio llegaron con el transcurso del tiempo a un deplorable estado. Y tan fué así, que un escrito elevado por el Ayuntamiento, a la Diputación, en 21 de Abril de 1903, después

de referirse a la suspensión de las obras portuarias, al faltarles el apoyo de Hoa, dice que «en el largo transcurso de cerca de tres siglos, la fuerza del mar ha deshecho toda la parte superior de la antigua muralla tirando y desparramando las grandes piedras sillares que en una extensión de 400 metros de longitud por 10 íd. de latitud fueron colocadas formando la base o cimientos de la misma, y como a consecuencia de ello, toman las corrientes distintas direcciones y se forman grandes bancos de arena, cierran éstas a menudo la entrada o barra, siendo por lo tanto muy difícil y peligrosa la salida y entrada de embarcaciones aun menores de porte, o lanchas, por allí». He transcrito este párrafo, a pesar de su extensión, porque sobre decirnos qué longitud y latitud —ya se ve que estamos entre hombres de mar— tenía la vieja escollera, nos revela el estado del puerto oriotarra a principios del siglo. Y, en efecto, a párrafo seguido declaran que «hasta hace unos veinte años apenas se dedicaban una docena de hombres en esta villa a la industria de la pesca en la mar» o sea que desde que se desmoronó la escollera de Hoa, hasta después de la última guerra civil en que sufrieron un alza de precios, no había en todo Orio más que una docena de pescadores; poco más o menos como en Aranda de Duero; ¡la terrible barra!



Sin embargo, el Regimiento de la villa debió hacer cuanto pudo, en este largo período de tiempo, por atajar el mal que padecía. Tenemos, al menos, conocimiento de que en las Juntas de Motrico, de 6 de Julio de 1851, presentó un escrito solicitando «la construcción de un muelle desde la esquina de su casa consistorial hasta el puente donde debe atravesar la nueva carretera de la costa». Era que Orio no renunciaba a ser puerto, y aprovechando el proyecto de apertura de esta nueva vía quiso sacar partido a su emplazamiento geográfico. Pero no le valió el deseo,

las Juntas lo tomaron en consideración y lo pasaron a la Diputación para que consultados los antecedentes del caso y recibidos los informes que procedieran, resolviese; mas no tenemos conocimiento de que entonces se resolviera nada.

Fué preciso llegar al año 1903, y que se presentara una nueva petición. El proyecto que acompañaba, de don José Gaytán de Ayala, comprendía un presupuesto de 44.281,56 pesetas por la construcción del muro de encauzamiento y otro de 48.862,60 pesetas por la voladura de la peña de Arriquibil; el Ayuntamiento se comprometía a abonar un 25 % por ciento del total y ofrecía que la Cofradía de Pescadores abonaría otro 25 % quedando el 50 % restante a cargo de la provincia. Pero en la Diputación hubo sus más y sus menos, pues un Sr. Diputado creía que publicado el R. D. de 13 de Marzo de 1903, para favorecer a los pueblos ribereños que tuvieran necesidad de mejorar sus condiciones portuarias, debía el Ayuntamiento dirigir su súplica al Poder Central, propuesta que otro de sus compañeros consideró si no atentatoria al Fuero, que ya no existía, sí poco airosa para la Provincia. Salvado este pequeño incidente, que recojo como simple anécdota, la Diputación acordó contribuir a las obras del murallón con 22.000 pesetas y que se hicieran aquéllas bajo su vigilancia.

Poco después, en sesión de 20 de Octubre de 1906, la Diputación acordó conceder una nueva subvención para prolongar el dique de encauzamiento, reconstruído a la sazón, hasta su encuentro con el dique de Ribera antiguo, con objeto de defender de las grandes marejadas los terrenos de labrantío de la vega oriental.

Más adelante, el Gobierno declara a Orio, Puerto de Refugio y aprueba, en el año 1920, un proyecto de mejora consistente en el recrecimiento de la escollera, en una longitud de 600 metros, y su prolongación en una longitud de 300, con un presupuesto de contrata de 267.324 ptas.

Como se temió que la subasta de la obra quedara desierta, dada la naturaleza de la misma, la Diputación de Guipúzcoa velando por la mejora de los puertos de su provincia, acordó concurrir a ella, y fué su presidente, don Julián Elorza, quien aparece en los papeles como contratista. Me permito insistir en la condición presidencial de Elorza, en este acto, no sea que andando el tiempo salga su nombre en algún Repertorio de contratistas del País.

La prolongación de la escollera proyectada, como hemos dicho, quedó reducida entonces a 200 metros, pero más adelante, en el año 1924, a instancia del Ayuntamiento, se aprobó un nuevo proyecto de 160 metros de prolongación, aunque en realidad se hicieron 180.

Pero el problema de la barra, que tantas desgracias había causado, continuaba, ya que al prolongar la escollera no se conseguía más que desplazar aquélla hacia la terminación de ésta, puesto que la formaban las arenas que en su movimiento de retorno Este-Oeste, rebasaban la punta de la escollera y quedaban detenidas por falta de empuje de la vaciante. Autorizada la redacción de un nuevo proyecto de mejora, el 27 de Febrero de 1935, el Ingeniero Jefe del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, don Ramón Iribarren, puso a contribución sus interesantísimos estudios sobre el movimiento circulatorio de las arenas marinas y redactó un nuevo proyecto consistente en la reducción de la boca del canal, de 200 metros de anchura que antes tenía, a 100, para aumentar la velocidad de las aguas en la vaciante y evitar que se depositaran las arenas que formaban la barra. Ascendió el presupuesto de contrata a 566.953,20 pesetas, y el resultado ha sido francamente halagüeño.

Zarauz

Esta villa fué fundada bajo auspicios marinos; en el Fuero de confirmación, dado por Fernando III, en 1237,

se decía: «et si mactaveritis aliquam ballenam detis mihi unam firam a capite usque ad caudam, sicut forum est». Sin embargo, sus condiciones portuarias fueron y son francamente malas; abierta la villa de par en par al mar, a través de su playa, las embarcaciones zarauztarras no tenían otro camino para fondear, que cabalgar sobre las olas enteras o rotas en espuma hirviente, y hundir su quilla y sus pantoques en el arenal lo mismo que si fueran carretas de bueyes. Sus hombres podían ser, y lo fueron en efecto, muy marinos, porque les cantaban a la misma concha del oído, las sirenas, pero como les faltó el puerto tuvieron que emigrar si querían servir a su vocación. Esto no quiere decir que no mataran ballenas y pagaran el tributo real pues sus habitantes siempre supieron cumplir sus obligaciones con lealtad; ni tampoco que no supieran hacer embarcaciones. Soraluze atribuye a Zaldivia que la nao «Victoria» de Elcano fué construída en Zarauz precisamente, aunque la verdad es que en los distintos manuscritos del bachiller tolosano, examinados por Arocena, para la reciente edición de la *Suma* no encontró la cita de Soraluze; lo que no quiere decir que no hubieran construído otras, pues Gorosábel, que merece indudablemente más crédito, da noticia de la construcción de varias, algunas de tonelaje mayor.

Pero Zarauz no tenía puerto; Texeyra dice que es una playa sin posibilidad de que los barcos fondeen en ella: Tofiño afirma que es un arenal sin el menor abrigo; y el informe anónimo de la colección Vargas Ponce afirma que sólo sirve para lanchas de pesca. Gorosábel coincide en este triple juicio diciendo que «sin muelles ni otro medio de abrigo y defensa, este puerto no ha servido para buques de mucho porte; y para las embarcaciones de poco porte ha sido tan poco seguro que los pescadores tenían que sacar arrastras las chalupas».

La falta de puerto hace pensar que no hubiera en Zarauz muchos mareantes y, en efecto, en una información

abierta por el escribano del Rey, D. Martín de Segurola, en el año 1599, se afirma, nada menos que por el Alcalde Joanes de Alzuru, que «en la dicha villa no hay ningún marinero pescador que viva con pescar ni para ello haya ni tenga chalupa ni redes ni otros aparejos». Pero sería ingenuo aceptar esta declaración al pie de la letra; sin duda hay en ella mucho más de recelo aldeano que de sinceridad; acaso pensó que si declaraba los que había se los fueran a requisar; ¡pícaro alcalde!; qué manera de desorientar a los agentes del fisco y a los historiadores.

Mas a pesar de lo que él dijera, había lanchas y chalupas de pescadores en Zarauz, y, aunque fuera mucho después, hasta una cofradía. Pero si queremos buscar su puerto primitivo tendremos que poner los ojos en los argollones que penden todavía en el muro Norte de la casa de Narros; allí fué, sin duda, donde amarraban las embarcaciones, con permiso del señor de la torre, claro está; sin embargo no conviene dejarse seducir por el rincón y pensar que el pasadizo con aire de muelle, que corre al pie de la casa, hubiera sido en tiempo un embarcadero, pues no reúne condiciones para ello; es un andén que se hizo para mejorar el paso, junto a la casa, con motivo de la estancia en ella, de Isabel II, en los años 1865 y 1866, y que últimamente ha sido ampliado y modernizado.

Pero aunque no hubiera puerto había pescadores, y como el Cantábrico no es el Mediterráneo donde aquéllos pueden dejar tranquilas sus lanchas en la playa, en el año 1848, la cofradía de mareantes de la villa encomendó a los maestros de obras Juan José Belaunzarán y José Antonio Segura que formularan el proyecto, con su correspondiente presupuesto, para la construcción de un muelle y su contra-muelle, en el paraje denominado Acaitzarri, para formar una pequeña dársena donde pudieran fondear las lanchas. Pero no se hizo entonces ni tampoco enseguida a pesar de que el Ayuntamiento se dirigió a las Juntas del año 1851 solicitando un «auxilio pecuniario para

proceder a la construcción de un muelle de que carece» el pueblo. Sin embargo, el Ayuntamiento, a pesar de que al planearse el proyecto resolvió contribuir a las obras con una cuarta parte de su importe, no estaba muy bien dispuesto a ello, pues en su sesión de 27 de Junio del año siguiente, como el Procurador Juntero, en las Juntas de Tolosa, D. José Antonio Amilibia, pidiera instrucciones a su Corporación, le contestaron diciendo que la Villa tenía otras atenciones más necesarias y perentorias, y que no se hallaba en el caso de consignar nada para la construcción del muelle.

Pero D. Pascual Madoz no podía estar conforme con esto, y en el año siguiente el Ayuntamiento recibió una carta del entonces Ministro de Hacienda excitándole a la realización del proyecto, y, más adelante, otra por la que se comprometía a descargar al Municipio del diez por ciento de su aportación.

Fué preciso llegar al año 1857 para que el proyecto entrara en vías de ejecución. En las Juntas celebradas en Deva, en el 6 de Julio de este año, se leyó un escrito patético del Ayuntamiento de Zarauz; suplicaba que se tuviese a bien favorecer a aquel puerto construyendo un muelle que era indispensable para que pudiera albergar las embarcaciones de él, puesto que por falta de un fondeadero se veían precisados a encallar y ser conducidas al mar, a la rastra, a fuerza de brazo. Realmente era un sistema impropio de la época y de Zarauz. Las Juntas estimaron la petición en todo su fundamento, y, en la sesión del día siguiente, la Comisión de Obras «plenamente convencida de que la realización de este pensamiento había de contribuir a la satisfacción de una de las necesidades de la época, cual es el fomento de la industria pesquera; y siendo éste el principal recurso con que cuenta la mayor parte de los habitantes de Zarauz», propuso a las Juntas, que así lo acordaran, que los fondos de la Provincia ayudaran con la mitad de los seis mil ducados en que se había

presupuestado el proyecto, que se realizó durante los dos años siguientes. Y Zarauz tuvo, por fin, un pequeño puerto para las lanchas de pesca.

Pero era demasiado pequeño, por lo que, unos años después, en el 1863, los mareantes de la villa se dirigieron al Ayuntamiento solicitando la ampliación. El Ayuntamiento elevó la petición a la Diputación que, después de tomada en consideración, encargó al Director de Obras Provinciales la redacción del oportuno proyecto. Se hizo la ampliación por la parte Sur, respetando por tanto el muro rompeolas de la parte Norte; ascendía el presupuesto a 110.000 reales. Pero poco más tarde hubo que levantar el alzado del rompeolas porque dejaba pasar mucha agua en los golpes de ola con evidente perjuicio para la debida tranquilidad en el interior de la pequeña dársena.

La guerra civil y los temporales hicieron pronto grandes destrozos en ella, y en los años 1877 y 1882, el Ayuntamiento se dirigió a la Provincia solicitando su ayuda para ciertos reparos que no admitían aplazamiento. La Diputación prestó su auxilio, y las obras se hicieron, pero poco después el puerto tuvo necesidad de una reparación más importante, y la Corporación Provincial, después de abrir una información para comprobar las alegaciones de Zarauz, de que el número de embarcaciones pesqueras venía disminuyendo por el mal estado del puerto, acordó contribuir con la mitad del costo de los reparos, sin que la aportación pudiera exceder de 15.000 pesetas; fué en la sesión de 25 de Abril de 1888.

En 29 de Junio del año siguiente, el Ayuntamiento acordó construir, dentro del puerto, y arrimado a la carretera, un embarcadero que llegase hasta el muro Norte del mismo.

Guetaria

Estuviera o no en Guetaria la vieja Menosca de la época romana, su puerto es sin duda el mejor de toda la

costa; unánimemente lo han reconocido los viajeros que a través de los tiempos nos han dejado itinerarios de nuestro litoral. Pero ninguno tan expresivo como el informe evacuado, a instancia del Rey, por el Secretario Asistente de Castilla, Don Juan Bravo, en el año 1540, en fe del Escribano don Domingo Ochoa del Puerto; decía: «porque puede V. I. muy bien creer que quien fuere señor de Guetaria e su ysla e puerto será señor de toda la costa fasta la Coruña, y por esta parte de lebante fasta el canal de Burdeos y puerto de la Rochela». Claro que a pesar de este alarde de conocimientos geográficos, Don Juan Bravo era Alcaide de Briones, —como tal encabeza al menos su escrito—, y no se si esta jerarquía, muy respetable en lo demás, no restará autoridad a un juicio marinerero. Sin embargo, da la sensación de que conocía el problema, pues con respecto a la capacidad de Guetaria, aseguraba que cabían «dentro del muelle fasta LXX naos grandes y pequeñas y en el puerto fuera, en parte segura pueden estar de CCC naos arriba».

Prescindiendo de lo que pudiera haber de exageración en las cifras, gracias a este informe sabemos que en el año 1540 estaba construído ya el pequeño puertecito emplazado al pie del islote de San Antón, que con reparos diversos ha llegado hasta nuestros días. En el mismo informe de Don Juan Bravo se dice que para ir al muelle había que hacerlo en un batel. Y en una información de la época, que obra en el Archivo de Simancas, se lee «como la ysla de sanantonio está toda metida en el Mar grande, quando crescen las aguas por la parte de lebante e por la poniente cierrase la mar e asy en aquel tiempo no se puede pasar al muelle ni a la ysla sino es en chalupas o bateles». No hay, pues, duda, una y otra se refieren al puertecito de la isla. Estaba ésta, unida al pueblo por un espinazo de roca, y el conjunto formaba y forma una gran concha muy defendida de los vientos y mares del Norte y Noroeste; el suelo de ella era limpio, el agua abundante, y todo

contribuía a hacer de este refugio un puerto natural excelente. A él se refería el Alcaide de Briones cuando hablaba del puerto exterior en el que podían estar de «CCC naos arriba».

El istmo que unía la isla con Guetaria servía además de pantalla para proteger la concha, de paso o camino seco para ir del pueblo al muelle. Pero un día, reinando en Castilla Juan II, se abrió un boquete en el espinazo —el «pasadizo» lo llamaban— y ya no hubo paz en el fondeadero ni tranquilidad en el puerto interior; la mar y el viento entraban a golpes por la brecha y «las naos e navios que se apartan en el dicho puerto han pasado e dis que pasan muchos peligros, estando en ancora, muchos de los cuales dis que han padecido por los socorrer e muchas personas dis que son muertas». El Rey, enterado del siniestro, envió a su cantero mayor a Guetaria y, a la vista de su informe, dispuso se librasen 450.000 maravedises que a la sazón valían 9.000 florines de oro, pero según resulta de una Real Cédula de la Reina Isabel, de 30 de Julio de 1479, la «dicha libranza por algunas turbaciones dis que non hubo efecto por manera quel dicho paso quedo por cerrar».

Pero aunque la expresada cantidad no se librasen, algo hizo Don Juan por el puerto de Guetaria, pues por una Real Cédula de 30 de Diciembre de 1452 dió licencia a sus mareantes para que pudieran arrendar y arrendasen, para la pesca con redes, la costa y arenal comprendido entre la iglesia de San Pedro de Ugarte y la peña de Alzaga, y que las ventas que obtuvieran las dedicasen a obras y reparos de muelles. Por esta Real Cédula contenida en la información que exhumó mi llorado amigo José Manuel Imaz, en su libro *«La industria pesquera en Guipúzcoa, a final del Siglo XVI»* sabemos algo del puerto guetariano, en esta época; dice: «con muchos trabajos y costas habeis fecho e faceis unos guardamaque himadas de cal y canto en el puerto de la dicha villa entre ella y la dicha mar, por cuanto para defensión de la dicha villa las dichas obras fueron y

son necesarias, en tanto grado que si ellas no se ficieran era por fuerza que la dicha mar rompiera los dichos muros». Se refiere sin duda al pasadizo. Y todavía añade: «Y como quier que las dichas obras son fechas e acabadas fasta la cantidad que al presente podistes, como la gran fortuna de la mar todos los dias e noches llega continuamente y bate en las dichas obras, es necesario de las recorrer e adovar y para lo facer non basta vuestra facultad».

La Reina Isabel también tuvo el mismo interés que su padre en satisfacer las aspiraciones de los de Guetaria, en orden a su puerto, pues por la citada Real Cédula de 30 de Julio de 1479 dispuso que viniesen a la villa guipuzcoana, dos enviados suyos, para que la informaran sobre lo que se podía hacer para el reparo del puerto; pero no tenemos constancia de que realizasen el viaje ni de que entonces se hiciera nada.

Claro que con independencia de los auxilios reales, más o menos efectivos, los pescadores de Guetaria laboraban por su cuenta, pues tenemos noticia de una Ordenanza que les obligaba a dar al Concejo la mitad de todas las ballenas que matasen para «las obras del muelle, cercar y guardar mares». La Ordenanza no ha llegado hasta nosotros pero tenemos conocimiento de ella por un traslado hecho por D. Lope Ibáñez de Recondo, en 20 de Noviembre de 1474, referido en una copia del desaparecido Índice del Archivo Municipal de la villa. Los pescadores debieron cumplir fielmente sus compromisos pues en 3 de Febrero de 1491, Maese Martín de Landaguno otorgó carta de pago al Concejo, por diez y seis medias ballenas que le habían dado en pago de ciertas obras realizadas en el Muelle; y en 10 de Septiembre de 1533, son Juan Pérez de Zarauz y Francisco Estella quienes manifiestan haber recibido treinta y un medias ballenas por el mismo concepto; y aun en 1567 se conserva esta forma de pago, pues hay referencia de un documento firmado por Domingo Aspa, como heredero de Francisco Estella, acreditando

haber recibido noventa ducados por las cuatro medias ballenas que se le debían por las obras citadas. Por lo visto, las ballenas eran la moneda corriente de los pescadores guetarianos de los Siglos XV y XVI. Pero a pesar del indiscutible valor absoluto de tan estimada moneda, no bastaba para las obras del pasadizo, pues el Obispo de Pamplona, don Juan Pacheco, dió unas letras en latín, en 5 de Octubre de 1490, otorgando cuarenta días de perdón a todas las personas que concedieran algún socorro o trabajasen personalmente en la pretensión de hacer el pasadizo del muelle. Todo era poco para obra tan importante.

Y, en efecto, en la Real Provisión de 6 de Abril de 1536 se lee: «que se ha gastado en el (el muelle), mas de quince mil ducados e se gastaran mas de otros seis mil». Por eso S. M. otorgó a Guetaria la referida R. P. después de oír al Corregidor de la Provincia, por la que le autorizaba a establecer a las naves y mercaderías que entrasen en su puerto, los mismos derechos que Enrique IV había autorizado a San Sebastián. Pero no es ésta, ni mucho menos, la única disposición regia dictada en auxilio de Guetaria, pues aparte de las que ya hemos citado, vemos relacionadas en la copia del desaparecido índice del Archivo Municipal, las siguientes: R. C. de los Reyes Católicos, de 20 de Junio de 1487, para que pudiesen establecer las mismas imposiciones que San Sebastián, con destino a los muelles; una provisión del Consejo de Castilla, en 20 de Marzo de 1536, para que pudiesen cargar a los mantenimientos y repartir treinta y nueve ducados, para acabar ciertas obras en los mismos; otra Provisión del Consejo Real, de 22 de Enero de 1540, prorrogando una licencia concedida por tres años, sobre imposición de derechos a mercaderías y navíos que llegaran al puerto; mas otras muchas que no citamos en gracia a la brevedad, que son nuevas y repetidas prórrogas de las referidas imposiciones que se concedían por un número limitado de años.

Es sensible que no se conserve, al menos no hemos podido encontrarla, la escritura otorgada por D. Diego Ugarte Belsu, como heredero de Maese Belsu de Ugarte, en testimonio del Escribano de Guetaria Juan Fernández de Echenagusía, en 7 de Junio de 1628, pues según la copia del repetido Índice contenía todo el pleito sobre los derechos que aquél pretendía por haber construído el muelle del pasadizo, porque nos hubiera suministrado muchas luces sobre el mismo. Después de tantos intentos frustrados, este Velsua, o Juan Ugarte de Velsua, maestro cantero de la villa de Bermeo, se obligó a construir el referido muelle, en el año 1565, en el plazo de cuatro años, por el precio de 4.200 ducados; pero ni se terminó la obra en el plazo señalado ni era posible acabarla por el precio convenido, por lo que se estipuló nuevo compromiso fijando un nuevo plazo de siete años y nuevo precio de 13.700 ducados más 700 que el Ayuntamiento entregaría al contratista a la terminación de las obras. Por lo visto eran éstas de mucha importancia. El pleito a que nos hemos referido fué motivado porque el sobrino del contratista, Diego, reclamaba al Concejo 500 ducados que la villa debía aún por la obra. Cuenta D. Serapio que durante la ejecución de estas obras cayó al agua un hijo del contratista Ugarte de Velsua, que pudo ser salvado y fué luego buen arquitecto.

En el invierno de 1736 fuertes temporales de mar deshicieron prácticamente el pequeño puertecito que se abría al pie de la isla de San Antón, y el Concejo se dirigió repetidas veces a la Provincia solicitando su ayuda; en uno de los escritos, el Alcalde, Juan de Leaburu, hace una página patética: «El puerto o muelle de esta villa de Guetaria se halla totalmente desmoronado y aun derruído por los golpes de mar, de suerte que si los brazos de V. S. no se extienden a erigirlo, dejará de llamarse Puerto el que lo ha sido tantos siglos, celebérrimo». Conmovida la Provincia, aprovechó la estancia en Guipúzcoa del Ingeniero en

Jefe de los Ejércitos y plazas de S. M., Don Jaime Sicre, para pedirle informe, que lo emitió en 28 de Agosto de 1738. Proponía que se allanaran bien las ruinas del viejo guardamar, para que sirviera de cimiento, desde la Montaña (el islote) hasta la punta, en toda su extensión de 315 pies del País; su anchura debía de ser de 28 pies, y 25 y 8 pulgadas de altura; proponía que no se hiciera en recto «sino en curba, presentando su combexidad al mar, y su cóncavo al puerto, consiguiéndose de esto la firmeza de la obra». El muelle interior, pegado al islote, el de atraque, estaba también completamente arrumbado; medía 196 pies del País, de largo, catorce de ancho y veinticinco y ocho pulgadas, de alto. Se presupuestó la obra en 98.577 reales de vellón. La Provincia recabó la Real licencia para hacer las expresadas obras a su cuenta, con cargo a los caudales del Donativo, y autorizada que fué, estipuló su ejecución con el contratista Ignacio Gorriaran, comprometiéndose a abonarle 1.500 pesos al año, hasta el completo pago de la obra. Pero ésta no se hizo como se había proyectado sobre los viejos cimientos sino que se levantó sobre otros de roca viva, y, aunque con este motivo se produjeron algunos incidentes, Sicre informó que había sido ejecutada a satisfacción, lo que no fué suficiente para contentar ni a los pescadores de Guetaria ni tampoco al contratista que entendía se le debían abonar más unidades de obras que las contratadas por ser mayor la obra ejecutada que la del proyecto. A instancia de la Provincia reconocieron la obra e informaron sobre ella, los peritos Ignacio de Ybero y Joseph de Lizardi que tampoco contentaron al contratista.

Sin embargo la obra debió hacerse a conciencia, pues en el escrito que en representación de Guetaria dirige a la Provincia don Francisco de Solabarrieta, en 26 de Enero de 1749, denunciando los grandes destrozos hechos en los muelles por reciente temporal, decía que «esto ha suzedido en los muelles viejos, y nada de vizio, rajadura ni senti-

miento en los muelles nuevos executados últimamente y que el daño executado así en los dichos muelles viejos es grande como está a la vista y se puede ber». Estas reparaciones importaron tres mil ciento ochenta y cinco reales y veintiseis maravedises.

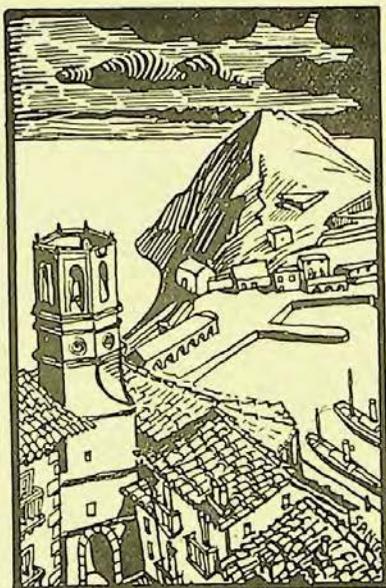
En la noche del 4 al 5 de Abril de 1753 el puerto de Guetaria también sufrió serias averías; según un escrito del Alcalde, se vinieron abajo dos grandes lienzos de muralla, uno «en el muelle interior, paraje donde se amarraban y aseguraban las chalupas del lugar y qualesquiera venaqueros y embarcaciones que con temporal arrivaban de modo que oi mal podrian asegurarse ninguna embarcación, habiendo perdido al mismo tiempo tres chalupas que estaban en el dicho muelle sin que se haia encontrado rastro ninguno de ellas»; y la otra, a la entrada, también de bastante consideración. La Provincia hizo que reconociera los daños, Francisco de Ybero, que tasó la reparación en 24.872 reales de vellón. Al año siguiente no se había hecho nada por lo que, el Alcalde, se dirige de nuevo a la Provincia diciéndole «supongo no estará V. S. olvidada por la ejecución de las averías»; él, por su parte, ya había tomado sus medidas haciendo «que mis vecinos y moradores y hasta mujeres, trabajen». La obra la realizó al fin, Juan de Sarasola, por cuenta de la Provincia, y ascendió a 18.132 reales de vellón.

En el mes de Marzo del año 1783 un fuerte temporal causó grandes averías tanto en el puerto interior como en el muelle del pasadizo, hasta el punto que según se dice en un escrito que el Alcalde dirige a la Provincia, «en marea alta se juntan ambos mares del Este y del Oeste impidiendo el paso a la isla». Aceptada la petición por las Juntas, la Diputación encomendó el proyecto de reparos al Maestro Miguel Antonio de Sarasola, y, aprobado, se llevó a cabo en años sucesivos.

Al retirarse los franceses, de Guetaria, en el año 1813, hicieron explotar una mina bajo el castillo, que causó

grandes destrozos en el muelle que fueron reparados con ayuda de la provincia. Después, en el transcurso del Siglo aparecen varios acuerdos de las Juntas referentes a reparos en el puerto sin trascendencia mayor. Unicamente merece destacarse el acuerdo adoptado por las celebradas en esta población, en el año 1859, de solicitar varias mejoras, del Gobierno, que las atendió en parte nada más, instalando el faro, en San Antón.

La Ley de 8 de Junio de 1855 declaró a Guetaria puerto refugio. Pero para serlo con eficacia era muy pequeño, pues aunque la dársena tenía una superficie de 4.900 metros cuadrados, como había que dejar libre una gran parte de ella para la entrada de embarcaciones, no



podía considerarse aprovechable más que una zona de 3.000 metros. Y esto era muy poco para el desplazamiento que iban adquiriendo las embarcaciones y para las condiciones de acceso —único en el litoral— que reunía Guetaria para los temporales. Era además sensible que no se aprovechara, cerrándola, la concha que formaban la isla, el pasadizo y el pueblo. Previa la correspondiente autorización, el Ingeniero don José María Arambarri redactó el oportuno proyecto, en el año 1902, consistente en la construcción de un dique Norte que saliendo desde el morro del antiguo defendiera la zona interior contra los embates del mar; de un dique muelle, que saliera debajo del pueblo, que además de completar el abrigo sirviera para las ope-

raciones de carga y descarga; de los muelles interiores, y de la rampa de acceso desde los muelles al pueblo; se le daba un área total de 22.100 metros cuadrados y se le suponía capaz para barcos de 800 a 900 toneladas con 4 metros de calado y 30 de eslora. Pero no se hizo entonces; fué preciso llegar al año 1912 y que en la noche del 12 al 13 de agosto se levantara una galerna en la costa cantábrica que vistió de luto ciento setenta hogares de humildes pescadores vascongados, para que entraran en actividad las obras que fueron inauguradas solemnemente el 20 de Septiembre de 1919, conmemorando el cuarto centenario de la salida de San Lucas de Barrameda, de la expedición Magallanes que llevaría a Juan Sebastián Elcano, el hijo preclaro de la villa, a demostrar prácticamente con su prodigiosa aventura, la redondez de la Tierra.

La R. O. de 20 de Febrero de 1912 lo habilitó para el embarque y desembarque de mercancía en general, en determinadas condiciones; y, por R. O. de 16 de enero de 1914 fué declarado puerto refugio para embarcaciones pesqueras.

En el año 1917 la Cofradía «Elcano» de Guetaria proyectó la construcción de un albergue, en el puerto, para que pudieran recogerse y pasar la noche en él, los pescadores de los distintos puertos del litoral que se vieran obligados a entrar de arribada en Guetaria, dadas sus excelentes condiciones, en los días de temporal. Ascendió el proyectó a 110.000 pesetas que fueron cubiertas por suscripción popular. Esta obra se inauguró a la vez que el puerto refugio, en las fiestas conmemorativas de Elcano, y justo es reconocer que si pudo llevarse adelante fué gracias al amor y tenacidad que puso en la empresa el sacerdote don José Cendoya.

En estos últimos años, bajo la dirección del Ingeniero del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, Sr. Iribarren, se han hecho importantes obras de dragado que han mejorado notablemente sus condiciones.

Zumaya

En un trabajo publicado hace unos años, sobre la formación de las villas guipuzcoanas, sostuve que contra lo que pudiera creerse por su emplazamiento geográfico, el puerto no fué aquí razón del villazgo; acaso influyera el que a la sazón (1347) ejercía la actividad portuaria en el Urola, con carácter de exclusiva, la Casa de Bedua, como vimos en el lugar oportuno; quizá porque la jurisdicción de Guetaria llegaba hasta las aguas mismas del río y no podía haber en ellas, con excepción de las facultades del expresado linaje a los fines concretos de cargue, descargue y pesaje, otro poder que el suyo; acaso porque los religiosos que poblaban el Monasterio de Santa María de Zumaya, que precedió al villazgo, como se deduce de la donación que el Rey Don Sancho IV hizo al convento de Roncesvalles, en 1 de Marzo de 1292, fueran gente de tierra adentro y no sintieran la atracción del mar; el hecho es que cualquiera que fuera la causa, la Carta que dió Alfonso XI a «los omes fijosdalgo y labradores de Seaz, que es en tierra de Guipúzcoa» que estaban desparramados por montes y por yermos, parece una fundación terráquea; habla de montes, de términos, de dehesas, de pastos y aguas; solamente hay una referencia a los «puertos por el bocal y canal de Zumaya», pero tiene un carácter de mera referencia geográfica. Claro que salva a Zumaya, en su destino marineró, la concesión del fuero de San Sebastián, de Guetaria y de Motrico; y algo es algo.

Y, en efecto, sobre su emplazamiento geográfico, indudablemente marineró, el fuero de San Sebastián que podían invocar sus vecinos, y la jurisdicción que sobre el bocal y el canal otorgaba el privilegio, los vecinos de Zumaya, se debieron sentir portuarios enseguida, pues hay constancia de un pleito sostenido por su Regimiento con el de Guetaria, sobre uso y navegación de la ría y jurisdicción

en la misma, que sentenció el Corregidor Gonzalo Moro en 4 de Noviembre de 1398, es decir, a los cincuenta años de su vida administrativa. Esto, claro está, no era el puerto todavía pero nos indica que a los vecinos de la tierra de Seaz, aunque originariamente labradores, se les había despertado cierta inquietud salobre que no tardaría en llevarles a hacer de su pueblo de dehesas y de pastos, un pueblo marinerero. Es la circunstancia, que, muchas veces, no obliga a pueblos y a hombres, a cambiar nuestro primitivo destino.

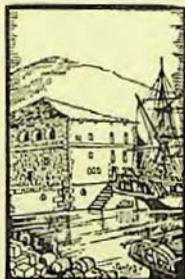
Jugarían sin duda, en este cambio de orientación, dos complejos de aparente inferioridad a superar, el uno, ya lo hemos indicado, el que los pescadores de Guetaria pudieran entrar y entrasen como en su propia casa, en las aguas del Urola, que caía dentro de sus límites jurisdiccionales, para llevarse el gueldo y el cebo e incluso la pesca que sus vecinos tendrían que comprarles si la querían comer; y el otro, el poder monopolizador de la Casa de Bedua, que hacía subir por el río, las embarcaciones, —pinazas, alas o bajeles— a que descargasen necesariamente junto a su fábrica, toda la vena destinada a laserrerías del Valle. Frente a la intromisión de Guetaria litigarían, como se ha indicado, en el 1398, y, más tarde, en 2 de Mayo de 1416 capitularían una escritura de concordia entre ambas partes, estipulando que la pesca en la ría de Zumaya fuese común para las dos municipalidades, y que una y otra podrían usar de la ría y navegar por ella. Era para Zumaya un primer paso de indudable valor para su salida al mar. Del segundo complejo, el que les creaba el monopolio de la Lonja de Bedua, ya se defenderían como pudieran; y así, por la sesión del Regimiento, de 4 de Julio de 1615, nos enteramos que los navíos de Portugalete y de Somorrostro que traían vena de hierro para la famosa Lonja de Cestona, y que no dejaban beneficio ninguno en la Villa, antes de su salida a la mar ancha, tomaban arena o tierra en los juncales zumayanos, y como el

Concejo no podía tolerar esta práctica que juzgaba abusiva, la prohibió bajo la pena de cuatro reales cada vez; más adelante se establecería una sisa por el lastraje, que en el año 1686 lo rematarían en ciento ochenta reales.

No sería ésta la única protesta como motivo del paso de los navíos por su río, camino del único puerto comercial habilitado del mismo, pues por el acta correspondiente a la sesión de 16 de Julio de 1684 descubrimos que condecor el Concejo de que en un barco irlandés que había subido hasta Bedua, se habían empleado las medidas de Cestona «dentro de dicho navío que se hallaba surto en la ría y por lo tanto en jurisdicción de la villa, acordó someter el caso a consulta del Letrado». Aunque desconocemos la tesis sostenida en el dictamen, si llegó a emitirse, deducimos, a juzgar por la opinión del Ayuntamiento, que Bedua podía pesar y medir las mercaderías, con su propio utillaje, una vez desembarcadas, es decir en la Lonja, pero no en el barco, que hallándose en el río debía quedar sometido a la potestad de la villa de la costa. Esta era al menos la idea del Concejo, y parece lógica y ajustada a derecho.

Y es que aunque hubiera sobre esta ría y canal unos derechos creados con anterioridad al establecimiento del villazgo, y la Carta que lo estableció no hiciera expresamente ningún reconocimiento de tipo marítimo, su emplazamiento geográfico acabaría por darle jurisdicción plena en el puerto. Así la Real Cédula de Felipe IV, de 4 de agosto de 1618, que concedió a los Alcaldes de Zumaya la facultad de visitar los navíos, bajeles, zabras, etc. etc., que entraran por la ría, lo mismo si fueran nacionales que extranjeros.

El ejercicio de esta facultad que parecía natural, despertó algunos recelos en los mareantes de Guetaria, pues en las Juntas celebradas en Zumaya, en el año 1658, pre-



sentaron los Caballeros Junteros de aquélla, una protesta porque la villa del Urola sometía a los patronos de las embarcaciones que invernaban en sus aguas, e incluso a los que entraban y salían, a unas exigencias que juzgaban abusivas. Las Juntas dieron la razón a Zumaya porque estando la ría en su jurisdicción ella tenía la autoridad en la misma; no obstante, dispusieron también que no se exigiera derecho alguno por el uso y navegación a los naturales de la provincia, pero sí a los foráneos.

Pero antes aun ya tenía Zumaya sus derechos pese a Bedua, pues por un acuerdo del Concejo, de 11 de Junio de 1583, nos enteramos de que algunos navíos carretones, pinazas y fustas llegaban con trigo y ceberas «al puerto y ribera de esta villa», y que los vecinos se acercaban «a porfía a comprarlos» (los géneros), lo que motivaba que dándose cuenta los mercaderes de la necesidad de abastecimientos en que se hallaba la población, pidieran por ellos «un precio más subido». Pero previsora el Concejo dispuso «que ningún vecino pudiese comprar género que importen los tales navíos hasta pasados tres días después de llegar al puerto». Al margen de la política de abastos que encierra el acuerdo, lo interesante a nuestro objeto es que nos descubre dos hechos: 1.º, que en 1583, no obstante el monopolio de la Casa-Lonja de Bedua, se descargaban mercaderías en Zumaya; y 2.º, que había en su jurisdicción un «puerto».

El primero acaso tenga su explicación en que la exclusiva de Bedua se refiriese al hierro y demás mercaderías que hasta el 1484 entraban en el río, y no al trigo y las ceberas. Y, el segundo, a que para entonces ya tuviera Zumaya su muelle. A este respecto dice Gorosábel que «al costado de la villa, por su lado oriental, tiene un pequeño muelle de cuya primera construcción, que debe ser muy antigua, no hay noticias exactas». Las Juntas de la Provincia, de 1549, refuerzan esta tesis al autorizar al Regimiento para hacer un reparto de 250 ducados, en el vecindario,

para mejorar las condiciones portuarias. No sabemos de qué obras se trataba, pero seguramente se referían al muelle. Por una Memoria del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia, de 1885 sabemos dónde estaba y cómo era: «en la confrontación de la villa y la desembocadura del caño de Arrona, —dice—, se halla el surgidero en que se estacionan los buques y que sirve de puerto comercial abarloándose a los reducidos muelles de ribera o al Malecón de piedra en seco destinado actualmente para la carga y descarga».

Según esta Memoria, el puerto era de varada, en el que sólo se podía entrar y salir con la pleamar, pero una vez dentro se disfrutaba de gran tranquilidad; la barra era bastante profunda, 1,60 metros en bajamar, pero los peligros surgían luego, pues el canal era muy tortuoso y angosto por causa de la punta del *cañón* de la playa baja de Arangaleta, que en bajamar dejaba 0,20 ctms. de fondo, y por el islote de Arbustain que obligaba a nuevo borno al canal.

En el año 1712 las Juntas pretendieron rectificar el trazado del mismo, pero por lo visto, las opiniones en el pueblo estaban muy divididas a este respecto y los ánimos sumamente enconados, pues en la sesión del Concejo de 23 de Octubre de este año se leyó una carta de la Diputación dando cuenta del «interés con que ha procurado velar por su buen nombre buscando soluciones amistosas a sus embrollados asuntos» y después de aconsejarles que procuren ejecutar con actividad las obras de la barra, les exhorta y estimula a que conserven la más perfecta amistad y buena inteligencia entre los vecinos.

Pero como he dicho, algunos de éstos, sabe Dios por qué razones, no querían que se hiciera nada en el río, pues en el Archivo de la Provincia se guarda una información testifical de este mismo año en la que varios mareantes declaran que la ría estaba en perfectas condiciones de navegación. Pero no era cierto.

Aparte de los obstáculos referidos, el agua se extendía en las crecientes por todas las tierras bajas, inundándolas y, en las vaciantes quedaban en seco en una estampa muy poco portuaria, con el *Cañón* que se clavaba en el canal, por Poniente, y la playa de Santiago, por Levante. Pero a partir de la sesión correspondiente a 1 de Diciembre de 1790, los acuerdos del Ayuntamiento referentes a establecimiento de lezones que fueran encauzando las aguas y dejando aprovechables los terrenos ribereños, aun con propósitos meramente agrícolas, se suceden constantemente produciendo la impresión de que es entonces cuando Zumaya empieza a canalizar la ría poniéndola en condiciones de pensar en habilitar en forma una zona portuaria.

Pero para esto es preciso llegar al año 1835, y, realmente, era una necesidad, pues en el año anterior salieron por la ría de Zumaya más de veintiocho mil toneladas de cemento. Fué entonces cuando se proyectó la canalización del río y la construcción de un muelle adecuado. Este, de carácter comercial, tendría 310 metros de largo, e iría desde la rampa grande del antiguo hasta el puente de la carretera de Zumaya a Guetaria. Para la canalización se construiría un dique de encauce, también al Poniente del río, que iría desde la rampa contigua al muelle comercial, hasta la explanada del Cañón, con una longitud de 628 metros; aquí se volaría la punta que penetra en el canal, hasta dejar una profundidad de dos metros en bajamar, y se continuaría el dique de encauzamiento de la barra, en una longitud de 150 metros y un rompeolas sobre la resinga. El presupuesto ascendía a 687.208,27 pesetas, pero la subasta quedó desierta por dos veces, hubo que revisar los precios, y, en el año 1904, el presupuesto del muelle comercial se fijó en 368.937,75 pesetas. La totalidad de esta obra quedó terminada en el año 1909.

En el año 1925, a la terminación de las obras del Ferrocarril de Zumárraga a Zumaya, su concesionaria la

Diputación Provincial construyó un pequeño muelle comercial en la orilla de Levante del río, en la cabecera del ferrocarril.

En los años de 1914 y 15 se ejecutaron diversas obras de dragado en la ría y se continuó el desmonte del banco del cañón, y en el 1927 se prolongó el rompeolas, con un presupuesto importante.

Pero estas obras no conseguían limpiar la barra, por el aporte de arenas de la playa de Santiago. Y, para evitarlo, se formuló un proyecto de un dique de encauzamiento en la margen derecha de la ría, cuyas obras fueron adjudicadas en 15 de Diciembre de 1939 por la cantidad de 655.502,60 pesetas; se le añadieron más tarde varios presupuestos adicionales, y por fin, se formuló en enero de 1948, el proyecto de terminación bajo el presupuesto de contrata de 2.726.543,49. Estos últimos proyectos son del Ingeniero del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, don Ramón Iribarren, y pone en ellos en juego, sus teorías sobre la circulación de las arenas a que nos hemos referido en puertos anteriores.

Deva

Acaso sea Deva la población de mayor vocación marinera de la costa guipuzcoana. El pueblo fué creado en alto, en Iciar, sobre «todos los términos, e los montes, e los ríos e las fuentes e los pastos e los seles»; en fin, un poblado agrícola y ganadero. Pero sus moradores no debían estar satisfechos de aquel destino terráqueo que les había trazado el fuero fundacional y, un día, se dirigieron al Rey en súplica de que los dejara bajar junto al mar, pues se encontraban muy «alongados de la agua» que desde lo alto de su montaña habían de conformarse con verla nada más. Razonada y justa debió ser la petición, pues el 17 de Junio de 1343 les autorizó el Soberano «para

que pasen a morar el dicho suelo del agua de Deva, e que pueblen e moren con las condiciones que dichas son». Y los pobladores del viejo Monte-Real de Iciar, abandonaron sus casas, sus montañas y sus seles y se bajaron a habitar al nuevo Monreal de Deva cambiando las cañadas montañeras por los remos de navegar.

Pero no basta la vocación para que un pueblo sea marinero, necesita también, la mar; y, en el caso que nos ocupa, mediaba la circunstancia de que el líquido elemento que los moradores de Deva buscaban para sus expansiones náuticas, estaba otorgado desde antiguo a los vecinos de Motrico, a quienes las había sido dada «el agua de Deva fasta Mendaro». Así es que los presuntos marinos tuvieron que empezar por hacerse litigantes y sostener una larga y reñida batalla curialesca con los de Motrico que les negaban, a ellos, que habían bajado desde el monte a hacerse a la mar, nada menos que el agua, que es tanto como negar el pan. Y los pleitos se sucedieron en cadena ininterrumpida hasta mediado el Siglo XVIII. Pero el balduque no interesa a nuestro objeto.

Mas si la vocación no basta, importa mucho tenerla. Y, gracias a ella, aunque los de Motrico les negaran el mar, los de Deva fundaron enseguida una Cofradía de Mareantes. Dice Aldazábal que era tradición que se fundó antes de la villa; yo no me atrevería a decir que fuera cierto, pero lo que es indudable es que el 5 de Julio de 1448, Juan II, autorizó la reforma de sus Ordenanzas; luego la Cofradía de Mareantes de Deva existía de antes.

El sentimiento portuario de Deva era tan pleno y absoluto que aun en tiempo de los Reyes Católicos en que el logro de la unidad hispana había alcanzado su verdadero sentido, su Ayuntamiento solicitó de la Corona que en su puerto no valieran las marcas y represalias, y que una vez ancladas las naves en él, no pudieran ser tomadas ni embargadas aunque pertenecieran a un país

en guerra con España, a lo que los Reyes accedieron aún limitando la concesión al trato de mantenimientos.

No son éstos los únicos hechos que acusan una vida portuaria, en Deva. Cuando el Consulado de Burgos rompió la concordia que tenía establecida con el de Bilbao, para el embarque de «lanas e ropa, pasteles y otras cosas» con destino a Flandes y distintos puertos del Norte, firmó una escritura con el Regimiento de Deva, en 8 de Junio de 1547, sobre las condiciones en que se embarcarían en este puerto las mercaderías burgalesas rumbo a los establecimientos portuarios del Septentrión. Aunque no tenemos sobre el caso otras referencias que las de la capitulación, forzoso es admitir que los mulateros de Burgos llegarían a Deva por el camino de Arlaban, poniendo en el puerto un movimiento de intenso trajín que desgraciadamente duró poco, pues seis años después, Bilbao y Burgos reanudaron sus relaciones y desaparecería el comercio de lanas, en gran parte al menos, en el puertecito guipuzcoano. Sin embargo no fué sólo Burgos quien utilizó el puerto de Deva para su comercio exterior, pues dice don Carmelo de Echegaray que también Zaragoza, Segovia y Vitoria se sirvieron de él, lo que nos hace pensar que hubo un tiempo en que tuvo una importancia que hoy no puede menos de sorprender.

Sin embargo, Texeyra no concedió importancia a este puerto. Pero Tofiño, en el Siglo siguiente, sí, pues decía que el río era caudaloso, de cinco y seis brazas de fondo salvo en la boca donde había una barra estrecha por lo que sólo era visitado en los buenos tiempos de verano, ya por pataches que iban a cargar madera para los astilleros del Rey o por barcos holandeses que venían por lana. Aldazábal en su libro sobre la Virgen de Iciar impreso en 1767 decía «que en los siglos pasados hubo gran comercio en este lugar y crecido número de Naves, y otras embarcaciones menores para el tráfico».

A mediados del Siglo XVIII, aprovechando el Concejo

de Deva la apertura del camino de Vergara a Alzola, que tanto venía a mejorar el transporte por la simple calzada de la orilla del río, que era por donde había venido haciéndose hasta entonces, y añorando sin duda los tiempos de su convenio con el Consulado de la Ciudad de Burgos, trató de crear un Consulado marítimo, con jurisdicción propia, capitulando a este efecto una escritura de concordia con los comerciantes de Vitoria, en 13 de Noviembre de 1786, que fué sancionada por el Consejo de Castilla, en 24 de Marzo siguiente. Mas las Juntas de la Provincia se alzaron, por considerarla contraria al Fuero, y a pesar de que se hicieron en ella varias modificaciones no parece que llegara a tener ninguna efectividad.

Es de creer que para su comercio tuviera algún muelle, pasada la barra, aunque no fuera más que un paredón sobre el río, en algún punto, con calado bastante para el fondeo de los barcos donde se pudieran hacer con alguna comodidad las operaciones de carga y descarga. Y, en efecto, Gorosábel, al hablar de esta población, en su «Diccionario» dice que «tiene un muelle cuya primitiva construcción no consta con claridad». No sería aventurado que remontáramos ésta a la fecha de la capitulación con Burgos, por lo menos. Sin embargo no sé que hubiera tenido nunca buenas condiciones portuarias; en una Memoria de D. Manuel Peironcely, de 30 de Marzo de 1853, que se conserva en el Archivo del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, leo: «El puerto de Deva se halla situado en la desembocadura del río del mismo nombre, en donde se forma una ensenada defendida de los vientos del N.O., por las peñas salientes de los altos montes que hay a la margen izquierda del río; una gran playa de arena, que en su mayor parte queda abierta en plena mar, es lo que realmente constituye el puerto en el que actualmente no hay obra alguna para facilitar el acceso y carga y descarga de los buques que lo frecuentan. Decimos que no hay obra alguna para este objeto porque no merecen el nombre de tales,

ni tres rampas que pertenecen a particulares, contiguas a los almacenes de los propietarios y afectas a su exclusivo servicio, ni otras tres inmediatas al camino real, y de que no puede hacerse uso por no poder arrimar las embarcaciones, por falta de agua». Más adelante habla del «río sin lecho determinado», de forma que las aguas, en la creciente, subían por toda la playa y ocupaban el actual parque y paseo que era donde estaba la ensenada que constituía el puerto de Deva. Con anterioridad se había intentado canalizar el río, pues el mismo Peironcely, al proponer la construcción del murallón de encauzamiento desde la punta de la peña de la Cruz hasta la de Bogartza dice «que hasta ahora sólo se ha elevado a poca más altura que la bajar».

El peor enemigo que tenía el puerto de Deva era la peña de la Cruz que se clavaba en el río de Oeste a Este, y contenía las arenas, en las vaciantes, taponándolo materialmente. En distintas ocasiones el Ayuntamiento y las Juntas trataron de volarla pero sin resultados prácticos. En el proyecto de Peironcely, del año 1853, figuraba esta obra, juntamente con la construcción de un murallón de encauzamiento de escollera y un muelle de carga y descarga con sus servicios auxiliares.

La voladura de la peña se llevó a cabo a las seis y media de la mañana del día 23 de Septiembre de 1857; se habían abierto en ella nueve hornillos para encerrar en cada una cien kilos de pólvora; la resistencia de los hornillos estaba representada por cuatro metros de roca y tres de agua, pues la explosión había de producirse en el momento de la pleamar, y los nueve a la vez. El ingeniero encargado al dar cuenta del hecho dice: «al verificarse la explosión se ha elevado una gran masa de agua apareciendo luego la roca la cual había tenido una elevación de uno o dos metros; llegada a esta altura se ha agrietado profundamente en todas las direcciones y ha vuelto a descender». Creo que el Ingeniero, que era Estibaús, se alu-

cinó con la explosión, pues tal como lo dice parece que la roca entera, en una pieza, subió a uno o dos metros y que, en el aire, se agrietó; seguramente es defecto de expresión.

Más adelante se acordó ampliar en 300 metros, el espigón de 100 metros de la orilla derecha y la elevación de otro sumergible existente, entre las puntas de la Cruz y Bogartza, y la prolongación de éste desde esta última punta a la de Anguilaitza, en la orilla izquierda del río. Con posterioridad, en los años 1913 y 1925, se aprobaron nuevos proyectos de ampliación y mejora, que han sido retocados últimamente.

Motrico

Motrico, el último puerto occidental de Guipúzcoa considerado geográficamente, es en la historia uno de los primeros en ofrecer manifestaciones portuarias. Hemos insinuado al ocuparnos de Tritium Tubolicum, en el Capítulo II de la presente Monografía, que acaso fueran los moradores de Astigarribia quienes huyendo de los peligros de la barra del río Deva, vinieran a establecerse en la cala de este nombre, y aquí ratificamos lo dicho entonces. Pero el puerto, como tal, no existía todavía; era nada más un surgidero abierto al mar entre las puntas de Burumendi y Alcolea; pero como no había barra en su boca y podían las lanchas entrar, en cualquier punto de la marea, aunque una vez dentro tuvieran que ser sacadas del agua, para estar seguras, era práctica preferible a la inquietud de tener que buscar el canal entre las arenas movedizas del río. Acaso fué así como nació Motrico.

Pero antes de que la población naciera a la vida administrativa, con personalidad de villazgo, sus moradores ya cazaban ballenas, pues en la donación que Alfonso VII hizo a la Orden de Santiago, en 31 de Diciembre de 1200,

según un documento que da don Serapio Múgica, dijo: «dono itaque vobis illam ballenam quam homines de Motricu sub anno redditu tenentur mihi dare, ut eam vobis unoquoque anno im perpetuum tribuat sine aliqua contradictione eo modo quo mihi tribuere tenebantur». Es decir, que antes de la fundación de la villa había unos hombres en Motrico que tenían obligación de entregar al Rey una ballena al año, tributo que desde el año 1200 estuvo transferido a los Caballeros de la Orden santiaguista.

Pero la estadía en la cala debía ser muy incómoda si no peligrosa pues es Motrico el primer puerto de Guipúzcoa que construyó muelles de cantería. Según Gorosábel «los dos muelles que tiene datan de los tiempos del Rey D. Fernando III, aumentados y reparados en el reinado de Doña Juana a costa de los propios arbitrios de la villa con los que tuvo que gravar sus mantenimientos y barcos que entrasen en el puerto».

Mas lo difícil en el mar no es hacer un puerto, sino el conservarlo; las mareas, obra viva de todos los días y todas las horas, lo azotan incesantes, sin tregua ni descanso; y por bien construídos que estén, se resienten. Este de Motrico, hecho además, sin duda, pobremente, fué un constante motivo de preocupación del Regimiento aparte de un censo sin fondo, que trajo a mal andar al tesorero de la villa, hasta el punto que no bastando los propios y rentas del pueblo hubo que acudir en ocasiones a los fondos de la Iglesia para salir del paso.

Las Juntas de Mondragón de 1550 autorizaron a Motrico para que pudiera hacer un reparto entre los vecinos, de 300 ducados, para ciertos reparos en los muelles. Pero no sería ésta la única vez ni mucho menos que tuviera necesidad de arreglo; en el año 1596 el Alcalde se dirige a las Juntas diciendo que «agora puede aver nueve o mas tpo, sobrevino un temporal y creciente de mar tan extraordinario que deshizo y rompió mucha parte del muelle de la dicha villa de manera que del..... aca no se an

podido servir ni se sirben de los vecinos dela dicha villa e que an rrecibido y reciben un daño muy notable y cono-cido», por lo que, para poder atender a las obras de re-construcción, solicitaban de la Provincia se les relevase de la obligación fogueral durante diez años.

En el año 1686 un fuerte temporal volvió a hacer grandes destrozos a cuyo reparo contribuyó la Provincia con cien ducados.

Pero aun más tarde, el día 20 de Diciembre de 1724 precisamente, los daños habían de ser muy graves; en el escrito que el Alcalde dirige a las Juntas habla de «un lienzo desecho y con tan excesivo daño que ympide la introducción y comercio», y el temporal que lo produjo fué tan fuerte que aseguran «los más anzianos que jamás an visto tal rompimiento». En esta ocasión la Junta tuvo sus escrúpulos de conciencia por lo que, y para poder «atender en lo posible a la conservación deste muelle, acordó que se comunique al Padre Rector de Loiola si este socorro que pide la villa de Motrico es o no aiuda de costa y que en el caso de no serlo, como se considera y se ha practicado en otras ocasiones, reputando de interés común el comercio y uso de los puertos marítimos, se den de propios a la villa, cien ducados del caudal que se desti-nare para gastos de Diputación». Era lo que entonces se llamaba el informe de los teólogos, y que, en este caso, fué favorable al propósito, por lo que la Junta hizo efectiva su concesión.

En el año 1738, los destrozos aun fueron de mayor consideración. Fué llamado a informar, a la villa, el maes-tro cantero agrimensor Joseph de Lizardi, vecino de Az-coitia, quien manifestó que la furia del mar, en los días 12 y 13 de Diciembre, había arrastrado la muralla del muelle «desde su cimientto a una con el camino único que había para el tránsito de carros cavalgaduras materiales y personas a dichos muelles y puerto, de forma que no ai tránsito por dicho puerto mediante la ruina que esta hasta

las casas contiguas a ella». La situación del puerto de Motrico debía ser muy apurada tanto más que a juicio del maestro cantero agrimensor no se podían empezar las obras de reparación hasta que estuviera al pie de la obra todo el material preciso: «mil y quinientas carretadas de piedra crecida» para la contramuralla, «dos mil y quinientas carretadas de piedra hordinaria, para el macizo interior»; «doscientas cincuenta carretadas de cal», y además, la arena correspondiente; es decir, que antes de empezar había que movilizar tantos elementos como si fuera a reconstruirse una de las pirámides de Egipto. Pero como hasta entonces el puerto no podía estar aislado, propuso el Maestro que se construyera para el tránsito «un puente de madera y tabla pero con mucho peligro porque estaria siempre a pique de llevárselo el agua hasta que se haga la pared pral».

Pero el ramalazo del día de San Vicente Mártir del año de gracia de 1749, fué mucho más grave. En esta ocasión actuó de técnico el maestro cantero de Zarauz, Juan de Sarasola, quien después de prestar juramento y reconocer los destrozos a conciencia, aseguró que «en la punta que mira al Norte dela entrada del puerto es preciso construir quinientos estados de nueva pared mediante hauer quedado el vieja absolutamente desbarattada y con crecidos abujeros por los quales indefectiblemente dara ttodo en el suelo a la menor tempestad». Es decir, que adverbios de modo aparte, el malecón que miraba al Norte no tenfa remedio y había que volver a construirlo en su totalidad. El malecón del Sur también estaba herido gravemente pues le «hizo dha mareta un crecido abujero por el qual asegura el declarante se hira aumentando por momentos el daño hasta cerrar toda la concha caiendo la citada punta y desde ella todo el muelle principal». El presupuesto en que valoró las obras el cantero-agrimensor de Zarauz, fué de 13.940,10 reales de vellón. Vista desde aquí la cifra no es muy elevada que digamos, pero enton-

ces era muy superior a las posibilidades de Motrico. A estas obras contribuyó la Provincia, salvado ya el informe de los teólogos, con la mitad de su importe.

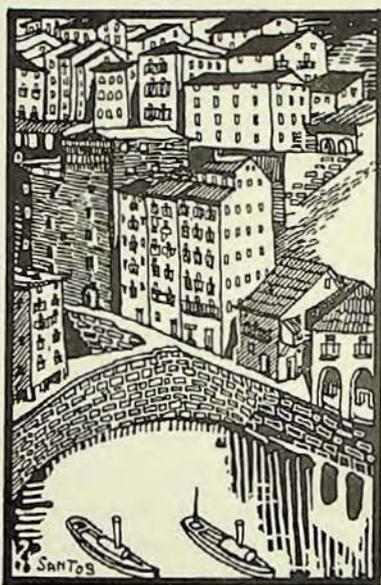
Mas las reparaciones de los muelles de Motrico no acaban aquí. En el año 1765 determinó el Ayuntamiento requerir el informe del maestro Arquitecto cantero de la villa de Azpeitia, Francisco de Ybero. Este nombre ya es una garantía de que las cosas habrían de hacerse bien y, en efecto, su informe tiene la solidez y el vuelo de un dictamen técnico. Bueno será que nos detengamos un poco en él aunque no sea más que para conocer las ideas constructivas de la época, en Guipúzcoa. El estado del muelle no podía ser más deplorable: «amenaza próxima y grande ruina en uno de los morros o puntas respectivas a su entrada de la parte que mira al cuerpo de la villa de tal manera que si no se toma providencia prompta de repararlo se puede temer que se ciegue y pierda dicha entrada y que por lo consiguiente falte el abrigo necesario así a las embarcaciones del lugar como a las que lleguen de fuera pte en las ocasiones de tempestades u otros accidentes que suelen ocurrir en la Mar».

Lo primero que proponía era que se demoliere el morro, hasta dejar al descubierto los cimientos, en treinta y cuatro pies de distancia. Para la obra nueva debían emplearse doscientas varas de piedra sillar labrada; la mitad, de piezas de cinco a seis pies, de lecho o entrada, y, la otra mitad, de dos pies y medio a tres. Para hacer los cimientos había que hacer «una muralla de escoria vien molida de ferreria y cal a medias». Y para todo era preciso servirse de «un Armatoste de madera igual y de la similitud de el que tiene el Consulado de la Ciudad de San Sevastian para las del Muelle de ella cuio coste dándose el material por la villa lo regular y tasa en mil y quinientos rrs. de vn». Proponía también que en el paraje de Arichirri, tanto para defender la obra hecha en el año sesenta como para la protección de las casas de los barrios de Ibirriaga

y el Puerto, se hiciera un murallón de doscientos ochenta y cuatro pies de largura, de diez pies de grosor y diez y seis de altura. Recomendaba el maestro Ybero que las obras se hicieran por administración, bajo la vigilancia de un buen maestro, pues «encargándose a precios hechos o en almoneda, podía suceder quedarse gravemente perjudicada la villa por la facilidad con q. en semejantes obras se pueden encajar y dejar huecos y otros defectos que los hagan poco subsistentes». Se presupuestó la obra en 58.500 reales de vellón y las Juntas contribuyeron con la tercera parte.

Para atender a tan repetidas y costosas obras, el Regimiento de la Villa de Motrico tenía establecida desde tiempo inmemorial una alcabala del siete y medio por ciento de todo el pescado fresco que se descargase en sus muelles, más el uno por ciento, por el pesaje en la lonja, pero la Cofradía de Mareantes se alzó contra la imposición, ante el Consejo de Castilla, por entender que estaba en pugna con lo dispuesto por S.M. en 20 de Febrero de 1783, y el Consejo, por Auto de 7 de Octubre de 1801, estimó la demanda y dispuso además que la villa devolviera a la Cofradía todo lo percibido por la expresada alcabala desde el 1 de Enero de 1785. La situación que esta Providencia creaba a la villa era realmente pavorosa, pues el importe de los derechos cobrados y que había sido invertido en su gran parte, en reparos en los muelles precisamente, ascendía a la cantidad de 168.000 reales de vellón. La villa empezó a atender, como pudo, a esta obligación, devolviendo a la Cofradía, 8.000 reales cada año. En el 1814 había devuelto ya, 32.000, pero era en deber todavía 136.000. Pero el resultado de la supresión del impuesto y de la carga del reintegro fué que el Ayuntamiento abandonó por completo el cuidado de los muelles que llegaron a estar en franca ruina; como esto no podía seguir así, pues «la mitad de la población de esta villa se sostiene de la pesca», reunidos el Ayuntamiento y la Cofradía, el día 23 de Marzo de 1815,

convinieron en que el Regimiento, en nombre de la villa, cediera a la Cofradía la propiedad de los muelles, «en la parte que tiene o tuviere por el expresado total haver y crédito». No se les ocultó a ambas partes contratantes que



la propiedad valía bastante más que los 136.000 reales a que ascendía el crédito pendiente, pero ya se reconoció que estaban «enterramente arruinados». La Cofradía se obligaba a mantenerlos en pie y en condiciones de utilización y a no establecer otros derechos o tributos que los del mollaje y anclaje que se cobraban desde tiempo inmemorial; el Alcalde se reservaba, claro está, los derechos de jurisdicción sobre los Muelles y Casa Lonja que ejercía desde antiguo. Pero la Cofradía no

cumplió sus obligaciones, y después de varios incidentes que no son del caso, el Ayuntamiento reivindicó su propiedad en el año 1831.

El Ayuntamiento, se comprende, no podía hacer el milagro, y, en el año 1841, los muelles estaban todavía en peor estado, por lo que se dispuso que el Arquitecto de la Provincia hiciera un proyecto con su correspondiente presupuesto que ascendió a la suma de 177.150 reales para las obras «necesarias y urgentes», más otro de 17.260 para obras que pudiéramos calificar de mejora de la dársena. La ejecución de esta obra dió motivo a diversos incidentes tanto por la manera en que se ejecutó por el contratista, a disgusto del Arquitecto, como por la forma en

que la Diputación y el Ayuntamiento abonaban o no abonaban sus cuentas al contrafista.

En 1866 acabaron los apuros del Ayuntamiento de Motrico, respecto a sus muelles, pues la Ley de 30 de agosto de aquel año lo declaró Puerto de 2.^a clase y se hizo cargo el Estado de su atención y conservación.

Durante los primeros años de tutela, el Estado no hizo gran cosa por el puerto de Motrico que se fué desmoronando poco a poco con evidente perjuicio para sus mareantes y la industria náutica y pesquera local, pero poco más tarde, en el 1877, sería nombrado Director facultativo de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, Don Evaristo Churruca que aunque no había nacido en Motrico traía de él su linaje y siempre se consideró en este pueblo como un nativo. Poco importaba que la jurisdicción de la Junta de Bilbao no llegara hasta Motrico; él tenía allí sus raíces. Y tan pronto como los agobios del proyecto del abra bilbaina se lo permitieron, estudió y redactó el proyecto del puerto de su pueblo. La Memoria, hecha con verdadero amor, lleva fecha 30 de enero de 1895 y por ella sabemos que de los años 1888 a 1895 había en Motrico un promedio de 115 embarcaciones que fondeaban en su dársena; que pescaban cerca de tres millones de kilos al año, que valían — ¡oh tiempos! — dos millones de pesetas escasos.

La descripción que hace del puerto viejo, la pequeña dársena interior que todavía se conserva, es realmente desoladora. La embocadura, abierta al N.E., estaba bien orientada, sin embargo, la reflexión de las olas penetraba por ella y no había ninguna tranquilidad interior hasta el punto, dice, «que en los días de temporal, la Cofradía de Mareantes está en continua zozobra por la suerte que pueda caber a sus lanchas, no obstante la precaución que toman de subir a los muelles y calles inmediatas todas las embarcaciones que no están en inmediato servicio». Por lo visto el cerro Burumendi que salía antes mucho más defendía el puerto en tiempos pasados, pero desmoro-

nado por la acción del mar, había dejado a aquél, sin defensa.

Para remediar estos inconvenientes hizo Churruca su proyecto, consistente en la construcción de dos diques rompeolas, uno en la costa N.O., que arrancaría del pie del cerro de Burumendi, hasta llegar al extremo del arrecife, en una longitud de 178 metros; es decir que trataba de sustituir la defensa natural que los temporales habían deshecho; y el otro, de 77 metros, saldría de la costa Sur, al pie de la punta Cristo-suloco. Completaba el proyecto, la construcción de un muelle de ribera, al abrigo del segundo rompeolas, en la costa comprendida entre la punta de Cristo-suloco y la playa de Inchurri-aundi.

El ilustre ingeniero ya previó en sus estudios que hubiera necesidad de prolongar los diques proyectados, porque la boca entre ambos era tan dilatada que temía no se lograra en el interior del puerto la tranquilidad que se buscaba; pero entonces era muy aventurado y costoso el darles la extensión ideal. Y unos años más tarde, en el 1902, se complementó la obra del puerto de Motrico con la construcción de un segundo muelle Norte que formaba con el dique Sur una boca mucho menor y mejor orientada que la anterior. Aunque mejoraron bastante las condiciones portuarias de la dársena, la resaca hacía bailar las embarcaciones fondeadas con serio peligro de sus amarras y de su propia integridad.

En el año 1932, Don Ramón Iribarren estudió el puerto de Motrico, la dirección de las olas y su reflexión dentro de la dársena, y estimó que lo más acertado era la construcción de una rampa rompeolas, primero en el puerto exterior y, más tarde en el interior, para producir la rotura de la ola y evitar los efectos de su reflexión proyectándose de paramento en paramento, como una bola en la mesa de billar; y los resultados de estas obras han sido altamente satisfactorios.

Ondárroa

Hemos de reconocer que los Señores de Vizcaya no tuvieron un sentido marineró muy acusado; a pesar de ejercer su señorío sobre un territorio eminentemente marítimo, las Cartas de fundación de sus Villazgos no contienen ningún precepto que afecte a la navegación. El mismo de Ondárroa, otorgado por Doña María la Buena, en 1327, es un Privilegio para pueblos de tierra adentro; habla de heredades, de huertas, de viñas, de molinos, de montes, árboles y raíces y hasta de yeguas, asnos y caballos, pero nada dice de puertos, barcos y navegaciones, como si se tratase de la fundación de Medina de Pomar. Se dirá que era el Fuero de Logroño, lo mismo que en Bilbao, en Lequeitio y en Portugalete. Es cierto, pero también el Privilegio de San Sebastián de Sancho el Sabio de Navarra, extendido después a las villas guipuzcoanas de la costa, era de tierra adentro, —las Cartas de Jaca y Estella—, y, sin embargo, contenía un aditamento de indudable interés marítimo. El de Ondárroa, y lo mismo las demás Cartas fundacionales vizcaínas, salvo la de Plencia que contiene algunas indicaciones marítimas, si hablan del puerto es en un mero sentido geográfico.

Fué Don Juan Núñez de Lara quien en 10 de Noviembre de 1335, al confirmar el Privilegio del villazgo, da cierto tono salobre al pergamino ondarrés al autorizar a su Regimiento a que percibiese cinco dineros por cada nave que pasase bajo el puente de madera que había construído sobre el brazo de mar que entraba en su jurisdicción. Ya tenemos pues elementos de juicio para sostener que los barcos bajo el puente de Ondárroa no son tema descubierto por pintores y fotógrafos modernos; viene nada menos de 1335. Por algo está el puente en el blasón de la villa. Pero no tenía, claro está, el arco ojival sobre el que hoy cuelgan las redes; era de madera y, sin duda, de tramo

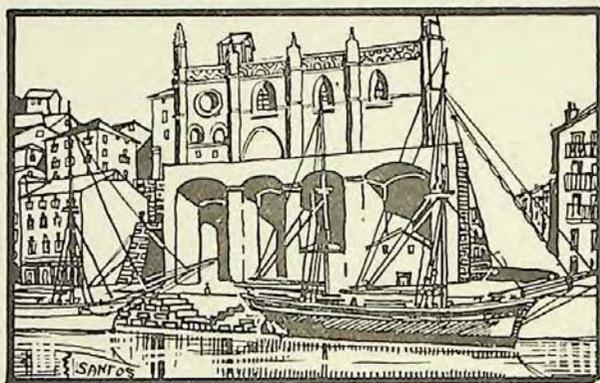
recto; mas cualquiera que fuera la estructura de su armazón, las chalupas, las pinazas y las zabras, y acaso los bajeles y los navíos pasarían bajo él, buscando refugio, y, también camino para dejar la vena en la rentería de Amallo, junto al vado de la torre de Arancibia.

Este mismo Privilegio contiene otra cláusula marina, que recogen todas las confirmaciones posteriores hasta la de Felipe II; y es la de «por os facer mas bien y mas merced tenemos por bien que la nuestra renteria de Amallo que sea de aqui adelante para en todo tiempo dentro en la villa de Ondarroa en aquel lugar que quisieren los que tuvieren las nuestras renterías e que ninguno non sea osado de facer carga ni descarga fuera de la villa». La exclusiva es concluyente, sin embargo no la podemos interpretar en el sentido de que las operaciones de carga y descarga se hicieran al pie del recinto de la villa ni de que se trasladara a ella la rentería de Amallo, pues mucho más tarde, a fines del Siglo XVII, escribe el P. Henao: «A media legua de la villa esta su rentería, adonde sube la mar; y mucho más arriba por la ría, que baja de su puerto, un pedregal y descargadero, donde cada año se desembarcan más de ochenta mil quintales de vena para la labor de diez herrerías mayores y otras tantas menores».

En el año 1338, en otra Carta de D. Juan Núñez, se vuelve a hablar del canal de Amallo, al decir que los de Lequeitio pudieran sacar por él, madera para construir su casa o su nao, sin pago de derechos.

Pero no podríamos pensar que el puerto de Ondárroa hubiera sido en todo tiempo el río angosto y encauzado de nuestros días; ya hemos dicho algo, en el capítulo II, al ocuparnos en términos generales, de la reducción de los cauces, por aportes recientes. Y este criterio cobra en Ondárroa un relieve especial pues su propio nombre alude, según los lingüistas, a boca de arena. Y, en efecto, sea o no cierta la etimología, es evidente que la misma Iglesia parroquial está levantada sobre suelo de arena que, como

es natural, no sería de siempre sino consecuencia de constantes y sucesivos arrastres que irían estrechando el lecho del río. No son tan antiguos los grabados con que Delmas ilustra su delicioso libro y, en uno de ellos, aparece la Iglesia en primer término, frente al río, sin la fila de casas que hoy la separan; y esta zona, urbanizada en la actualidad, era un arenal que se cubriría en gran parte durante la pleamar, y que durante la bajamar serviría de varadero



a las pinazas y las chalupas, e incluso a embarcaciones de mayor porte, como se ve en el grabado.

En tiempos de Texeira (1622), ya lo hemos dicho, el puerto de Ondárroa era muy poco acogedor. Los vientos del Norte, Noroeste y Nordeste le cubrían su barra, de arena y no era posible franquearla. Según el famoso cosmógrafo, sólo los naturales podían cruzarla, pero no sería tanto. Y, en efecto, por el acta de la sesión del Ayuntamiento, correspondiente al día diez y seis de Noviembre de 1687, nos enteramos de que zabras y barcos forasteros subían hasta el Pedregal, que era el punto de carga y descarga de vena de hierro y otras mercaderías. Los maestros de Ondárroa pagaban dos reales por cada viaje, y los de barcos forasteros, dos reales y medio. La explotación del Pedregal y el cobro de los derechos de la Alhóndiga se remataban

juntamente, y en el 1786 se adjudicaron por la cantidad de setenta y siete ducados de vellón.

Además del Pedregal, que era el punto de carga y descarga comercial, podíamos decir, había otros puntos de embarque en la ría de Ondárroa. Así, en el Acta de visita de mojones jurisdiccionales, hecha por los Regidores de la villa y los fieles de la Anteiglesia colindante de Berriatua, en el mes de Mayo de 1614, vemos la referencia a un «muelle y naza que esta del dcho monjon asta los astilleros dela dcha tierra llana», que, por cierto, estaba desmoronándose en aquella ocasión, y, los Regidores, convinieron su arreglo disponiendo que «al dcho reparo se acudiese segun la costumbre antigua que dixieron ser: que la dcha, V^a abia estado en costumbre de traer piedra y arena y que la dcha Anteiglesia la cal y manufatura de canteria». Por lo visto este muelle de piedra, aunque en aguas de la ría de Ondárroa y para el servicio de la misma, estaba emplazado en la jurisdicción de Berriatua, y lo reparaban a medias.

Esto es casi lo único que hay de muelles en los tiempos pretéritos de Ondárroa, pues como he dicho, los barcos debían varar en los arenales de la villa ya que el río estaba sin canalizar. Sin embargo, debía haber una o varias «lengüetas», que serían unos paramentos de piedra que salían del arenal, verticales a la línea de tierra, buscando el agua, y en los que atracarían las embarcaciones para dejar o cargar la gente y las artes de pesca. En el libro de cuentas del Regimiento de la villa, correspondiente al año 1785, hay una partida de «veinte y ocho reales pagadas al cantero Antonio de Plaza por acabar de componer la lengüeta de la ribera»; y otras de peonaje a un hombre y una mujer, por el mismo concepto.

Pero lo que constituía el verdadero puerto de Ondárroa era el puente; ya hemos visto cómo el Privilegio de 10 de Noviembre de 1335 imponía un derecho de cinco dineros por cada nave que pasase bajo él, y el benemérito Iturriza,

en su Historia de Vizcaya, decía que el puente tenía unas argollas donde se amarraban las embarcaciones mercantiles, venaqueras y chalupas. El puente fué durante varios siglos, de madera, pero el Regimiento, en su sesión del día 24 de Julio de 1689, considerando que «los más de los años, a causa de las grandes avenidas, se ruina y lleva el agua de que resultan considerables gastos y daños», pensó en la conveniencia de hacerlo de piedra, y como no tenía recursos propios para su erección, en el mismo Concejo se acordó pedir la real licencia para vender unas tierras que poseía en la anteiglesia de Berriatua, al fin indicado, «en consideración de los motivos tan justos y utilidad tan conocida». Estos motivos tan justos y conocidos no eran sólo los daños que causaban los aguaduchos «y los flujos y reflujos cuando se altera la mar»; sino también el que daba la triste circunstancia de que la villa no tenía fuente en su casco y habían de ir a buscar el agua a la otra orilla, lo que no podían hacer, claro está, cuando las riadas cuarteaban la estructura del puente de madera.

No hemos hallado dato alguno sobre cuándo se hizo el puente de piedra, que es de suponer, dado el agobio que refleja el acta de la sesión a que nos hemos referido, se hiciera enseguida; lo que sí hemos visto, es que cien años después sufrió una seria avería, pues el día 14 de Marzo se hizo venir de Azpeitia, para que la reconociese y propusiera lo que procedía, al Maestro Francisco Ibero, «por haber caído una de las noches últimas el lienzo de pared que hacia el Oriente tenía el encajonado del puente de esta villa, entre sus arcos y el humilladero de la Piedad».

Pero ni el puente con sus argollas, ni las pequeñas lengüetas que se clavaban verticalmente en el cauce del río para que los pescadores pudieran atracar sus lanchas al socaire de las mismas, podían llenar las aspiraciones mínimas de los ondarreses. La arena entraba a raudales con las crecientes, reduciendo la superficie aprovechable

del curso fluvial. Fué preciso llegar a la segunda mitad del siglo XIX para que se iniciara una obra que podía ser eficaz.

Sin embargo, acaso no empezaron con la construcción de muelles. Mal que mal, allá estaba el arenal, junto a la Iglesia, donde los pescadores podían varar sus lanchas, y las argollas del puente en que poder amarrarlas. Peor era que no fueran un lavadero en condiciones, para poder presentar una pesca bien limpia y aderezada en sus cestas, en competencia con los de Lequeitio y de Motrico, y, en el año 1848, la Cofradía de Mareantes vendió la casería de la Magdalena y sus pertenecidos, que poseía en término de Berriatua, y encomendó la redacción de un proyecto de lavadero al Arquitecto de Vergara, don Mariano José Lascurain, a quien ya conocemos por obras portuarias en Fuenterrabía. Según los documentos que se conservan en el Archivo de la Cofradía, se liquidó la obra en 6.418 reales. Esta obra debió ser considerada en su tiempo como un verdadero alarde, pues Delmas decía que era «un lavadero sin igual en puerto alguno del mar Cantábrico».

Quizá entonces se construyera también el primer trozo del muelle de ribera, pues once años después, en 1859, el Ayuntamiento acordó «extender» el muelle de la Ribera desde el ángulo de la Lonja de Domingo de Lecue hasta la esquina oriental de la casa de don Francisco Ventura de Arana. Iniciadas estas obras de canalización ya no se podían detener; y, en efecto, vemos que el 1861, se acuerda su continuación, desde el Puente Viejo a salir a las arenas; este proyecto se desarrolló con arreglo a la traza del Arquitecto Lascurain; todo el bajo había de ser de piedra caliza, y se liquidó la obra en 49.541 reales sin contar los cimientos que fueron ejecutados por administración, por el Ayuntamiento. Ya tenía Ondárroa un buen trozo de muelle y, por consecuencia, de río canalizado. Pero había que seguir, las cosas no pueden dejarse a medias; y, en

el año 1866 se acuerda la construcción de otro trozo mayor, desde el Puente Nuevo hasta la Casa Escabebería; debía ser bastante más extenso que el anterior pues se remató por el precio de 82.631 reales. El Arquitecto Lascurain decía en la Memoria de éste: «si el muelle de 1862 entre el Puente Viejo y los muros de la Iglesia ha dado tan buen resultado, sin embargo de su poca extensión, el nuevo, entre el puente de arriba y el citado muelle, será mejor por su proximidad a la lonja del pescado».

Con este encauzamiento del río, en un buen trozo de su orilla occidental, Ondárroa, Ayuntamiento y Cofradía, había conseguido reducir la contención de arenas en su orilla y facilitar las operaciones de embarque y desembarque, pero la entrada de arenas seguía igual y, por lo tanto, la mejora portuaria era poco apreciable. Para lograr este objetivo se encomendó el estudio al técnico Don Amadeo de Lázaro, quien después de una información cerca de los mareantes y pescadores de la población, proyectó en el 1862 un muro desviaolas, de cuya obra tenemos escasísimas referencias pero sí, que dos años después, en el 1864, el Ingeniero Lafarga tuvo que hacer importantes reformas en aquél, por falta de talud.

Pero esto de desviar las olas que entraban en el cauce del río inquietando las embarcaciones fondeadas y arrasando no sólo grandes masas de agua sino también de arena en suspensión, era un problema grave que inquietaba profundamente a los mareantes ondarreses, y como no habían conseguido nada práctico con el proyecto anterior, puestos de acuerdo Ayuntamiento y Cofradía, encomendaron la redacción de un proyecto a D. Sabino de Goicoechea, que fué aprobado en 28 de Febrero de 1878. Es el llamado Muelle de la Cofradía; salía y sale, de la punta de Berriatua, aguas arriba de la playa de Arrigorri, en dirección N.E. con una concavidad E. y una longitud de 212 metros lineales. Fué una gran obra para su tiempo, y sobre todo para las escasas posibilidades del Ayuntamiento y la Co-

fradía, pero no dió el resultado que se esperaba. Costó 152.627 pesetas. En el año 1892, Don Juan Eguidazu hizo algunas obras de mejora en él. Al llegar a la penúltima decena del Siglo, el Ayuntamiento sintió el deseo de continuar la obra de encauzamiento y canalización del río, que tan buenos resultados, aunque no completos, había conseguido con los muelles de ribera de Lascurain, de los años 1862 y 1866, y primero construyó un muelle de escollera que partiendo del astillero de Icaran se prolongaba en una longitud de 95 metros y, después otro, por medio de pilotes recubiertos y unidos por un forro de madera, que alcanzaba una extensión de 148 metros. Pero fué un completo fracaso pues las arenas lo rebasaban y se formó un gran playazo, pasado el Muelle de la Cofradía. Pero el Ayuntamiento no se desanimó y obtuvo una R. O. en 21 de Octubre de 1887 que le cedía los terrenos que ganase al mar, a la ría, mejor, mediante la construcción de un muro de mampostería, en la orilla occidental; que inmediatamente llevaron a vías de ejecución. Pero como no retiraron la escollera anterior, ni dieron al muro la longitud suficiente, no dió el resultado que hubiera podido esperarse.

Poco después se construye un muro dique de encauzamiento y canalización, en la orilla oriental, en Arrigorri, complemento del Muelle de la Cofradía y, en el año 1903, Don Juan Eguidazu, que tanto hizo por este puerto, propuso la construcción de un gran muelle, que siguiendo el del Ayuntamiento del año 1887, continuara el encauzamiento del río, por Poniente, hasta Punta-Coach, fijando el cauce definitivo, y otro, dique rompeolas, que partiendo de la Atalaya fuera hasta las referidas peñas de Punta-Coach. Como consecuencia de estas obras quedó encauzado totalmente el río desde su bocana, y además dejó una zona húmeda, al interior del muro de encauzamiento, donde más adelante se formaría la dársena exterior, el verdadero puerto de Ondárroa.

Al pasar los años, se hacen obras diversas de mejora,

reparación y limpieza, y la Diputación de la Provincia adquiere la draga «Euskal-Erria», que bajo la dirección de los Ingenieros de Obras Públicas primero y de los del Grupo del Puerto después tanto había de contribuir a la mejora de todos los de Vizcaya y muy especialmente, de éste.

En el año 1922 terminan las obras del muelle-rompeolas que fué destruído por efecto de los temporales poco después. Se formuló un nuevo proyecto que fué aprobado por R. O. de 18 de Febrero de 1925 y se prolongó el dique del Este o contramuelle y el rompeolas del Morro, formando la bahía. Esta obra realizada por el Estado con la cooperación de la Diputación Provincial costó 1.200.000 pesetas.

Como en este muelle de encauzamiento se había abierto una bocana para desagüe y limpieza del río se pensó en aprovechar la zona interior para formar el verdadero puerto a que antes nos hemos referido y, en efecto, el 10 de Mayo de 1932, se aprobó el proyecto de un puerto interior en la dársena que formaba aquél, con un muelle de 275,50 metros. Más tarde se hicieron escolleras, rampas, para su mejor utilización y, en 1944, el Ingeniero Jefe del Grupo, Sr. Lequerica formuló un proyecto para el mejor aprovechamiento interior, destinando la zona Norte para parejas de altura y embarcaciones de cabotaje, y la zona Meridional, con la construcción de un muelle sobre pilotes, en una longitud de 100 metros, para los barcos de bajura; y, por fin, Ondárroa ha encontrado su puerto que el Ayuntamiento tiene el deseo de poner bajo el nombre de Don Juan Eguidazu en reconocimiento a lo mucho que trabajó por él.

Lequeitio

La Carta fundacional de esta linda villa vizcaína, que otorgó doña María Díaz de Haro, en 1325, no contiene

tampoco otras referencias al puerto o a la mar, que las simplemente geográficas en función de linderos jurisdiccionales. Pero los privilegios de los Señores no son nada, por antiguos que sean, junto a las leyendas, y en Lequeitio hay la vieja tradición, de que la Virgen de la Antigua apareció en la playa, en pleno Siglo VIII. Como el cronista, nauta en deseo, piensa que las leyendas no pueden entrar por tierra en las playas, pues para eso está la mar, que es por donde entran las olas, no siente reparo ninguno en declarar a la Virgen de la Antigua primera mareante de Lequeitio. Fué ella, con su arribada milagrosa o legendaria a la playa, quien señaló el establecimiento del puerto lequeitiano en el arenal. Ya tenemos, pues, un destino a cumplir: Lequeitio por el puerto. Y en efecto, el año 1354, nueve después de la fundación, Alfonso XI dió un privilegio «haciendo merced a los pescadores que viniesen a poblar el puerto de la villa de Lequeitio, por tiempo de cinco años, que no pagasen al Preboste, sino de cada 18 pescados, uno, en lugar del quinzavo, o uno de cada quince que había costumbre de pagar».

Los pescadores de la costa debieron responder en buen número a esta invitación del Rey Sabio, pues enseguida los vemos enredados en un pleito con los de Ondárroa porque iban a buscar madera para construir sus casas y sus naves y la querían sacar a flote por el canal de esta población sin pago de derecho ninguno, pues no en vano habían sido llamados por el Rey. Dirimió el pleito, sobre el propio arenal lequeitiano que andando el tiempo sería el puerto, nada menos que Lope García de Salazar, Prestamero de Vizcaya entonces (19 de Febrero de 1358). La sentencia fué sancionada, lo hemos dicho al hablar de Ondárroa, por Juan Núñez, Señor de Vizcaya y Alférez del Rey, resolviendo «que el Concejo de Ondárroa nin otro ninguno que no demande a ningun vecino nin morador de Lequeitio, en esa agoa de Amallo, por madera que carguen ni compren, nin por engarzo nin por cosa ninguna

que sea de justa, tributo ninguno por razon de usar, salvo si trajeren a cargar en para facer reventa en ello, et no los creyeren por su palabra que les juren aquellos que cargaren sobre Santos Evangelios que no llevan para facer reventa si non para su casa, o para su nao, o para su pinaza...». Es decir, que los lequeitianos podían sacar madera, por el puerto de Ondárroa, con solo jurar sobre los Evangelios que era para construir sus naves o sus pinazas. Ya tenemos pues, una exención fiscal de carácter proteccionista de una industria, y como tal, la concesión no tardaría en dar sus frutos. No es pues una aventura el que supongamos en Lequeitio, en el Siglo XIV, unos astilleros, fueran mayores o menores.

El primer puerto lequeitiano hay que buscarlo en el curso del río Ea, salvados los arenales, ya lo hemos dicho al hablar de los puertos desaparecidos y de los pleitos de la Villa con las anteiglesias fluviales; sería allí donde se construirían las naos y las pinazas a que se refiere la aludida sentencia de 1338. No sabemos que entonces hubiera muelles ni obra de fábrica ninguna que defendiera las embarcaciones fondeadas en sus aguas y facilitara las operaciones de carga y descarga, pero no tardarían en sentir preocupación por obras portuarias, pues en las Ordenanzas de 11 de Septiembre de 1381 se disponía que dos terceras partes del producto de las lenguas de ballena que matasen los marineros de Lequeitio habrían de dedicarse a la reposición de muelles. Luego los había; claro que no sabemos si esa cláusula es de las Ordenanzas primitivas o de alguna adición posterior.

La primera noticia referente a muelles que hallamos en los papeles del Archivo Municipal, magníficamente ordenado por el siempre benemérito Iturriza, nos viene del 4 de Julio de 1468, en cuya fecha, el Concejo arrendó todos los derechos de nasaje de naves, carabelas, pinazas, etc., a Ochoa Sánchez de Mendiola, por plazo de cinco años, con la condición de que fabricase el muelle nuevo de cal

y canto que estaba empezado, obligándose al Regimiento por su parte a darle la cal que fuere necesaria para la obra. En el año 1468 había pues, un muelle empezado y no debía ser el primero, puesto que se le llamaba nuevo. No queremos pasar por alto la voz «nasaje», que se emplea en el documento y que sin duda, quiere decir «mollaje», pues tanto en los expedientes de Lequeitio como en los de Ondárroa se habla de «naza» como de muelle.

Lo difícil es situar este muelle y más aun, el supuesto anterior, es decir, el viejo. Mi erudito amigo y voluminoso pariente don Juan Irigoyen, con quien es preciso contar para hablar de asuntos marítimos del País, me escribe: «Para mi, el puerto de Lequeitio lo constituían varias porciones señaladas con sus nombres desde la ria canal hasta la actual porción de muelle, que se llamaba, todavía no hace muchos años, *Holandaco-molla*. La primera porción la formaba la misma ria canal aguas arriba, hasta la Magdalena, donde intentaron las anteiglesias hacer un fondeadero para sus pinazas, propósito que no era viable por la incomodidad de servirse de él para faenas de pesca e inconvenientes para la venta. Esta porción de la ria era peligrosa con las grandes mareas que modificaban también sensiblemente las condiciones del fondeadero inmediato, localizado en el lugar donde termina hoy el parque del Palacio de Urizarren, y que seguía hacia el casco de la Villa hasta un punto llamado *Esculpe* o *Escolape*, sobre el mismo arenal. Junto a este *Esculpe* existían los picaderos y rampa, que administraba la Fábrica de la Iglesia de Santa María, cuyo Mayordomo había de actuar como «manobrero» en las «votaciones de barcos», varadas, y sobre todo en el levantamiento de las ballenas que traían a puerto. Fuera de estas porciones del puerto llamadas Rivera, la primera, Concha y Abra la segunda, *Esculpe* la tercera, con sus añadidos anejos del varadero, aparece en los documentos, muy a menudo, el nombre de Kay, defendido con obras; y más comunmente la porción llamada

Naza mayor y, a sus extremos, que corresponde a la parte final de las Casas de Aranegui, el Muelle de Holanda».

Ya tenemos, pues, dibujada por la mano de Irigoyen, la línea portuaria del viejo Lequeitio, que iba en su gran parte, mucho más pegada al casco antiguo de la población, que ha ensanchado su área con sucesivos rellenos, cubriendo los muelles primitivos. Pero el puerto comercial propiamente dicho debía de estar en los últimos trozos de la descripción, es decir, en la *Naza mayor* y en el *Hollandaco-Molla*, que fueron, sin duda, uno de los dos, el que acabó de construir Ochoa Sánchez de Mendiola mediante el contrato del año 1468 a que antes hemos aludido.

En uno de ellos había una lonja, pues en el Archivo Municipal se conserva un contrato de Ajuste sobre la Lonja del cay de Arranegui, otorgado entre la Cofradía y el Ayuntamiento, en 14 de Mayo de 1520.

Como es natural, las obras de uno y otro muelle no se harían de una sola vez sino por trozos y en tiempos distintos, pues después del contrato con Sánchez de Mendiola, se concedió a Lequeitio una Provisión Real, en 13 de abril de 1532, para que pudiese aplicar a los barcos que entrasen en su puerto, el Arancel concedido por Enrique IV a San Sebastián, a fin de que se reintegrase de los 14.000 ducados que le habían costado las obras del Muelle Nuevo.

Como puede deducirse por su costo, este muelle debió de ser obra muy importante para la época, tanto más que a juzgar por el nombre de muelle nuevo que se le da en uno y otro documento, estaba empezado ya en el año 1468, y en el año 1532 se recaban los arbitrios para su pago.

Sería sin duda el que después se denominó *Hollandaco-molla*, seguramente porque atracaban en él los barcos del Norte de Europa, y entre ellos los holandeses que venían en gran número a comerciar a Lequeitio. Todavía se conserva en el Archivo Municipal una probanza, hecha en el mes de Marzo del año 1540, para acreditar que los

bretones y los súbditos de otras naciones que venían con sus mercaderías a Lequeitio, lo hacían de propia voluntad, sin que la villa les forzase a ello por causa ninguna.

Hemos aludido anteriormente al precepto contenido en las Ordenanzas de 1581, de que dos terceras partes de las lenguas de ballenas que se matasen en Lequeitio, se dedicaran al reparo de muelles, aunque hemos dicho que ignorábamos si estaba contenido en las primitivas Ordenanzas o fué consecuencia de alguna adición posterior, pero lo cierto es que debió de quedar incumplido durante algún tiempo, pues en 16 de Febrero de 1607, ambos cabildos, el civil y el eclesiástico, capitularon que en lo sucesivo se diese a la fábrica de Santa María una tercera parte del producto de las ballenas que se matasen en el puerto, por los armadores que viniesen a ella y, las dos tercias partes restantes, se aplicasen para los reparos de los muelles; y que se guardase la misma condición y orden con las lenguas de las ballenas que matasen los de Lequeitio.

Pero los muelles de Lequeitio, no bastaban; fuera porque las embarcaciones quedaran en seco o porque los fondeaderos estuvieren poco abrigados o fueran insuficientes, el Regimiento y la Cofradía encargaron un proyecto de ampliación de los mismos al Maestro Lucas de Longa, que lo redactó en el mes de abril de 1687; el nuevo muelle iba desde la puerta de la Naza hasta debajo de la Casa de la Atalaya, y medía 464 pies de longitud; en los 327 primeros tenía una altura de 21 pies, y 12 de grosor, en los cimientos, y 10 en el remate; en el trozo restante alcanzaba 18 pies de anchura.

A finales del Siglo XVII o comienzos del XVIII debió sufrir el muelle algunas averías aunque no de mucha consideración a juzgar por el costo de las mismas, pues en 21 de Noviembre de 1701 se remató la obra de los reparos en favor del Maestro Cantero Domingo de Urizar, por el tipo de 24 ducados de vellón.

Pero los golpes de mar seguían castigando sin duda, los barcos fondeados en el muelle, y la entrada en el puerto ofrecía bastantes riesgos por lo que, en el año 1705, el Regimiento pidió informe al Maestro Domingo de Andonegui, en razón a la construcción del murallón de Amardarria, pegante a la barra de Isunza.

De mediado el Siglo XVIII tenemos una descripción muy detallada de este puerto. Es una micrografía anónima que se conserva en el Archivo Municipal de la Villa, del año 1735, y que don Pedro Aguado transcribió y dió al público en 1921. Me voy a permitir copiar algunos párrafos, pues aparte de su indudable interés, como la edición fué muy limitada, 100 ejemplares nada más, la referencia es muy poco conocida.

Según ella, «el puerto es malo, así por naturaleza, como por los pocos medios que ha habido para abonarle, tiene dos barras, la una por la parte del lugar y la otra por la de Garraspio; en medio está la isla de San Nicolás Bari; por su ermita que hay en ella, por la parte del lugar entran las chalupas y navichuelos; en marea viva podrá haber agua para navio con carga de 60 toneladas; en las muertas, apenas para 20».

El anónimo cronista cuenta a renglón seguido que a poca marejada que hubiera, era muy difícil la entrada de las chalupas en el puerto, y que para salvar la dificultad se dirigía la operación por medio de señales, desde la atalaya, teniendo en cuenta los golpes de ola; añade que a ese sistema lo llaman *eretia*.

Sigue la descripción portuaria diciendo: «En frente del sobredicho *cay*, paradero de chalupas y navios, hay dos muelles, el uno en línea recta llamado *Nazanueva*, y el otro tortuoso que se llama *Nazazarra*, Nazavieja; por entre estos dos entran dichos navios y chalupas a dicho paradero». Pero a poca resaca que hubiera, la estadía era incómoda y, entonces, las embarcaciones solían fondear en Isunza, que estaba entre la plaza, la acera de las casas

de Arranegui y el peñascal de su nombre. Este paraje de Isunza constituía un verdadero puerto pues estaba protegido por un muelle exterior que evitaba la entrada de las olas.

Cuenta también que en el año 1716 se iniciaron las obras de construcción de un dique desde *Curlunchu* hasta un peñascal frente a la barra «con los dos mil pesos que envió el Coronel Don Francisco de Aguirre Gomendio, Caballero del Habito de Santiago, desde Méjico». Por lo que dice el cronista, la obra fué un fracaso: «El Maestro empezola costosísima, con piedra labrada con cortes superfluos y sobre zampeado; este disparate y mala inteligencia del dicho Maestro fué causa de consumirse el dinero sin efecto alguno, y lo poco que se hizo quedó desmoronado».

Lo que el anónimo cronista no puede referirnos es el muelle sumergible que cerraba el paso entre la isla e Isunza, porque no se había construído cuando hizo su relación, aunque debió de iniciarse muy poco después, acaso en el mismo año de 1735, al menos ésta es la fecha que da al proyecto, don Ramón Adan de Yarza en su Descripción física de Vizcaya. El muro iba desde la margen izquierda de la ría, en Isunza, hasta la costa oriental de San Nicolás, con una coronación muy baja para evitar los efectos de la reflexión del oleaje dentro de la concha; una gran parte de la arena que arrastraba la creciente, en suspensión, quedaba detenida por esta pantalla que contribuyó mucho a la limpieza de la barra. La ejecución se hizo por un sistema muy primario, pues se sujetaron las grandes piedras que formaban la escollera, por medio de grapas. Apadrinó el proyecto, el Capitán de Navío don José Ibáñez de la Rentería. La obra sufrió pronto grandes averías que fueron reparadas en el año 1848 gracias a la munificencia del banquero lequeitiano don José Javier de Uribarren.

En un proyecto de mejora, del año 1865, se hace una descripción desoladora del puerto. Las embarcaciones se veían obligadas a fondear a la boca misma de la dársena,

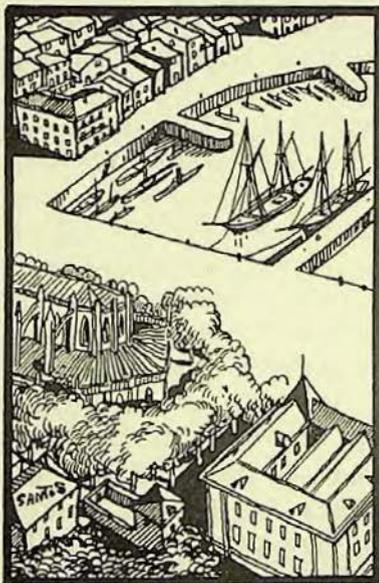
para no perder agua y poder salir cuando les conviniera, pues el interior de ella quedaba en seco a mitad de marea. Sin embargo, la flota lequeitiana era a la sazón de algún respeto, pues aquel año contaba con tres quechemarines, doce lanchones, treinta y ocho lanchas mayores, dos lanchas mayores de cubierta, ocho traineras, catorce portones y dos botes. Entonces se hizo un proyecto de limpieza interior y construcción de un muelle exterior de 70 metros de longitud, que venía a aumentar la superficie de aprovechamiento portuario. Se presupuestó la obra en 1.175.344, reales de vellón.

Pero esta obra tampoco resolvió el problema, por lo que, el Ingeniero Sr. Lequerica, formuló un nuevo proyecto en el año 1883, consistente en la construcción de un espigón al Norte desde la Casa de la Atalaya con una longitud de 112,50 metros para terminar en una curva tangencial de 33,50 metros de desarrollo; y otro, al Sur, dirección N. N.E., de 200 metros de desarrollo.

De forma que la vieja dársena quedaba dentro del puerto proyectado. El autor del proyecto describe aquélla en la Memoria de éste, diciendo que tenía una superficie de 5.500 metros cuadrados, un perímetro de muelles, de 300 metros y una embocadura de 14 metros, abierta al Sur. En las embocaduras seguía quedando en seco.

Poco después, para la defensa del puerto, se proyectó la construcción del dique de Amandarri, que había de apoyarse en esta peña que medía 36 metros; los mercantes y pescadores Lequeitianos se opusieron al propósito porque era creencia general en el pueblo, que aquella peña, a pesar de su volumen, se movía. La creencia tenía todo el aire de un cuento de alucinados, para entretenimiento de las veladas de invierno; sin embargo, el ingeniero, temeroso quizá de las consejas, o respetuoso con las ideas del vecindario, plantó una mira en Amandarri y la sometió a observación durante algún tiempo. Era un cuento más, la mira había permanecido inmutable durante la observación;

y se construyó el dique. Pero como a las consejas de pueblo no se les debe cerrar oídos, aunque se compruebe científicamente su falsedad, en los temporales del mes de Marzo de 1881, se partió el dique, desprendiéndosele un



trozo de 8 metros. El hecho impresionó vivamente la imaginación de los pescadores; ya lo habían dicho ellos, la peña se movía. Don Juan Eguidazu comprobó el destrozo y pensó que los pescadores podían tener razón. El dique estaba perfectamente construido y la forma en que se había producido la rotura era muy extraña. Entonces sometió la peña a nueva observación y resultó que, en efecto, tenía cierto movimiento de «oscilación o cascabeleo», y que, precisamente, había sido la

causa de la rotura del dique. Formuló un nuevo proyecto en el 1896, para apoyar la terminación del dique en unos bajos a doce metros de Amandarri, que no se movían. Se liquidó la obra en 1903 por el precio de 80.020,87 pesetas.

Después vinieron las obras del ensanche de la población que sepultaron los muelles primitivos, y, en el año 1912, se formuló nuevo proyecto de ampliación del puerto, obra del Ingeniero don Fernando Alonso de Urquijo, consistente en la prolongación del muelle avanzado del rompeolas, refuerzo del dique sumergible de Isunza y desrocamiento de bajos en el interior de la dársena.

Ea

Sólo una interpretación generosamente extensiva puede llevarnos a registrar el nombre de Ea, como puerto marítimo; pero dos razones lo justifican, una, que Texeyra lo citara como tal en su famoso itinerario; y otra, su manifiesta vocación marinera. Silenciarlo ahora, después de que lo registró el cosmógrafo, y desconocer la emigración colectiva de los vecinos de Bedarona y Nachitua sería, además de un pecado de omisión, una verdadera injusticia. Aunque los barcos no puedan entrar en Ea, nosotros lo consideramos siempre como puerto, y muchos contrabandistas, los que hacen desembarcos en las noches sin luna, también.

Ea, no existía en la antigüedad, es un pueblo joven que carece de historia. En el término sobre el que se asienta, no había en tiempos más que un arroyuelo que bajaba al mar, por una garganta angosta y retorcida que separaba las tierras de Bedarona y Nachitua. Pero estas dos poblaciones tampoco tenían una historia mayor; eran hijas emancipadas de las anteiglesias de Ereño e Ibarranguelua; y ésta ya había pasado por el dolor de tener que entregarle su dote, a Elanchove, otro hijo rebelde que salió marinero.

El regato, aunque minúsculo en su cauce, abre una fisura profunda en el frontón de la costa por donde penetra el agua salada en las crecientes. Acaso un día subieron las sirenas con la marea y, al sentirse enjauladas en aquel paisaje terráqueo de árboles y helechos, sacaron sus peines de oro y se pusieron a cantar. Lo cierto es que un aldeano de Bedarona dejó las tierras que cultivaba en lo alto del monte y bajó a construir una casa, a la orilla del regato, junto al mar, seducido sin duda por el canto de la sirena. Quizá la oyó también un labriego de Nachitua que, como su vecino del otro lado del río, abandonó sus tierras y levantó una vivienda a la otra orilla, frente a frente de

su rival. Ya no me atrevería a decir que volvieron las sirenas, en noches sucesivas, porque la leyenda podía perder su encanto, pero aun sin la seducción de sus canciones, varios casheros de Bedarona y Nachitua fueron edificando sus hogares, cara a cara, en las dos márgenes del regato. Como el mismo embrujo los había congregado allí, y habían de ser vecinos, tendieron dos puentecitos de lado a lado y establecieron en conjunto una auténtica comunidad que en el 1884 pasaría a tener rango de anteiglesia, absorbiendo las dos municipalidades de que procedían. Y, todo, porque había una garganta, en el frontón de la costa, por la que penetraba en las crecientes, la marea.

Ya se comprende que al hacer sus casas, estos labriegos convertidos en marineros, construirían también un muelle donde poder atracar sus embarcaciones; y, en efecto, en tiempos de Iturriza lo había, así como nueve navichuelos venaqueros y trece chalupas de pescadores. Sin embargo, en el Siglo siguiente, en su delicioso libro *Excursiones y Recuerdos*, Adolfo Aguirre cuenta que «apenas queda alguna (embarcación) para muestra»; y, como si fuera poco, para darnos la impresión de que el pequeño puerto había venido muy a menos, recoge una hablilla maliciosa que circulaba en Elanchove, de que los de Ea no salían a la mar porque temían no poder volver a entrar en el puerto. Sin embargo, es fama de que en las noches sin luna, los carabineros redoblan su vigilancia; y ellos sabrán por qué.

En el año 1895, el Ayuntamiento se dirigió a la Diputación solicitando su apoyo técnico y económico, para la mejora del puerto. El ingeniero de S.E., informó a la Corporación Provincial haciéndole saber que si el puerto de Ea había tenido alguna importancia en tiempos anteriores, podía afirmarse que, a la sazón, no tenía ninguna; sus moradores habían tenido la torpeza de emplazar el puertecito en la margen derecha de la desembocadura, ángulo S.E. de la ensenada, y las arenas lo habían cubierto de tal for-

ma, que quedaba en seco a media marea; no había entonces, en él, ni una sola lancha mayor, sólo botes. No obstante, la Diputación, en premio sin duda a la vocación marinera de los viejos labriegos de Bedarona y Nachitua, acordó conceder para las obras de mejora y limpieza del puerto, 10.000 pesetas, a condición de que el Ayuntamiento de Ea invirtiera 20.000 de sus propios recursos. Pero como esta cifra era excesiva para las posibilidades municipales, se redujo después a 10.000.

A pesar del sacrificio, el puerto de Ea ofrece muy pocas posibilidades. El Derrotero del Instituto Hidrográfico de la Marina, dice: «Solamente pueden entrar en la ria (de Ea) en el momento de pleamar, los lanchones y las pocas lanchas de pesca del país, las cuales se abrigan dentro del reducido muelle que hay por la parte de adentro de la barra. La entrada de esta *es muy angosta y peligrosa* por poca mar que haya». O sea, que el informe oficial de la costa confirma la hablilla que recogió el exquisito escritor Adolfo Aguirre, en la taberna de Elanchove.

Pero siempre salvará a los de Ea, en su destino marinerero, la vocación de Nachitua y Bedarona.

Elanchove

Lo mismo que la de Ea, la Historia de Elanchove empieza ayer; anteayer no existía. El paisajista que lo lleve al cuadro podrá dar al puerto, abierto al socaire del Ogoño, y a las casas que se encaraman unas sobre otras en planos imposibles a los ojos que contemplan el lienzo, toda la antigüedad que convenga al mejor ambiente pictórico, pero la verdad, por encima de la línea y el color, es que Elanchove carece de pasado. En la «Historia general de Vizcaya», escrita por Iturriza en 1785, no figura Elanchove. Y que nadie piense en un descuido del historiador; es fama que Iturriza no tuvo descuidos mayores, fué siempre escri-

puloso como el que más; pero si en esa fecha no había surgido todavía, a la vida administrativa, el historiador no lo podía registrar. Pero si el lector examina con cuidado el Capítulo XIII de su Historia, correspondiente a la anteiglesia de Ibaranguelua, se informará que ésta tenía, a la sazón, 157 casas, «50 de ellas fundadas de dos siglos y medio a esta parte por los pescadores mareantes que radican en el puerto de Lanchobe».

Ya tenemos, pues, una pista; por ella sabemos que mediado el Siglo XVI, empezaron a construirse las primeras casas de este pueblo, simple barrio entonces de Ibaranguelua, y que en el 1785, a pesar de haber transcurrido dos siglos y medio en números redondos, no se habían levantado más que 50 viviendas. Como sus moradores eran pescadores mareantes, debemos pensar que quien los había llevado a aquel paraje, no habían sido las casas sino los barcos. Y, en efecto, el propio Iturriza nos dice, de ellos, que tenían «trece chalupas o barcos de altura». Esta fué, sin duda, la razón del establecimiento; la playa de Ibaranguelua, abierta y poco acogedora, no era lugar adecuado para pescadores, y los que lo eran por temperamento, se trasladaron con sus lanchas, sus artes y sus ajueres domésticos, al socaire del Ogoño, donde levantaron sus casas aunque fuera terreno impropio para un desarrollo urbano; es que no les importaban las casas, sino las lanchas. Y, les importaban tanto, que a pesar de que no tenían más que «trece chalupas o barcos de altura», en el año 1783, construyeron un muelle cerrado que les costó treinta y tres mil ducados; las condiciones del fondeadero, después de cerrado con los muelles construidos por ellos, eran excelentes, pues quedaba defendido de los vientos O.E., SUOS y SE y tenía un calado de 12 a 14 brazas en cualquier marea. Pero eso era entonces.

Y como era «entonces» precisamente cuando se estaba formando Elanchove, ésta aprovechó a conciencia las ventajas y posibilidades que le ofrecía su puertecito hecho

con sacrificio que puede calificarse de heroico, pues treinta y tres mil ducados era mucho dinero para los moradores de 50 viviendas nada más. Pero no hay sacrificio que no fructifique, y las 50 casas del año 1785 se habían convertido en 150, en tiempos de Delmas, es decir, en el año 1864. Este salto, en proporción de uno a tres, no ofrece por sí sólo, a pesar de la fuerza significativa del triplo, un valor exacto de la realidad, porque media la desconcertante circunstancia de que Elanchove podrá reunir, y las reúne, buenas condiciones de abrigo marineró, pero carece de terreno para construir, pues en el escarpe que va desde la Cruz de Berbiquiz a la orilla, no hay un solo trozo de terreno que merezca la condición de solar aprovechable, y todas las edificaciones del pueblo están incrustadas en el talud del monte, escalonados los cimientos de las unas sobre los tejados de las otras, en un apiñamiento difícil y abigarrado que causa asombro a cuantos lo miran.

Pero el viejo puertecito que hizo el milagro de construir 150 casas en el empinado escarpe de Berbiquiz, ya no servía en el año 1865; las arenas amenazaban con sepultarlo; el puerto quedaba en seco al tercio de marea y el antepuerto, a los dos tercios. El ingeniero Sr. Orense redactó entonces un proyecto de ampliación y mejora que no se ejecutó por el momento. Mas gracias a la Memoria del mismo tenemos un conocimiento exacto de cómo era el puerto primitivo; tenía dos muelles exteriores, N. y S., un pequeño muelle interior y muelles de ribera.

El muelle N. medía 107 metros de largo; 6,25 de grueso y 3,35 de altura sobre pleamar viva.

El muelle S. medía 95 metros de largo; 4,75 de grueso y 1,85 de altura sobre pleamar viva.

El martillo interior medía 30 metros de largo; 3,12 de grueso y 1,60 de altura sobre pleamar viva.

Su capacidad era de 4,140 metros cuadrados; 1,800, en el puerto y 2,340 en el antepuerto. «La ejecución mate-

rial, —dice la Memoria del ingeniero Orense—, de estos muelles, es muy esmerada en la parte que se construyó a fines del Siglo pasado (el XVIII) que es casi toda, y se revela en ella la inteligencia del que dirigía, y la corrección y maestría del que trazó las cartas de la obra». El autor de la Memoria atribuye este proyecto a Ingenieros Militares y dice que en el momento, (1865), el estado de conservación de los muelles es perfecto, pero como el interior quedaba en seco, por los aportes de arenas, era preciso hacer un puerto mayor en el que no faltara el agua. Pero no se hizo entonces.

Siguiendo con el puerto primitivo, añadiremos que se hizo sin aportación ninguna del Estado ni de la Diputación. Fué la Cofradía de Mareantes quien acometió la empresa sin otro apoyo que el aval que le prestó la Anteiglesia de Ibaranguelua a cuya jurisdicción pertenecía entonces Elanchove, obligándose como fiadora a correr con los gastos de la obra si la Cofradía no cumplía sus compromisos. Pero los cumplió. Y no hubo necesidad de recurrir al garante.

El proyecto de ampliación y mejora, de Orense, reproducido por el Ingeniero Sr. Goicoechea, en el año 1868, consistía en la construcción de dos muelles exteriores, casi paralelos a los primitivos; el del lado Norte, medía 213 metros de longitud, y el del Sur, 116; aquél se elevaba 1,80 sobre la línea de la pleamar viva. La superficie aprovechable interior quedaba en 14.680 metros cuadrados.

En el año 1868, el Ayuntamiento solicitó una subvención de la Diputación provincial y ésta acordó contribuir a la obra aun sin determinar la cantidad con que lo haría; más tarde, en el 1894, concedió una subvención de 20.000 pesetas; poca cosa, en realidad, pues sólo el muelle Norte había costado 24.000 pesetas.

Las obras iban con una gran lentitud; en el año 1903 el Ayuntamiento volvió a dirigirse a la Diputación interesando otra subvención de igual cuantía para poder aco-

meter en serio, las obras del Muelle S.E. y el dragado del puerto; pero tampoco consiguió nada. Seis años después, la R.O. de 30 de Julio de 1909 aprobó las obras de mejora del puerto que no fueron replanteadas hasta el año 1911; el presupuesto se calculó entonces en 301.434,56 pesetas.

Al año siguiente, el Ingeniero Sr. Ucelay reforma el proyecto añadiendo al mismo, una rampa para la carena y reduciendo la longitud del dique Sur de 185 a 180 metros; el 1914 vuelve a reformarse el proyecto que se modifica de nuevo al año siguiente; y, entre tanto, el Ayuntamiento de Elanchove se dirige a la Diputación declarando que lleva gastadas en las obras del puerto, 379.250 pesetas.

Pero aunque con lentitud, las obras marchan; se derriba un dique interior, se hace el muelle de enlace del astillero con la Casa Lonja, y se trabaja en el muelle Sur, que es la obra más importante. Y, en el año 1916, se liquidan las obras, las ejecutadas hasta entonces, que con la baja de la subasta, se fijan en 291.836,06 pesetas.

Mundaca

El nombre de Mundaca, o Munaka, viene de antiguo, y su puerto, también. Acaso sea la población vizcaína que ha dado más aportación marinera en orden a su densidad censal. Delmas decía que la marina mercante contaba con más de 100 capitanes de largo, 70 a 90 pilotos y 400 marineros en servicio activo, salidos de la pequeña anteiglesia; y Azcarraga aseguraba que, en su tiempo, (1885) sólo una casa armadora dejaba 30.000 duros mensuales en Mundaca, por los sueldos de sus vecinos, colocados en los distintos barcos de la Compañía.

Sin embargo, la proximidad de Bermeo, villa de mucha mayor importancia en todos los órdenes, le ha hecho bastante sombra en la historia. Su verdadero puerto, el surgidero de Portuondo, se consideró siempre como el

antepuerto bermeano, el fondeadero donde anclaban los barcos consignados a aquél, en espera de la marea o del día en que habían de hacer la carga y la descarga. Y, en efecto, el artº 45 de las Ordenanzas de la Cofradía de Bermeo, de 1335, regulaba el servicio de atojaje —atonaje decía el ordenamiento—, desde Portuondo a Puerto-chico como si fuera cosa propia. Esta servidumbre, de una parte, y el sentido imperialista con que interpretaban su fuero municipal las villas vizcaínas, hasta que tuvieron que replegarse a sus cascos urbanos, por el empuje de las anteiglesias que las circundaban, terminaron por dar a Bermeo cierta jurisdicción de hecho, en las aguas de Mundaca, lo que determinó no pocos incidentes y hasta pleitos ruidosos; uno, antes de 1503, que motivó la R. P. de 16 de Octubre de este año, por la que se autorizaba al Señorío a repartir 90.000 maravedises para pagar sus gastos y otro, por lo menos, en 1726, que terminó en la Chancillería de Valladolid.

Las causas venían de muy lejos; en las Juntas Generales del Señorío, del día 22 de Febrero de 1606, la Anteiglesia se quejó ante ellas, de estas ingerencias extrañas, porque estaba en posesión y costumbre inmemorial de que las manifestaciones de los bastimentos que llegaran al puerto de la puebla y al surgidero de Portuondo, se hicieran ante los fieles de Mundaca precisamente. Debió de ser justa la queja porque las Juntas resolvieron que se estuviera a la costumbre. Y, al año siguiente, en la sesión de 8 de Marzo, se dispuso que en los puertos de Mundaca, y Portuondo y Rentería de Ajanguiz se midiera el trigo, el centeno y la cebada con la llamada fanega mayor, es decir, la de diez y seis celemines.

Estos dos acuerdos de las Juntas del Señorío nos hablan, como de cosas distintas, como en efecto lo eran, del puerto de la puebla y del surgidero de Portuondo. Este, situado en pleno canal, es un puerto desaparecido y como tal lo hemos referido en el capítulo correspondiente, por

lo que no tenemos que volver a ocuparnos de él en este lugar.

El otro, el puerto de la puebla, es el verdadero puerto de Mundaca, encerrado en una pequeña ensenada, aguas arriba de la barra, abierta al ESE. El hombre ha tenido poco qué hacer en él, unas lengüetas que estrechan la boca, aparte de otras interiores, y los muros de ribera para buscar el calado y facilitar las operaciones de carga y descarga.

Es indudable que alguno de estos muelles es muy antiguo. Sin embargo, la referencia más remota que he podido encontrar viene del año 1656. En las Juntas del Señorío de aquel año, el procurador juntero de Mundaca se lamentó de que su muelle se hallaba caído y arruinado con evidente perjuicio para los barcos que entraban en el puerto; luego existía de antes. Manifestó también, que en anteriores ocasiones de deterioro había sido la puebla la que había atendido a su reparación, pero que entonces no podía hacerlo por las muchas cargas que pesaban sobre ella a causa de los servicios de S.M. Y, como si fuera poco, añadió en defensa de su petición, que era el puerto más antiguo de Vizcaya. Dudo que esta afirmación fuera cierta; le movió a hacerla, sin duda, la creencia de que Mundaca era la población primera en el tiempo, del Señorío, por el hecho de que ocupaba el primer asiento en sus Juntas. Conmovidas las Juntas Generales acordaron contribuir a las obras con 4.000 reales de vellón.

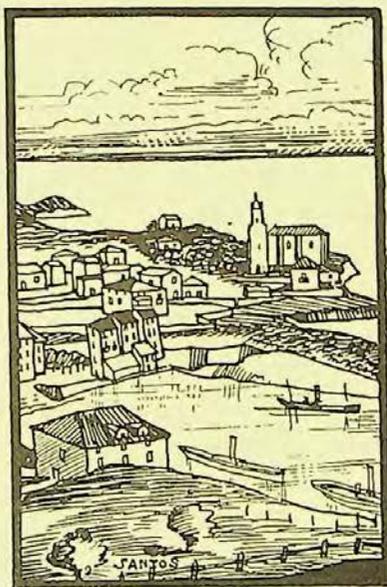
Más adelante, en el 1790, las Juntas encomendaron a don José Ramón de Aldama, el estudio de habilitación de un puerto en la Tierra Llana del Señorío. Fué sin duda la protesta de las anteiglesias contra las villas, y, más concretamente, contra Bilbao, cuyas relaciones se hallaban a la sazón, en un punto muy crítico; un antecedente del proyecto del Puerto de la Paz. En las Juntas del año 1792, Aldama presentó el proyecto, que era precisamente en Mundaca. Lo justificaba diciendo que su barra tenía mucho

mayor calado que la de Portugalete, pues daba 18 pies de fondo en las bajamares vivas, 33 en las pleamares y 17 en las mareas medias; la orientación de la bocana y su anchura eran excelentes también, pues permitían la entrada a vela con los vientos del Oeste, Noroeste, Norte, Nordeste, Este y Sureste. Una delicia. Consistía el proyecto en la construcción de un muelle de 1.400 pies y la creación en Luno de una plaza comercial, sin Consulado, claro está, sometida directa e inmediatamente a la Diputación, para que la gobernaran las anteiglesias. Lo malo era que costaba mucho dinero, pero los procuradores no se arredraron por esto y convinieron en que se abriera una suscripción pública en las provincias vascongadas; ¡y en América! Pero ahí quedó el proyecto, no sin la protesta de Bilbao, como es de suponer.

Al margen de este gran proyecto, el pequeño puerto de la cala mundaquesa seguía cumpliendo su modesta función de albergar las lanchas de sus naturales. En el año 1855, el Regimiento de la anteiglesia sacó a público remate ciertas obras de reparación de los muelles antiguos y la construcción de un morro, que fueron adjudicadas al contratista Joaquín de Arrizabalaga, por el precio de 24.000 reales de vellón; mas al morro proyectado hubo que darle un replanteo distinto al señalado en la traza del proyecto porque resultaba que el suelo en aquel punto era fango y no piedra firme como se suponía. Esto dió lugar a algunas incidencias que quedaron cortadas, lo mismo que las obras, con los acontecimientos de Octubre de aquel año. Hecha la paz después del abrazo de Vergara, tenían que continuar las obras y se encomendó un nuevo proyecto al arquitecto Don Antonio de Goicoechea. Pero el presupuesto era ahora bastante más elevado pues ascendía a 48.000 reales, con los que se pretendía reparar la lengüeta antigua y construir el morro. Las obras habían de satisfacerse a medias entre el Ayuntamiento y la Cofradía; y como el Ayuntamiento no tenía recursos bastantes solicitó de las Juntas

la debida autorización para establecer una imposición de medio real por cada fanega de sal que entrara en el puerto, pero aquéllas se limitaron, en el año 1844, a autorizar el arbitrio sobre la que consumieran los vecinos de la población.

En estos años volvió a plantearse, otra vez, el viejo proyecto de canalizar la barra de Mundaca que, como en las anteriores ocasiones, no prosperó; primero, en el año 1822, en que la Diputación encomendó el estudio al arquitecto Don Juan Bautista Belaunzarán; más tarde, en el 1832, que tampoco pudo hacerse nada, a causa de la guerra civil, que estallaría al año siguiente; luego, en el 1841, por iniciativa del Corregidor que, por cierto, sufrió un serio desplante del Alcalde de



Bermeo; nuevamente en el 1864, en que el Ingeniero Jefe de la Demarcación de las Provincias Vascongadas, don Juan Orense, haría un estudio de canalización hasta el barranco de Oca, con un presupuesto de siete millones de reales; y, por último, en 1884 en que don Juan Allende Salazar, diputado por el distrito, conseguiría la Ley de 14 de Agosto que creaba la Junta de Obras del Puerto y Ría de Mundaca. Ahora iba en serio; el ingeniero don José Lequerica hizo un nuevo proyecto y, en 20 de Junio de 1903, se subastaron las obras. Pero a la postre ha quedado en un proyecto de urbanización, más que portuario; los bajeles no subirán ya a «la puente de Guernica».

Pero Mundaca seguiría cuidando su puertecito para

las lanchas pesqueras de su matrícula, y las de recreo de los Capitanes retirados que no se resignan a no salir al mar. En el año 1930 Don Juan Eguidazu hizo un proyecto de varadero, con presupuesto de 11.986,60 pesetas, y reconstrucción del contramuelle por 36.895 pesetas. Y, el Ayuntamiento atiende con primor urbano los alrededores del puerto que, por su situación y el paisaje que lo circunda, es realmente encantador.

Bermeo

La primera referencia escrita, al puerto de Bermeo, viene por lo menos del 1120 de la Era, año 1082, en que una escritura de donación al Monasterio de San Vicente de Ugarte de Múxica habla de la «*eclesia Sancti Michaelis arcangelis in portu de Vermelio*». Aunque la Carta fundacional de la villa, lo mismo que las demás vizcaínas, silencie el puerto, un documento de 18 de Marzo de 1269, de Don Lope Díaz de Haro, vuelve a referirlo, al ordenar a los de Aboniga que retirasen las cinco cabañas que tenían en él, y las colocasen en el egido de la villa.

Después, sería difícil encontrar documento alguno que se refiriera a Bermeo, que no hiciera mención de su puerto; es él, precisamente, quien da personalidad y relieve a la población. Las Ordenanzas de la Cofradía de Mareantes, de 1352, nos hablan de tres puertos en Bermeo, Puerto-chico, Puerto-mayor y Portuondo. Pero el puerto propiamente dicho era el primero, Puerto-chico, el actual de este nombre, aunque sin muelles ni obra de fábrica ninguna; un surgidero natural, abierto a mano derecha entrando, de la cala bermeana, defendido por la restinga sobre que se levantaría más tarde el guardamar de Santa Clara. Era allí donde a la sazón se guarecían las pinazas. El artículo 28 de las Ordenanzas, decía: «*Otrosi hemos de costumbre antigua y ordenamos que cada y cuando algu-*

nas pinazas vinieran de la mar al puerto chico y siendo en el dicho puerto engorjado o puesto en seco, que ninguna otra pinaza que después llegare, que no sea osado de la tomar su lugar donde tuviese su imada ni le pasar delante so pena de quinientos maravedises, para el altar y los pobres».

Era también en Puerto-chico donde se regulaba la salida de las embarcaciones, en caso de mal tiempo: «Otro si hemos de costumbre antigua y ordenamos que cuando alzaren las señas en el puerto chico por rezelo de mal tiempo que ninguno ni algunos no vayan a la mar a pescar so pena de quinientos maravedises la mitad para San Pedro y la otra mitad para los Mayorales», decía el artículo 35 del mismo ordenamiento.

El segundo puerto, el Mayor, era el Artza, la cala comprendida entre las peñas de Boniach y Lamiaren, verdadero saco, en cuyo fondo desagaba el río Artigas, hoy canalizado y cubierto. Sería en él donde fondearían, acaso sea más propio vararían, los barcos grandes, naos, navíos y carabelas que no pudieran entrar en Puerto-chico. Hoy es difícil localizarlo en su estado primitivo porque una gran parte de él, la destinada precisamente a puerto, está ocupada por el Parque de Ercilla, después del ensanche de la población; llegaba entonces la zona marítima del Artza, hasta el Portal de San Miguel, el Portal de Guevera y el Cantón inferior de Aróstegui, es decir, el paseo de D. Diego Lope Díaz de Haro. En el plano topográfico de la villa, del Arquitecto Belaunzarán, del año 1820, puede verse perfectamente toda la amplitud de la gran cala bermeana, antes de la expansión urbana del año 1890. El abrigo del puerto, aparte del que brindaba la propia cala, estaba al socaire y protección que ofrecían los peñascales de Santa Eufemia, verdadera península dentro de la gran ensenada, que separaba Puerto-chico de Puerto-mayor. Constituía zona de expansión de este puerto, el curso del río Artigas donde estaban los astilleros y por donde subían las pina-

zas, para dejar la pesca en las escabecherías, a las horas de la pleamar.

El tercer puerto a que se refieren las Ordenanzas de 1355, Portuondo, no era realmente bermeano, sino un surgidero natural en la ría de Guernica, jurisdicción de Mundaca. Se conoce que era allí donde los barcos grandes que venían a Bermeo, fondeaban en espera de marea o de día propicio para la carga y la descarga. La jurisdicción en él fué causa de incidencias y pleitos que hemos señalado al hablar de Mundaca. Aunque las Ordenanzas no lo señalan, aun había otro puerto, en su término, surgidero mejor, la cala de Machichaco que registró Texeyra, como nido de piratas, y en la que en nuestros días hay una boya con ancla de 5.000 kilos y 17 metros de fondo y un muerto de 1.000 kilos unido a aquélla por cadena.

Presentados los puertos en su primitivo estado, acaso convenga que antes de empezar a hablar de las obras en los mismos, que no se iniciaron seguramente hasta fines del Siglo XV, registremos la existencia de una calleja del Bermeo antiguo, que va a desembocar a Puerto-chico, y que tiene por nombre La Rochela, calle o cantón de La Rochela. Este nombre es lo suficientemente significativo, conociendo la historia comercial del País, para suponer, sin riesgos mayores, que en tiempos remotos había establecidos en ella, uno o varios agentes de la población francesa que tan profundas relaciones comerciales tuvo con nuestros puertos; en San Sebastián había también, y hay, una calle de los Esterlines y, en Lequeitio, un *Holandako-molla*, que acusan parecido origen. Sería sin duda más difícil y peligroso que, sin otros antecedentes, pretendiéramos determinar la época del establecimiento de los agentes comerciales de La Rochela, en Bermeo; sin embargo, quizá podamos aventurar, aun como mera hipótesis, que bien pudiera ser que viniera de antes el villazgo bilbaino, —1300—, en que los comerciantes burgaleses

traían sus sacas de lana al «caput vizcaiae» para embarcarlas con destino a los puertos del Norte de Europa.

Y quién sabe si no fué para atender a las operaciones de carga y descarga de este tráfico para lo que se hizo el primer muelle en Bermeo. Ni el Puerto-chico ni el Puerto-mayor reunían, por sí, muy buenas condiciones portuarias. Seguramente que los golpes de mar saltarían en aquél, por encima de la restinga, inquietando la tranquilidad de las pinazas, cuando por estar la marea arriba se hallaban a flote, y las olas penetrarían en la ensenada y harían bailar los cascos pesados que fondearan en el Artza. Sin embargo, Bermeo era «caput vizcaiae» y, precisamente en su iglesia de Santa Eufemia, juraban los Fueros del Señorío, los Reyes y los Señores. Así se explica que sus mareantes quisieran tener un muelle, un muelle simplemente; no era mucho pedir. Sabemos de este deseo por la Real Provisión de 9 de Septiembre del año 1500 que dice: «que a cabsa de ser brarua la costa e puerto de mar de la dicha villa e para onrrar e noblecer e para que se faga la carga e descarga de las mercaderías que a ella vinieren, las dichas sus partes tienen encomendado a facer un muelle e dis que para aquel acabar e reparar la dicha villa no tiene propios ni rentas». La página es patética; la costa era brava, los buenos vecinos de Bermeo querían honrar y ennoblecer su nombre por los anchos caminos del mar, tenían mercaderías que cargar y descargar en su puerto, y carecían de muelle dónde hacerlo; y lo que aun es peor, de propios y rentas con qué ejecutarlo y repararlo. Sin embargo ya habían empezado su construcción; y en efecto, nos cuenta Zabala, el historiador local, que seis años antes, en el 1494, iniciaron las gestiones para la imposición de una sisa que aun autorizada no bastó al propósito, por lo que hubieron de provocar aquella Real Provisión que les puso en condiciones de terminar las obras de un muelle en el Artza, para el atraque, la carga y la descarga, que él supone acabado hacia el año 1503.

Pero esto no bastaba; era tan sólo un primer paso, pues un muelle pegado a tierra podía facilitar las operaciones de carga y descarga pero no mejoraba en nada las estadías de las embarcaciones en el puerto. Fué preciso llegar al año 1560, y que hubiera en Bermeo un constructor, Juan Ugarte de Velsua, el maese Velsu, que adquirió alta reputación tanto por la construcción del de su pueblo como por las obras del «pasadizo» de Guetaria, para que el Puerto-chico que se abría al socaire de las peñas de Santa Clara quedara convertido en un verdadero puerto. Ya no se trataba de un muelle pegado a tierra firme, si no de un dique, un guardamar, que cimentado sobre los cantiles bajos cerraba en parte la concha y defendía el puerto menor transformándolo en un excelente refugio, para aquellos tiempos. La obra costó mil cien ducados según nos cuenta don Carmelo Echegaray.

Mas esta obra, a pesar de estar perfectamente cimentada y haber sido sabiamente construída, no podía ser muy duradera. Todos los días y todas las noches, durante meses y años, las olas rompían contra el paramento exterior del guardamar, a veces dulce y suavemente, pero otras, con saña terrible; y siempre, tanto cuando actuaban con fiereza como cuando lo hacían con dulzura, el agua se filtraba entre las juntas de los sillares debilitando la unión de su conjunto y limando las piezas que lo formaban. El hecho es que en las Juntas del Señorío, del día 17 de Junio de 1587, el Bachiller Belendiz en nombre de Bermeo pidió favor y ayuda para reparar el muelle que, según dijo, se hallaba muy averiado. Pero no tuvo suerte el Bachiller pues el Regimiento provincial le contestó diciendo que no había dinero en el arca. Acaso el Ayuntamiento y la Cofradía hicieron algo por su cuenta para reparar el daño, pero no fué bastante, pues unos años después, el día 28 de Febrero de 1590, Bermeo, representada esta vez por el Bachiller Aróstegui, volvió a interceder la ayuda del Señorío; no cabe duda de que eran muy justas sus razones;

«el puerto que tiene (Bermeo) es franco y sin barra para reparo de todo género de navíos de que se le sigue universal provecho a todo el Señorío; porque se aprovechan los de fuera de la villa, como los demás, de todo género de mercaderías y bastimentos como en la venta y despacho de sus haciendas, por cuya causa pidió y suplicó al Regimiento que está muy adeudado y pobre (la villa), sin ser ayudado por los que así reciben provecho, le ayuden el Señorío, las villas y ciudad». Fuera porque en esta ocasión el representante bermeano utilizara una mejor dialéctica, o porque la caja de la Provincia estuviera en mejores condiciones, lo cierto es que la Junta resolvió la concesión de 300 ducados que se pagarían dentro de los tres años siguientes; la mitad por las villas y ciudad y, la otra mitad, por la tierra llana.

Pero toda la ayuda es poca para conservar un puerto; y Bermeo, que sufrió además un gran quebranto con el desplazamiento del comercio exterior del Señorío y parte de Castilla, a Bilbao, luchaba denodadamente para atender y conservar el suyo, mas averiado cada año que pasaba. Después del incendio de 21 de Marzo de 1722, que asoló la población, levantándose sobre sus propias ruinas sacó fuerzas de flaqueza e impuso una sisa extraordinaria por cascos y personas que salieran a navegar, para reparo de muelles, pero nada bastaba. Según Zabala, el 4 de Enero de 1724, el Ayuntamiento acordó acudir con presteza a la reconstrucción de aquéllos «menos del lienzo que estaba apeado desde Santa Clara hasta las peñas, por ser necesario mucho dinero de que no se disponía». Era tanto como renunciar a las obras ejecutadas en el mismo, con tanto sacrificio, para volver a un estado primitivo.

Pero esto no podía ser y, en el 1733, la villa hizo un nuevo esfuerzo en el Puerto-chico que volvió a derrumbarse dos años más tarde.

Añade Zabala que «en 1765 cerrábase, con piedra sillar, por la banda de la ría, la *mingaya*, o lengüeta del

puente del puerto mayor, hundido por las avenidas de las aguas, pues se apreciaba que la barra del puerto menor iba cegándose». Se refiere sin duda a la boca de entrada a Puerto-chico, mejor dicho a la obra de fábrica que prolongaba en el Artza la defensa de la reslinga natural que cerraba aquél por el Este.

Pese a tantos destrozos que sufrió el puerto de Bermeo, durante esta época, gozaba de la más alta reputación; hablando de él, Iturriza, decía: «El puerto es el más famoso que hai en toda la costa del mar océano cantábrico por razón de la mucha pesca que se coge, y para el abrigo y defensa de las embarcaciones hai puerto cerrado con grueso muelle».

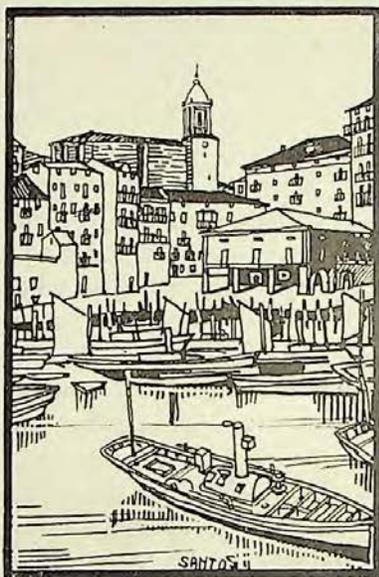
Pero este muelle, ya lo hemos dicho, se quebraba constantemente, constituyendo para el Ayuntamiento verdadera ruina, pues el Señorío no fué con Bermeo demasiado generoso. En el año 1823, como hubiera necesidad de nuevas obras de reparo, fué la Cofradía la que se obligó a su pago, comprometiéndose el Ayuntamiento a entregarle las rentas del arriendo de los arbitrios de cestería, envasaje, herbaje y mollaje para que atendiera con ellas a los réditos del principal que había de contraer para la ejecución de la obra.

En su Historia de Bermeo cuenta Zabala que en el año 1859, el Ingeniero de la demarcación de Obras Públicas, Don Amado Lázaro, formuló un proyecto de obras en el puerto, con un presupuesto de 185.459 reales que fué aprobado por el Gobierno, que dispuso su ejecución si el Municipio contribuía con el cincuenta por ciento del importe de las mismas; se aumentaron los derechos de fondeo, carga y descarga, y comenzaron las obras en 1862, que fueron terminadas en el 1879. No nos dice el historiador local a qué obras se refería este proyecto pero, además, creo que hay alguna confusión en sus afirmaciones, ya que es muy extraño que unas obras iniciadas en el 1862 terminaran en el 1879, bajo el mismo proyecto, y que sien-

do uno o varios, se consumieran 183.459 reales nada más durante 17 años de obra. Y, en efecto, fueron varios los proyectos que se ejecutaron durante este plazo; el del Ingeniero don Amado Lázaro se llevó a cabo en el año 1863 y consistía en la construcción del muro occidental del canal de entrada al Puerto-chico, que por cierto era de arcos, en su primera parte, como un verdadero puente, para que los golpes de la ola pasaran por sus ojos y se evitara, en lo posible, la reflexión de las olas tanto en el curso del canal como en el interior de la pequeña dársena; la parte ciega de este paramento terminaba con un martillo para la mejor defensa del abrigo portuario que, por lo visto, no dió el resultado que se esperaba. Pero después de ejecutada esta obra se produjo la guerra civil de 1873; a consecuencia de ella tanto el de Bermeo como los demás puertos del País estuvieron completamente abandonados durante varios años, y después de la paz hubo necesidad de atender en serio a su reparación. Por lo que afecta al de Bermeo, formuló el proyecto oportuno, en 27 de Octubre de 1877, el ingeniero don Genaro Miranda, que fué aprobado por R. O. de 6 de Marzo de 1878; consistía en la reconstrucción del muelle occidental del canal, que estaba arrumbado, extracción de los trozos del paramento desprendidos, levantar la obra del martillo, que hemos referido, que impedía que la fuerza viva de las olas fuera a morir en las peñas, y cortar un poco la cabecera del muelle. Pero más tarde, el ingeniero Don José L. Torres Vildósola completó el proyecto de Miranda, y esta obra complementaria se liquidó en el año 1.881 bajo un presupuesto de 25.588,07 pesetas.

El año 1882 fué mal año para el puerto de Bermeo. Según una Memoria del Ingeniero don José Lequerica, las olas del 26 al 27 de Octubre alcanzaron «una altura extraordinaria y quizá nunca conocida» y caían «con desusado ímpetu sobre las fábricas de la coronación del muelle (el exterior de Santa Clara) que consiguieron aplastarlo, digámoslo así, bajo el peso del líquido elemento». Este furio-

so temporal deshizo materialmente un trozo de muelle de 20 metros de longitud; tenía en su base 10 metros de anchura y 8,50 en la coronación. Proyectó y dirigió la obra de reconstrucción el expresado ingeniero Sr. Lequerica, y se liquidó en 17.155 pesetas.



Al finalizar el Siglo le correspondió el turno al Puerto mayor, que ocupaba en su gran radio, una amplia zona marismosa que llegaba, como hemos indicado, al casco urbano de la población, la calle del Mar, hoy Lope Díaz de Haro, sin utilidad portuaria alguna, pues quedaba en seco durante gran parte de la marea. Con un doble propósito urbanístico y portuario, el Ayuntamiento solicitó la concesión ad-

ministrativa de 16.000 metros cuadrados de zona marismosa, que el Municipio se comprometía a rellenar después de construir un muro-muelle de 275 metros de largo, tangente al morro del dique del Oeste, del Canal del Puertochico. La concesión le fué otorgada por R. O. de 27 de Octubre de 1.890 y, después de no pocas dificultades quedaron terminadas las obras en el año 1905.

Pero esta obra, aun siendo importantísima, no bastaba; la bocana del saco de Artza tenía un amplitud y una enfilación peligrosas y, en el interior, las embarcaciones carecían de calado bastante y no tenían tampoco la debida tranquilidad en sus fondeos. Uno tras otro se sucedieron los proyectos para la construcción de un rompeolas desde La Bañera a Bonitoach; primero en los años 1901 y 1902,

después, en los 1907 y 8, pero nada se consiguió. Fué preciso llegar a la luctuosa noche del 12 al 13 de agosto de 1912, de tan tristes recuerdos en el litoral vascongado, en que una espantosa galerna hizo naufragar veinte lanchas mayores y perecer a ciento veinticinco marineros que no pudieron entrar en el puerto. España entera se conmovió; el Gobierno cursó órdenes telegráficas y se formó un nuevo proyecto que fué aprobado por R. O. de 1913; el ingeniero fué un bermeano ilustre, Don José C. de Uclay que, como es natural, lo hizo con el mayor cariño. Por la Memoria del mismo sabemos que había a la sazón en Bermeo, 60 vapores pequeños de 10 a 15 toneladas; 40 lanchas, de 48 a 52 pies de eslora y 12 y 1/2 de manga, llamadas lanchas mayores que se dedicaban al bonito y, en invierno, al besugo; 70 potines, de 28 a 34 pies de eslora, que hacían también merluza y besugo; 60 traineras de 42 pies y 130 entre *baidacos* y botes. La superficie del puerto medía 11'3 Has y 1 estaba materialmente ocupada por la flota. Consistía el proyecto en la construcción de un dique concertado, de 500 metros de longitud, que partiendo de La Bañera se apoyara en las peñas de Bonitoach hasta el meridiano de la punta de Lamiaran; pero a la hora de la ejecución hubo que reducir su longitud a 275,50 metros, es decir hasta Bonitoach. Más tarde, en el 1929, se acordó completar la obra y que construyeran los 244,50 restantes, pero no se hicieron más que 7, quedando por tanto incompleta.

Entre los años 1931 al 33 se construyó el dique rompeolas del Sur de Artza, que arrancaba de Quicumbera, bajo la casa de Arzadun, estrechaba la boca del abra bermeana, y se proyectó la construcción de un gran dique contra-muelle exterior que salía de la Punta de Lamiaran y, aunque se anunció la subasta para la ejecución de la obra, no se ejecutó.

Ultimamente, bajo la dirección del Sr. Lequerica se

han ejecutado importantes obras interiores que han transformado el viejo surgidero de Bermeo en un excelente puerto.

Baquio

El escudo del Ayuntamiento de Baquio luce un barquichuelo sobre olas encrespadas, levantando la grimpola de su mástil, más alto que la torre de la iglesia que también figura en el blasón. Viéndolo es forzoso pensar que Baquio sea puerto. Y si se le ve desde el mar, aupado el caserío en la pendiente del monte, tras la playa que se forma en la ensenada abierta entre la punta Barasorda y la isla escenográfica de San Juan de Gaztelugache y su corte, también; el navegante que pasa de largo ha de creerlo, a la fuerza, un pueblecito de pescadores. Sin embargo todas las guías del país, antiguas y modernas, presentan a sus habitantes como labriegos y, por si no bastara, Adolfo Aguirre, en sus *Excursiones y recuerdos*, dice que las relaciones que tienen con el mar se limitan a la recogida de maderos y restos de naufragios que, alguna vez, arroja a la orilla. Claro que siempre se exagera algo. De todos modos Baquio de Baquio reúne malísimas condiciones portuarias; abierta la playa al Norte, de par en par, no es fácil entrar o salir de ella cuando se quiere. Sin embargo, el agua salada sube por el río Estepona hasta el molino de Urquiza y nunca falta una lancha amarrada a los bordes, en prueba de que sus moradores sacan del mar algo más que la madera que viene a sus orillas. Y esto ya es razón bastante para que no pueda silenciarlo, en este derrotero.

Arminza

Este es uno de esos puertecitos apartados de las rutas generales del País, y disimulados en su difícil geografía, que

forzosamente han de hacer pensar mal al viajero que lo visite. Y sin embargo, Arminza no es un puerto de contrabandistas; es fama que sus moradores son gente honorable que da poco trabajo a los carabineros, y, conviven fraternalmente con ellos. Pero la cala, una ensenada defendida por una restinga, es más que sospechosa. Si el viajero no viera enseguida a un carabiniere junto al muelle, pensaría que el Servicio de Represión del Contrabando no se había enterado de que allí había un puerto. El benemérito Iturriza no dice nada de él al hablar de Lemóniz, a cuya jurisdicción municipal pertenece; y Delmas, se limita a contar que había una batería con dos cañones de a 18 que desaparecieron antes de la guerra civil; ¡sabe Dios por qué!

Pero el puerto existía desde antiguo. En su sesión de 11 de Noviembre de 1854, el Ayuntamiento de Lemóniz se dirigió a las Juntas Generales del Señorío haciéndoles saber que los fuertes temporales de aquel otoño habían cubierto la barra y canal de la pequeña ensenada, de piedra suelta, en tal cantidad que hacía muy difícil y peligrosa la entrada de las embarcaciones; el propio Regimiento municipal presupuestó la obra de limpia en mil reales de vellón, y, como no los tenía en las arcas, solicitaba la debida licencia para imponer una sisa de medio maravedí por cada libra de pescado que se cogiese, cualquiera que fuese su clase, «salvo el que se pescara con vara o caña desde las peñas».

Se limpió el puerto, y los de Arminza pudieron volver a pescar langostas, que es fama son las mejores de la costa vizcaína.

Acaso fuera esta circunstancia la que determinara la publicación de la Ley de 8 de Junio de 1883 que declaraba a Arminza, Puerto de refugio. Hecha esta declaración oficial, el ingeniero Don José Lequerica formuló el proyecto de unas obras importantes en el mismo, que no llegaron a realizarse.

Don Manuel de Azcarraga es el primer historiador,

que yo sepa, que concede alguna importancia a este puertecito; dice de él que «reune, para asegurar la vida de los pescadores, una ventaja excepcional sobre todos, absolutamente todos, los puertos de la costa cantábrica». No seré yo quién le discuta tan rotunda afirmación.

Pero a la terminación del Siglo pasado no se había hecho obra alguna en este puerto. En un informe del Ingeniero de la Diputación, del año 1895, se dice que el puerto es completamente natural y que el hombre no ha hecho nada por mejorarlo. Fué entonces cuando se volvió a airear el proyecto de Lequerica para construir un muelle, al fondo de la ensenada y recrecer la restinga que lo defendía; se calcularon las obras, con bastante elasticidad, en 50 ó 60.000 mil pesetas. Se pidió al Ayuntamiento de Lemóniz que contribuyera a ellas con el 25 por 100 de su importe, y la Diputación, en el año 1896, subvencionó al Municipio con 8.000 pesetas para descargarle, aunque en parte, de su aportación.

Fué preciso llegar a los años ubérrimos que siguieron a la guerra de 1.914, para que la Diputación, sospechosamente protectora de los pequeños municipios de la provincia, encargara a su ingeniero Sr. Langarica, que redactase el proyecto del puerto de Arminza en el que se invirtió una suma muy superior al valor de todas las embarcaciones que había entonces, hubo antes y habrá en lo sucesivo en aquella encantadora ensenada. Se hizo un gran muro rompeolas sobre la restinga, paralelo a la línea de la costa, se acondicionó el muelle del fondo; y, poco más tarde, se entregó el puerto al Estado.

En el año 1932, don Juan Eguidazu hizo el proyecto de la construcción de los dos muretes que cerraban defendiéndola, la entrada de la ensenada, cuya obra, ejecutada por administración, se liquidó en 42.567,28 pesetas; y todavía en el 1942 se formuló un proyecto para prolongar en diez metros, el espigón del Oeste y hacer ciertas obras de desroque en el interior.

Plencia

El hecho de haber incluido a Plencia entre los puertos desaparecidos no justificaría que la excluyéramos de los puertos en actividad. Cuando se trae como ella una historia marítima, tan antigua que viene desde su propia fundación, no se puede perder de forma que no deje huella ninguna. Quien tuvo y retuvo algo conserva siempre, y Plencia aun tiene una ría ancha por la que le sube, dos veces cada día, el encanto singular de la marea, renovándole su condición marinera.

Se abre la ría a la Concha de Plencia formada por las puntas de Machilando y Barrica por el Oeste y la playa de Górliz al Este. Pero en ella no se puede fondear, hay que subir la ría para buscar abrigo. Antes, en tiempos de Iturriza, amarraban los barcos en los arcos del puente de la villa, y es él quien nos cuenta que en el año 1780 había ciento cincuenta pataches y navichuelos que navegaban a La Habana, Francia, Holanda e Inglaterra. Sin embargo, apenas tenía obras portuarias, unicamente un muro de ribera, que servía de muelle, que iba desde el puente mismo hasta la plazoleta, y que era donde atracaban los barcos para la carga y la descarga. En el 1858 se construyó un trozo, entre el puente y el molino de Errotondo, por 8.980 reales. En el 1864, según Delmas, ya no entraban los barcos en Plencia, lo impedían los grandes bancos de arena que se formaban en la barra, y por el mismo tiempo, Adolfo Aguirre escribía: «En Plencia no se pesca: una sola lancha vimos fondeada en el río, y probablemente se destinará al pilotaje. Es verdad que había un quechemarín amarrado al muelle; pero parecía colocado allí para adorno de la decoración, o como si representara la nave que figura en el escudo de la villa, queriendo demostrar que es puerto».

No obstante este venir a menos del puerto de Plencia,

la Ley de 20 de Mayo de 1888 lo declaró puerto de interés general, de 2.º orden, y el Ayuntamiento se apresuró a solicitar la construcción de un dique rompeolas cuyo proyecto fué formulado por el ingeniero don José Lequerica.

Pero el plan más importante fué el del año 1907, consistente en la construcción de un dique rompeolas que arrancando de la isla de San Valentín se desarrollaba hacia la parte Este, contorneando los islotes de Las Arco-tes; un muro de encauzamiento que arrancando en la ladera O. de la desembocadura de la ría terminara en el citado rompeolas. Fué aprobado el plan por R. O. de 23 de Abril de 1908 y adjudicadas las obras en 151.500 ptas.; pero el rematante renunció a la contrata por lo que hubo necesidad de nueva subasta que se adjudicó, en Julio de 1909, en 199.577,59 pesetas. En Octubre de 1915 se hizo la recepción provisional de la obra.

Por esta época fué aprobado el proyecto de un dique de contención de arenas que había sido redactado por el ingeniero Don José Churruca. Este proyecto sufrió varias modificaciones y se replanteó, al fin, en cumplimiento de una R. O. de 4 de Diciembre de 1919 que disponía se disminuyera su concavidad en la confrontación de la punta de Churua, aproximándose todo lo posible a la línea de pleamar viva equinocial; el trazado tenía dos curvas, la primera de 37 metros y la segunda de 130. Ascendía su presupuesto a 121.746,42 pesetas. Se terminó la obra en el 1923 y, en este mismo año, completando las obras de mejora del puerto, se aprobó la voladura de ciertas rocas.

En el 1921 se aprobó el proyecto de construcción de una rampa en las proximidades del muro de contención de arenas, con una anchura de seis metros, treinta de longitud y diez por ciento de desnivel; dos años después se aprobó un proyecto, complementario al de 1915, para la extracción de la escollera antigua que hubo junto al canal, y que la piedra extraída fuese depositada en la prolongación del dique.

La R. O. de 12 de Junio de 1926 aprobó el encauzamiento de la margen derecha, hasta la plaza de la villa, y en el 1934 se proyecta el encauzamiento en el punto Churua, de la orilla izquierda y, más adelante, el Ingeniero Jefe del Grupo, Sr. Lequerica, proyecta la construcción de un canal de 95 metros y 15 de ancho, para facilitar el acceso de las embarcaciones al fondeadero.

Algorta

Diffícilmente hallaríamos en tiempos remotos, un puerto, por pequeño que fuera, en jurisdicción de la anteiglesia de Santa María de Guecho. Poco importa que Algorta, su barrio marinero, esté a caballo del mar y extienda su caserío por una vaguada socairada y defendida hasta la misma orilla. Portugalete no lo hubiera consentido; desde Doveña a Mañacoz sólo en su término podían cargar y descargar las naves. Y, si alguna vez, los vecinos de Algorta, desconociendo esta prerrogativa de la Carta puebla portuguesa, trataron de descargar unas pipas de vino nada más, en sus aguas, el Alcalde de la Villa, celoso de sus deberes, decomisó la mercancía. Desde Zorroza hasta el mar sólo en Portugalete cabía carga y descarga. Varias sentencias y Ejecutorias lo acreditaban así.

Sin embargo, la Anteiglesia de Guecho estaba, como hemos dicho, sobre el mar, y, lo que es más importante aun, a este respecto, sobre una de las orillas de la ría por la que subía la marea hasta Bilbao. Y daba la circunstancia de que en su término corría un riachuelo, el Guerezalu, el Gobelas, al que se le hizo responsable, en tiempos, de la acumulación de arenas en la barra, que tanto dificultaba el comercio de Bilbao e incluso el de Burgos. Por eso, en 20 de Junio de 1545, se otorgó una escritura entre la Anteiglesia de Guecho, y la Villa de Bilbao, su Universidad y la Casa de Contratación de Burgos, para la ejecución

de ciertas obras de desviación del curso del río, construcción de un puente y un muelle. Sin duda fué, esta última parte, exigencia de los algortefños que querían tener su puerto. Pero ni Bilbao, ni su Universidad, ni la Contratación de Burgos cumplieron la capitulación por lo que, en 9 de Julio de 1568, Guecho consiguió una Ejecutoria para cumplimiento de lo pactado. No obstante este poder concedido a la anteiglesia, alguna quiebra debía encerrar, cuando en vez de hacer uso de él, para evitar gastos, y que hubiera paz, según la verdad oficial, se sometieron las diferencias al arbitraje de Diego Pérez de Fuica, nombrado por Bilbao, y de Juan Basurto de Acha, por Guecho, para que dirimieran la cuestión; y éstos dispusieron que se destinaran 700 ducados, que se sacarían de los derechos que se cobraban por la entrada en la ría, para la construcción de un muelle en Algorta. Sin embargo no aumentó, por esto el fuero algortefño, pues los Amigables componedores dijeron: «declaramos e mandamos que el dho lugar e Muelle de Algorta asi en mar como por tierra no pueda haber ni ahia agora ni en ningun tiempo carga ni descarga alguna».

La pregunta salta a los labios: ¿si no podían cargar ni descargar en Algorta, para qué querían un muelle? La respuesta es tan clara que no puede hacerse esperar: para el practicaaje. Es fama que los Algortefños, han sido siempre unos prácticos de puerto, excelentes. En los primeros tiempos de la navegación en la ría bilbaina, esta función la monopolizaron los portugalejos hasta el punto de que quizá fuera ella la razón del villazgo. Pero después, los privilegios de la Carta fundacional llevaron a los hombres de la villa de doña María la Buena, al mar largo y ancho, y el practicaaje, —el lemanaje,— quedó reservado en casi su totalidad a los de Algorta, los de Ciérvana y los de Santurce. En la primera relación de Pilotos lemanes que siguió a la Ordenación de 1561, figuran 14 de Portugalete, 19 de Santurce y 20 de Algorta, pero un Siglo des-

pués, en el año 1699, hay 17 en Portugalete, 22 en Santurce y 79 en Algorta. Así se comprende que los vecinos de la anteiglesia de Santa María de Guecho quisieran tener su muelle aunque no pudieran cargar ni descargar mercancías en él. Así, leemos en Labayru, que en el año 1627, Guecho construía uno de los muelles de su puertecito, para refugio de naos y pescadores, y que el Señorío, por acuerdo de su regimiento, de 12 de Septiembre del año anterior, le otorgó una ayuda de 80 ducados para la atención de estas obras.

Cuenta Iturriza, que en el año 1785, Algorta tenía buenos muelles para el abrigo de 17 barcos o chalupas de pescar y 98 casas donde habitaba la marinería, y que «las más de ellas son fundadas de tres siglos a esta parte». Fué el servicio de lemanaje, sin duda, quien determinó su construcción, a juzgar por el gran número de pilotos lemanes con que contaba Algorta, sin que con esto queramos decir que no hubiera pescadores, pues el rigor del fuero portugalujo de no permitir la carga y descarga fuera de su puerto, fué cediendo poco a poco.

A fines del Siglo XVIII, el barrio de mareantes de Algorta que se empinaba sobre el puerto llegó a adquirir tal importancia que, en el año 1793, edificó la capilla de San Nicolás de Bari, Patrón de la Cofradía de Pescadores, que prestó función espiritual de ayuda de parroquia hasta el año 1863 en cuya fecha construyó el Ayuntamiento, a sus expensas, la Iglesia Parroquial; y, entonces, secularizada la Capilla, se destinó a Colegio de Náutica.

Durante el Siglo XIX, el Ayuntamiento hizo diversas obras en el pequeño puerto pesquero; en el año 1879 construyó el muro de contención y rampa, en la parte Sudeste, bajo el presupuesto de 2.168 pesetas, pero anunciadas las obras a subasta se adjudicaron a los contratas Bautista de Andonegui y Martín de Arizpe, por el precio de su proposición, de 1.968 pesetas; en el año 1884 se trazó un proyecto de reforma importante con un presupuesto

de 363.706,63 pesetas, pero no pasó de simple proyecto; doce años más tarde, en el 1896, el Municipio se dirigió al Ministerio de Fomento reproduciendo un escrito de 1889 solicitando la construcción de un muro de contención y la carretera adyacente, y comprometiéndose a pagar con cargo a los fondos del común, una tercera parte de las obras. Se colocó la primera piedra, solemnemente, el día 10 de Enero de 1898, y se liquidaron las obras en 220.324,33 pesetas. Pero, en realidad, esta obra más que del puerto es de la playa contigua al puerto.

Pero una vez construido el puerto exterior de Bilbao, el viejo puertecito de Algorta quedaba fuera del abrigo que unas brazas aguas arriba, ofrecía el contramuelle y, la Dirección General de Obras Públicas, a sugerencia sin duda de D. Evaristo Churruca, dispuso en 1 de Octubre de 1903 se construyera una dársena, al socaire del contramuelle, que viniera a sustituir al puerto viejo, que tenía muy malas condiciones, para que los pescadores de Algorta pudieran fondear sus lanchas en ella. Aprobado el proyecto por R. O. de 12 de Mayo de 1905, se subastaron las obras, poco después, que fueron adjudicadas al contratista D. Francisco Bustinza, por la cantidad de 317.600 pesetas. Defiende la dársena un muelle exterior, que arrancando del contramuelle avanza 200 metros, paralelo a la carretera que bordea el abra. La anchura interior entre paramentos, mide 50 metros, y está provisto de buenas escaleras y magníficas rampas. Y el viejo puerto de Algorta ha desaparecido prácticamente aunque conserva todavía su singular carácter marinero, y algunas lanchas pescadoras que los habitantes del barrio no se han decidido a llevar a la nueva dársena de gasolineros de verano y botes de recreo.

Los puertos del Nervión

No sería hábil ni justo que al arribar a las aguas del gran río vizcaíno tratáramos de estudiar por separado,

como unidades propias e independientes, las distintas calas y surgideros que ha habido y hay en él. La geografía manda y, el puerto lo constituye el estuario, el abra y la ría, desde donde comienza el abrigo hasta donde permite el calado fondear los barcos. Poco importa que haya un muelle aquí y otro allí, y que hayan sido hechos con los recursos del Regimiento de Portugalete, del Consulado de Bilbao o, en función unificadora y universalista, por la Junta de Obras en nombre del Estado, la verdad es que el puerto es uno y, como tal, indivisible. Todos los pleitos sostenidos a través de los siglos entre el Consulado y Portugalete no han sido más que lucha de banderizos podíamos decir, guerra entre hermanos, por un fuero de dominio en él. Pero el puerto no se podía partir como si fuera un patrimonio; otra cosa son los muelles que, como es natural, pertenecen al que los hace.

Aceptada la unidad del puerto surge como primer problema el de su denominación. Lo he huído deliberadamente, acoguéndome al nombre del río, para no darle el de Bilbao, que no creo que fuera justo. Estimo que tiene mejores títulos Portugalete pues no en vano lo lleva en las mismas entrañas del topónimo. Sin embargo renunció a dárselo para que no pueda decir nadie que tomo partido.

Bien es verdad que Bilbao es anterior en el tiempo a Portugalete, como entidad jurídico-administrativa: su villazgo data del año 1300 mientras que el de su hermana en la ría viene del 1323; y que don Diego López de Haro al dar a aquél, el fuero, dijo que lo hacía a la «población e villa que dicen el puerto de Bilbao». Pero ya no es cierto que le otorgara también amplias exenciones «en el *vuestro* puerto de Portugalete», como algunos han sostenido leyendo *vostro* por *nostro*, pues aparte de que el límite jurisdiccional de la primera villa terminaba precisamente en el fondón de Zorroza, carecería de sentido el que el puerto de Portugalete fuera de Bilbao y que, siéndolo, se le otorgaran exenciones en el mismo. A Bilbao no le dió D. Diego

más que la parte superior del Puerto, es decir, la cabecera. Pero ya entonces, y aun sin haber sido instituido su villazgo, Portugalete debía ejercer alguna jurisdicción portuaria. En la misma Carta bilbaina, y precisamente en la discutida cláusula del *nostro*, se establecía que los barcos que entraran o salieran de Bilbao «pagando las costumbres e los derechos del Señor», no pudieran ser embargados por razón de precio y, aunque les concedía exenciones de nave y de bajel, tanto en la barra como a lo largo del canal, habían de pagar, como hemos dicho, «las costumbres y los derechos del Señor». No interesa a nuestro objeto cuáles fueran estas costumbres y derechos, pero sí dónde y quién los hacía efectivos.

El dónde no parece que ofrezca demasiadas dificultades conjeturales, pues refiriéndose la cláusula a imposiciones en la barra y el canal, tenía que ser a la entrada, pues de no ser así hubieran quedado prácticamente exentos los barcos que no subieran aguas arriba, y no hay noticia de tal exención. Aceptado el dónde, el quién surge por lógica deducción, ya que si se cobraban, como es natural, a la entrada, no había otros para poder hacerlos efectivos que los moradores de Portugalete aunque no tuvieran villazgo. ¿No se referirán estas costumbres, a los derechos de practicaje que ejercerían los portugalujos, desde el primer instante?

Es éste sin duda, el primer acto de intervencionismo portuario en el abra y canal del Nervión y forzoso es admitir que no lo ejercerían los bilbainos sino los portugalujos hasta que, andando el tiempo, saldrían en competencia los de Algorta, los de Santurce y los de Ciérvana, que aun estaban más cerca del mar y fuera de la barra precisamente.

En la confirmación de la carta bilbaina, por doña María Díaz de Haro, en 1310, fiel transcripción de la anterior, ya no se habla en la discutida cláusula, de *nostro* ni de *vostro* sino que empleando una expresión mucho más

propia, se dice «en el puerto de Portugalete», a pesar de no haber sido creada a la sazón, esta villa. El resto de la cláusula y la totalidad de la confirmación son reproducción literal de la primitiva; no hay más variante que la de «en el puerto de Portugalete»; es decir, que doña María la Buena rectificó el error cometido en la Carta del villazgo de Bilbao y reconoció en la suya, que el puerto era de los portugalujos que lo habían ganado con sus chalupas, enseñándoles a los mareantes y mercaderes la derrota del canal, para llegar sin peligros de varadas ni de aguaduchos, a Bilbao.

Esta Carta, como confirmación de la anterior, no contiene, al igual que las demás de Vizcaya, salvo la de Plencia, concesiones de tipo marineró; habla de labrar, de plantar, de ruedas de molino y de terrenos y diezmos; era, en fin, el Fuero de Logroño. Forzoso es reconocer que los Señores de Vizcaya se inspiraron en un espíritu plenamente terrícola, al fundar las villas del Señorío. Los Reyes, en cambio, tuvieron un sentido más marineró, pues inmediatamente después de la fundación de Bilbao, el 4 de Enero de 1301, Fernando III concedió a los bilbainos, el derecho de que pudieran andar a la pesca, que los barcos que entraran en Bilbao con mercaderías, no pagasen diezmo ninguno, y que los naturales que fueran a Sevilla no satisficieran más derechos que los que abonaban los genoveses y los vascones. Este Privilegio vino a ser la patente náutica de los bilbainos, y justo es reconocer que les fué otorgada apenas nacidos. Pero en el año 1323 se produjo un hecho que había de influir en alto grado en la historia del Puerto, la fundación de Portugalete. Esta Carta puebla, aunque de sabor terrícola también, contenía bastantes concesiones marineras: «Otrosi les doy por términos de la mar, desde el río Lombar, donde se parte la tierra del Rey, et de Meñacoz fasta la Luchana, et los pescadores que morasen en este término, que vengan con el pescado a la dicha villa de Portugalete e que den el quincio

del pescado al Señor segun en Bermeo. E mando que dentro de estos terminos sobredichos, tambien por mar como por tierra, que non haya otra ninguna carga nin descarga de pan, nin de sal nin de otra cosa ninguna salvo en la dicha villa de Portugalete».

Ya tenemos dos villas con jurisdicción propia, y un solo puerto verdadero. Bilbao tenía a su favor, como en las herencias antiguas, la primogenitura, 23 años contaba a la sazón, la edad de los grandes propósitos, y, posiblemente, poseía también un puente que le permitía cruzar el río y abrir comercio a uno y otro lado del mismo. El camino de Castilla llegaba a él, y, los barcos podían subir hasta sus estribos. Como punto de confluencia entre vías marítimas y terrestres, el emplazamiento era perfecto. Pero a la boca de la ría, junto al mar, estaba Portugalete, con propia personalidad y derechos en el puerto, que veía pasar por delante de sus casas, los barcos que subían y bajaban, que probablemente habían tenido necesidad de pedir su auxilio para cruzar la barra o subir o bajar el canal que sus hijos conocían mejor que nadie. Esta servidumbre, forzosa podíamos decir, hubo de crear un derecho en su favor, junto a los que la Carta fundacional le concedía, a los que no renunciaría fácilmente aunque otra cosa pretendieran en Bilbao.

Pero Bilbao, a caballo en el supuesto puente —si no estaba construido ya no tardaría en levantarse, pues hay noticia de él, en el año 1335—, sita a la orilla del camino que venía desde el corazón de Castilla, y recibiendo dos veces cada día, el aliento de la marea y con ella los barcos que amarraban junto a aquél, no podía desaprovechar lo privilegiado de su posición. Estaba llamada a ser un emporio comercial y a dar al puerto una vida intensa y creciente, y no defraudaría a su destino. Difícilmente podíamos decir cuándo empezó esta actividad, pero se ha afirmado que los bilbainos fueron mercaderes antes que ciudadanos, y, Van den Bussche asegura que en 1350,

Vizcaya tenía una factoría en Brujas. Acaso en los primeros años del Siglo XIV, Bilbao no pusiera más que el puerto y los bajeles; quizá fueran los castellanos, más habituados al comercio por su proximidad a los árabes, y mejor conocedores de las posibilidades comerciales de Francia y Flandes, por la savia que corría por las rutas de Santiago, quienes trajeran las gallinas de huevos de oro, pero los barcos y el puerto no podían discutirseles. Así, el 8 de Septiembre de 1350, Eduardo III de Inglaterra escribe a los de Bayona mandándoles que hicieran la guerra a los vascos, que con sus naves arruinaban el comercio inglés, y, antes y después, se repiten las concordias y estipulaciones referidas a una actividad marítimo-comercial de los pueblos de nuestra costa.

Ya se comprende que los bilbainos no habían de conformarse con desempeñar el papel de simples armadores, y que una vez metidos en el juego del traigo y llevo pedirían plaza en el de compro y vendo, que sería sin duda más rentoso. Y, en efecto, enseguida vemos a los vascos, a los «vizcaínos», —vizcaínos en sentido extensivo, se comprende—, establecidos en Burdeos, en la Rochela, en Nantes, y en Brujas, en donde adquieren carta de naturaleza comercial.

Y esta autoridad nace y crece en el puerto de Bilbao, en su gran parte; y con ella las prerrogativas, las franquicias y los ordenamientos. El 1372, al confirmar Juan II, el Privilegio fundacional de la Villa, establece en su favor un verdadero Código marítimo-comercial: dispone que la madera, leña, teja o piedra que llegara a Bilbao, sea franca y libre; que no paguen a la guarda del agua «que dicen husan»; que los vecinos de la villa que vayan a pescar en el Señorío, «con rredes et con trainas et contra mallas», puedan hacerlo sin traba ni embarazo; que todas las «cosas que truxieren, llevaren, también por mar como por tierra salvo el peaje de la vena que rretenga para mi», sean libres; y que «las venas ayan camino por cualquier lugar, para el puerto, pagando la heredad».

Ya está el puerto sometido o una actividad febril para la época y, como si lo dicho no bastara, lo confirman los registros de embarcaciones bilbainas, «vizcaínas», mejor, en los puertos del Norte de Francia y de Flandes. Es natural que supongamos hubiera en este tiempo algún muro de contención en el río, junto al puente de San Antón, donde pudieran atracar las naves, para sus operaciones de carga y descarga. Y, en efecto, nos dice Guiard que en el año 1402 se menciona la edificación de muelles en esta parte. A más abundamiento, añade que en el año 1462 se construyó «el cai de la Calle Somera, del puente de la calle de Santiago y se comenzó el del portal de Santa María». Ahí estaba, indudablemente, el viejo puerto de Bilbao; y la lonja, también, junto al puente y al río. Fué desde él donde se establecieron las relaciones comerciales con el interior de Castilla, y con el Noroeste de Europa, que convertirían a la villa bilbaina en el punto comercial más importante de todo el litoral cantábrico.

Pero Portugalete, a la boca del puerto, no renunciaba a su fuero, lo que debió producir cierto embarazo en el tráfico y no poca preocupación en Bilbao. Sin embargo no faltaba buena voluntad por una y otra parte, pues en el año 1463, las dos villas acuerdan nombrar amigables componedores para resolver las diferencias entre ellas, y éstos resuelven que los dos regimientos levantarían las imposiciones y monopodios que tenían establecidos y que, no obstante, una y otra podrían establecer tributos sobre la carga y descarga que se hiciera en sus muelles, para obras y reparos en los mismos, cuyo laudo nos pone en conocimiento de que igual que en Bilbao, en el año 1463, había unos muelles en Portugalete y que, desde entonces por lo menos, ambas orillas contaban con unos recursos para obras y reparos en ellos.

Este laudo, ceñido como es natural a las diferencias entre los contendientes, no podía impedir a Portugalete el ejercicio de su fuero, en la entrada del puerto, frente a los

demás, y debió seguir ejerciéndolo, pues diez años más tarde, el 16 de Marzo de 1476, la Reina Isabel dirigió una Carta Real a Ochoa Ortiz de Montellano y Pedro Martín de Bilbao, vecinos de la villa del abra, prohibiéndoles que cobrasen como venían haciéndolo, cien maravedises por cada fardel de ropa que entraba en el puerto, contra cuyo tributo se habían alzado, por estimarlo abusivo, el Prior y Cónsul de Burgos.

Al margen de estas diferencias, de régimen interno podíamos decir, mediado el Siglo XV, nuestro puerto había adquirido importancia de vuelo y revuelo internacional, pues en el año 1453 había un Cónsul vizcaíno en Brujas quien, con los mercaderes de su provincia establecidos en aquella población, entabló el famoso pleito del colegio de los escabinos, con los mercaderes de Castilla, sobre la capilla de Monasterio de San Francisco. Como la gran parte del comercio español con Flandes, se hacía en esta época a través del puerto bilbaino, la presencia de los mercaderes castellanos y vizcaínos en Brujas, con sus cónsules respectivos, revela un tráfico portuario intenso, en Bilbao. Y refuerza la tesis el hecho de que estos mercaderes, agentes quizá fuera más propio, «vizcaínos», llegan a adquirir tal importancia y arraigo en Flandes que, mediado el Siglo, se constituyen en Comunidad y construyen en Brujas la *Casa de Vizcaya* o *Prætorium Cantabricum*.

El llamado *Fuero viejo* de Vizcaya de 1452 contribuyó mucho a desarrollar la vida portuaria bilbaina con sus disposiciones de proteccionismo mercantil; en su Título VII se establecía una garantía en favor de las vituallas desembarcadas y, el siguiente, disponía que la mitad de las que entraran en puerto habían de ser desembarcadas para que quedaran en el Señorío y que la otra mitad podía conducir las el armador donde más le conviniera. El de 1463 todavía hace mayores concesiones, pero no vamos a entrar en ellas porque en realidad escapan del marco que le hemos trazado al tema; sin embargo no podíamos silenciar

que fué el hierro la pieza fundamental que contribuyó al desarrollo del comercio que hizo el puerto de Bilbao. Pero tampoco sería justo que creyéramos fuera el hierro el único artículo de comercio, pues las estrechas relaciones con Flandes acusan otras mercaderías bien distintas; y en efecto, en el año 1475, los judíos Juzá Leal e Mosen Zazo se dirigieron a la Reina Isabel haciéndole ver «que de mucho tiempo acá ellos e otros antes dellos acostumbraron ir a esa dicha villa (Bilbao) e compraban libremente en ella las mercaderías de paños e sedas e lienzos é otras cosas que allí se vendian e venden para los traer en trato de mercadería» por los reinos de Castilla, pero que desde entonces no les dejaban comprar «a ningunos Judios salvo a los que moraban en esa dicha villa». La Reina Isabel se enterneció con la lamentación de los israelitas de Medina de Pomar y dió una Carta en 12 de Marzo de 1475, para que les dejasen comprar paños, lienzos, sedas y otras cosas.

Sin embargo no seríamos objetivos si creyéramos que el puerto bilbaino era un centro intachable por el que sólo entraba y salía lo que podía entrar y salir, y que su única infidelidad fué la de prohibir el comercio a los judíos de Medina de Pomar, anticipándose en cinco siglos a las ideas racistas de Hitler. Cuando los puertos comerciales crecen y los barcos fondean y salen si es preciso en las sombras de la noche, es muy difícil garantizar que se cumple siempre la Ordenanza; en las bodegas de los bajeles no falta nunca un rincón propicio para un alijo, y, en cada rol hay un hombre dispuesto a todo; la navegación mercantil no es un oficio de ursulinas. Sin que implique una acusación, diré que en el año 1484 se cometió un delito importante de saca de moneda. Me remito al Archivo de Simancas; hay en él una Carta Real de 15 de Septiembre de la que resulta que se sacó por el puerto «oro e plata e otras cosas vedadas», del Reino; y no fué un contrabando baladí, de un raquero cualquiera, pues de la relación de los

hechos que se presentó a la Reina Isabel se deduce «que los que habían sacado el dicho oro e plata e las otras cosas vedadas eran tantos e tan caudalosos que bien podían pagar las dichas dos cuentas». Es decir que fué un contrabando de lo que hoy llamaríamos fuerzas vivas. Y repito que no lo cuento en un propósito fiscal de acusación, que en el peor de los casos no recaería sobre nadie, sino para dar la medida del puerto bilbaino antes de terminar el Siglo XV, ya que esos hechos sólo pueden producirse en el barullo de un intenso trajín comercial.

Y, en efecto, aunque referido a casi un Siglo después, en el informe que da Guiard, sobre la residencia del Corregidor, del año 1564, se dice: «que en todo tiempo ocurren gentes de muchas naciones, españoles, franceses, bretones, flamencos, ingleses e portugueses e otras naciones»... «tanto que de baiona de francia asta sevilla no hay puerto ni lugar marítimo de su mag, donde aya tanta estapla e trato e concurso de naciones deste reino e de fuera dellos como en la dha villa de bilbao».

Por estos años, se produce una fricción entre las dos villas del puerto; cada una tenía su Preboste y éstos unas funciones recaudatorias a cumplir que, como es natural, no podían ejercer ambos en el puerto que era uno, ya que solo «se debía una prebestad y non mas», lo que determinó una Provisión Real de 23 de Marzo de 1487 que ordenaba el más estricto cumplimiento de este principio fiscal.

En el mes siguiente del mismo año, el 7 de abril precisamente, encontramos otra disposición que acusa una vida portuaria intensa, pues revela que ésta atrajo, con propósito de botín, la rapacidad de los corsarios, ya que los maestros de naos bilbainas se dirigieron a los Reyes pidiéndoles su licencia para que las naos y carabelas pudiesen llevar cien quintales de salitre para fabricar pólvora con que defenderse, en la mar, de los enemigos que tratan de abordarlos.

Las reglamentaciones, ordenanzas y estipulaciones

de esta época son un excelente barómetro de la vida del puerto; así, la aprobada el día 30 de agosto de 1477 dice «porque Yngleses e bretones e flamencos e franceses e otros muchos estrangeros suelen tratar e tratan en esta villa e traen muchas mercaderias, paños e lienzos e cañamacos e trigo e cebada e legumbre e otra mercaderia»; el Ordenamiento de 1489 da cuerpo y forma a la vieja asociación de mercaderes y maestros de naos constituyendo la Casa de la Contratación; y las Ordenanzas de 1498 que reglamentan la carga y la descarga prueban de manera inequívoca la gran importancia comercial que había alcanzado el puerto bilbaino en las postrimerías del Siglo XV.

Sin embargo, a pesar del intenso movimiento portuario, el motor comercial acaso no estuviera todavía en Bilbao sino en Burgos, alentado por el poder de su Consulado. En la capitulación celebrada en el año 1499 entre el Consulado de la ciudad castellana y nuestra villa se reserva aquél, con exclusiva, la facultad de fletar las naos y carabelas bilbainas y de otros lugares de la costa para el transporte de lanas y otras mercaderías a Flandes, quedando para Bilbao los fletes del hierro y del acero, que con algunas modificaciones fué aprobada en 28 de Enero de 1500. La villa vizcaína no podía someterse de buen grado a esta sumisión a Burgos, y en 22 de Junio de 1511 logró un Privilegio de Su Alteza Doña Juana para que su antigua Cofradía de Mareantes y Mercaderes tuviera la jurisdicción propia que tenía la castellana, creándose así el Consulado, Casa de Contratación, Juzgado de los hombres de Negocios de mar y tierra y Universidad de Bilbao, cuyas Ordenanzas fueron aprobadas seguidamente. Burgos se consideró herida en sus prerrogativas, y la nueva Institución hubo de ceder en algunos de sus derechos para que no quedaran rotas las relaciones comerciales con los castellanos, que amenazaban con llevar su comercio al puerto de Santander, y se firmara una escritura de concordia que se capituló el 20 de Mayo de 1513.

Pese a esta vida comercial tan próspera, el puerto tenía un gran enemigo en la barra que amenazaba con cerrar su entrada. Unos años antes, en el 1502, se había pedido informe a los técnicos Juan de Garita y Guiot de Beaugrant, por Bilbao, y Pedro de Castillo, por Burgos, y su informe no podía ser más pesimista; decían «que el río que viene de gresalsu por junto a la casa de las arenas hace tanto daño que si rremedio dello no se pone en breve tiempo e con diligencia podrá ser que se pierda toda la canal desde San Nicolás de Somorrostro fasta el sortidero de las naos delante de la villa de portogalete». Proponían los técnicos que se desviara el curso del río Gobelas, aunque la verdad es que no tenía culpa ninguna pues no era él quien aportaba las arenas, pero los de Guecho se opusieron; yo no sé si sería porque les pareciera que era poco cristiano el tratar de desviar la naturaleza o por el recelo que las anteiglesias opusieron siempre al progreso de las villas.

Puestos a remediar el mal no se pensó en hacer una escollera o construir un dique que contuviera las arenas, sino que se arbitró una solución realmente ingeniosa, diciendo que se remediarían los inconvenientes «si se trujesen de Flandes seis boyas y se echasen con sus piedras grandes y cadenas en la dicha barra porque como todo el banco de la dicha barra es sable, diz que se faria en poco tiempo grande hondura porque por ysperencia, se ha visto que puede hacer; 14 años que la dicha villa e Universidad de ella fiz traer de Flandes tres boyas y que en tres meses que estuvieron echadas diz que ahondaron tanto que con aguas sin marea avia nueve codos de hondura y como no se proveyó en el rreparo substantación de ellas por la mucha costa, diz que se quebraron las cadenas e se perdieron». Fué una pena; pero de todos modos dejaron la «ysperencia» y la sospecha de que en Bilbao fueron antes ingenieros que canteros.

Aguas arriba, en la cabecera del río, el Regimiento de

la villa de Bilbao construyó en el año 1527 un muro de contención preparado para muelle de atraque y operaciones de carga y descarga, entre el hospital y la iglesia de San Antón, con parte de una sisa de 4.000 ducados impuesta para obras. Es difícil situar en el Bilbao actual, la zona portuaria de fines del Siglo XV y principios del XVI porque el río, sin encauzar a la sazón, ocupaba un ámbito mucho más dilatado. El plano de la villa del año 1442 puede ayudarnos mucho a una reconstrucción mental; subían las aguas, brazo de mar se le llamaba, bordeando San Nicolás, ermita entonces, y cubriendo por lo tanto todo el paseo del Arenal hasta llegar casi al portal de Zamudio donde formaban un amplio seno y seguían en línea paralela a la muralla, por detrás de la iglesia de Santiago, mojando la línea que hoy siguen las calles de la Lotería, Perro y Pelota. Era en este flanco donde estaba situado el embarcadero de San Francisco «onde tienen su conversio y trato los mercaderes». Aparte de este muelle y los antes referidos, construídos en el año 1465, pueden ayudarnos a situar los puntos de embarque y desembarque, la Rentería «allende la puente» donde se hacía el comercio del hierro, y los *Pesos* de la población; eran tres, a juicio de Guiard, «el de la calle Somera, *en lugar vistoso en una bodega*; entre el primero y segundo cantón de la dicha calle; el de Barrercalle, delante de la torre de Martín de Zurbaran y su filial en el portal de Nuestra Señora del Socorro; destinado a pesar anclas, uñames, fierro y todas cosas de navíos; y el de San Lázaro, la vieja casa-hospital de Ascao, en el barrio del Señor San Nicolás».

La Ejecutoria obtenida por el Convento de San Francisco, en el año 1509, autorizándole al tendido del puente sobre el río que lo acercara a la villa, contiene algunos datos que facilitan la comprensión del estado portuario del Bilbao de la época; dice «que se hiciese de un solo arco, con dos pilares que uno se asiente a la parte del convento sobre sus peñas que están al par del río, entre éste y el

camino, y otro a la otra parte, en el cay que está entre la puerta y usera de la villa que sale al Arrabal del Arenal y entre la puerta de Santa María; de manera que sea todo de un arco que tome todo el río, o que sea tal y tan alto que puedan pasar por debajo todos los navíos pequeños o grandes que según el agua e hondura suelen e acostumbra pasar a descargar adelante sin que toquen ni alcancen a la cumbre de él». Es decir, que ratifica la existencia del cay junto al portal de Santa María, y reconoce que los barcos, subían, como es natural, hasta el puente de San Antón; pero serían sin duda los de menor calado, pues los que necesitaran más fondo quedarían en el muelle Santa María o en el embarcadero de San Francisco.

Las maniobras de la navegación en el canal, aparte del servicio de atojas del que nos ocuparemos más adelante, y del batelero puesto por la Casa de la Contratación, se dirigían desde la torre de Archanda, por medio de señales.

El problema de la barra, que no se había resuelto, claro está, con los flotadores, seguía preocupando tanto en Portugalete como en Bilbao e incluso en Burgos, y en el año 1530 se hizo un muelle de sesenta brazas en el solar portugalujo, para ver de canalizar el río, en aquella parte. La obra no era mucha, pero principio requieren las cosas, y unos años más tarde se pregonó en la plaza Mayor de Bilbao, el remate para la continuación de las obras en una longitud de 350 brazas, 5 de cimientos 4 de anchura y otros tantos de altura, al tipo de subasta de 25 ducados la braza. A la vez que en Bilbao, y en días sucesivos, se anunció el remate en distintos lugares de la costa, pero no acudió nadie al concurso y las obras se ejecutaron a jornal, liquidándose a 50 ducados la braza.

Durante varios años se trabaja en los muelles de Portugalete, sin descanso. En 6 de Julio de 1538, los Consulados de Bilbao y de Burgos, se comprometen a la continuación de estas obras con el producto de las imposiciones

sobre sus mercaderías. Pero esto no bastaba; según resulta de la Provisión Real de 9 de Diciembre de 1541, Portugalete había gastado en sus muelles, desde el año 1532, 1.650 ducados que había recaudado la villa por una sisa sobre los mantenimientos que se vendieron en ella, y por esta Real Provisión se le autorizó a que se siguiera percibiéndola, por otros dos años, a razón de 250 ducados cada uno.

En el año 1540 el muelle de Portugalete tenía 400 brazas; y en el 1558, Burgos, Bilbao y Portugalete estipulan un nuevo compromiso obligándose a repartir 2.000 ducados oro para la continuación de los trabajos que llevó a cabo el maestro cantero Erauso, con arreglo a un proyecto de Beaugrant y Garita.

El 22 de agosto de 1568 Portugalete y Bilbao firmaron otra escritura sobre arreglo de muelles, estableciendo «...que los muelles antiguos que estaban de parte de Portugalete hacia Sexto se ayan de alçar y se alcen y rreparen de manera que al acreciente de las mareas no los sujeten ni cubran como los suelen sujetar y cubrir; que el muelle que está debajo del Solar de la dha villa de Portugalete se haya de alçar y alce por la rrazon de suso dicha y se prosiga asta la rribera de la sardinera y desde la dha rribera elexandi alli su contra muelle se comience un nuevo muelle asta que llegue a la peña herbosa que es la que está junto de la piedra».

Mientras se hacen estas obras, a la entrada del puerto, tanto para canalizar el río y evitar los peligros de la barra, en las que estaban igualmente interesadas Portugalete y Bilbao, como para mejorar las condiciones de estadia, carga y descarga que, como es natural sólo afectaban a aquélla, la villa de don Diego atendía también a la mejora de los antiguos cays y a la construcción de otros nuevos. La población, en su progresivo desarrollo, había salido del cinturón de sus murallas y se extendía sobre el Arenal, el arrabal de San Nicolás, que le ofrecía nuevas posibili-

dades portuarias. En el año 1539 levantó una estacada de contención y encauce, junto al convento de San Agustín, y construyó un murallón en el Arenal que poco más tarde, en el año 1555, debidamente empedrada y enlosada la zona, con arreglo al proyecto de Juan de Láriz, formaría el Muelle Nuevo del Arenal «desde la casa de Fortuño de Zamudio a la casa de Fernando de Berdeci». Aunque mucho más al interior que el actual era como un anticipo del Muelle del Arenal de hoy, y es que las embarcaciones habían aumentado de calado y constituía una aventura el hacerles subir, como en el Siglo anterior, hasta los estribos del Puente de San Antón. Bilbao empezaba a pensar que su destino estaba en acercarse al mar y dominarlo.



Pero esto ofrecía entonces serios inconvenientes porque a la boca del puerto estaba la otra Villa, muy celosa de sus prerrogativas y derechos. Poco importaba que el año 1465 hubieran capitulado unas estipulaciones de concordia. Los intereses de las dos eran opuestos en cierto punto, y no tardaría en romperse la paz. Y, en efecto, al aprobar Bilbao las Ordenanzas que hemos referido, estableció, que ningún barco pudiera salir de la barra sin haber contado las averías antes sus fieles ni tomado el *dinero de Dios*. Parecía que esto no podía afectar a los barcos que hicieran comercio en los muelles de Portugalete. Sin embargo, la justicia bilbaina condenó a unos maestros de naos portugalujos, al pago de 3.000 maravedís, y sin esperar a que se viera la apelación que los castigados habían interpuesto, ejecutó la sentencia arbitrariamente. Portugalete se alzó contra la providencia ejecutiva y consiguió una Real Provisión, en 2 de Junio de 1500, que ordenaba a Bilbao que cesase en la ejecución de su proveído hasta que la causa fuera sentenciada de revista. Pero fué una conquista procesal, de procedimiento nada más, pues a la

postre terminó reconociéndose que el Consulado tenía derecho a contar las averías en todo el puerto y Canal; es decir, que el Consulado se enseñoreó en el puerto. Portugalete tenía a su favor, la situación geográfica y la costumbre inmemorial de pueblo marinero que hacía buenas una serie de prácticas consagradas por el tiempo, que el derecho no podía en modo alguno desconocer; Bilbao era el puerto oficial, representado por el Consulado y Casa de Contratación; aquél era la tradición portuaria con todos los viejos usos y costumbres, éste el puerto comercial con todos los derechos constituídos y privilegios otorgados en su favor. Eran algo así como el hecho y el derecho. Así se explica que mientras Portugalete podía detener los barcos que subieran a Bilbao, con el objeto de abastecerse de las mercaderías de sus bodegas, y cobrar unos derechos por las visitas y licencias de salida que hiciesen y otorgasen sus alcaldes, en virtud de una vieja costumbre, el Consulado gozaba de la facultad de colocar y visitar las boyas, que eran una conquista comercial, y contar las averías de todos los barcos que salieran de cualquier puerto de la ría y puerto, que era también una concesión moderna entonces, para atender a las obras de muelles y caminos, impuestas por las exigencias del desarrollo mercantil del puerto.

Mas cualquiera que fuese la situación formal portuaria, era evidente que Portugalete estaba al abrigo del puerto y poseía en su jurisdicción, unos muelles de atraque, para las operaciones de carga y descarga, independientes de los de encauzamiento y canalización del río, que había pagado ella con el importe de la sisa sobre los mantenimientos de sus vecinos, y un Privilegio, confirmado repetidas veces, que le autorizaba la carga y la descarga en ellos. Así, cuando después de creado el Consulado de Bilbao, Burgos se sintió celosa de las prerrogativas concedidas a los mercaderes bilbainos, y tras varias incidencias rompió sus relaciones comerciales con éstos, orientó su actividad mer-

cantil exterior, a Portugalete, con quien capituló una escritura de compromiso en el año 1547. Desde esta fecha, el trajín de los muelles bilbainos decrece, las recuas de mulos burgaleses, cargados de sacos de lana, que hasta entonces ponían su estampa terrestre y polvorienta en los embarcaderos de San Antón, San Francisco y el Arenal, llegaron a Portugalete, por el camino de Amurrio. La importancia de este compromiso fué grande. Como consecuencia de él, cientos de mulos llegaban periódicamente a la villa del Abra, cargados de sacos de lana, para su embarque en las naos portugalujas, camino de Flandes. Pero esta situación que tanto perjudicaba a Bilbao así material como moralmente, no podía durar, y en el año 1582 se iniciaron las gestiones de aproximación entre bilbainos y castellanos que, tras mutuas transigencias y concesiones, culminaron en un nuevo acuerdo entre ambos que acabó con el comercio de lanas en Portugalete.

Aunque Bilbao absorbía la gran parte del comercio marítimo del puerto; éste se operaba principalmente a base de naos portugalujas, ventaja que podemos calcular en una proporción de dos a una, al menos durante cierta época, en favor de éstas, pues en el compromiso que se estableció entre una y otra villa, en el año 1585, se convino «en que los navios que se hubieran de cargar sean uno de la villa de Bilbao y dos de la villa de Portugalete».

Pero al puerto había que atenderlo sin descanso porque las obras son poco duraderas donde llegan los efectos de las mareas y, sobre todo, en el tiempo a que nos referimos en que, como es natural, se carecía de los elementos técnicos precisos. Todavía en el año 1640, se hacían los muelles, o al menos los muros de contención, con «estacaduras»; Guiard da en su «Historia del Consulado», el contrato celebrado en el año referido, con el Maestro carpintero Martín de Fulla, para la «estacadura, del Arenal»; la obra había de hacerse clavando estacas en la orilla del río, en filas distintas, y uniendo unas con otras en verda-

dera trabazón y cubriendo luego el armazón «con tabla de roble de a diez en codo ajustado sinque quede abujero ninguno y cosidas las tablas con buenos clavos a todas las estacas de la parte del rio para llenar el bacio de tierra». Ya se comprende que por buenos que fueran los clavos, y aunque no hubiera ningún «abujero» en las tablas, la obra no podía ser eterna. Este mismo sistema de estacaduras para el encauzamiento se empleó en Ibeni (Achuri) y, antes, frente al Convento de San Agustín, en la Sendeja, y en otros puntos. Claro que también se hacían obras de cantería, no sólo paramentos de contención y atraque sino lengüetas que se clavaban en el río para que los barcos pudieran arrimarse aunque no estuviera muy alta la marea. Cuenta Guiard que en los años 1623-25, el Maestro Arquitecto Martín Ibáñez de Zalvidea construyó unos muelles de ribera, desde la Encarnación a San Agustín; en el 1636 un muelle nuevo con su lengüeta, en el Arenal; en el 1638 frente a la Cava, y en el 1641 en la Carnicería Vieja y frente a la Naja, de forma que mediado el Siglo XVII la ribera de Bilbao estaba cubierta de muelles y embarcaderos.

Fuera porque estos muelles de la ribera bilbaina resultaran insuficientes para el tráfico de la época, o porque al ir haciéndose mayores los barcos, se imponía un calado mayor, en el 1658 se construyó el muelle de Deusto. Hizo la obra el maestro Domingo Gómez de Sotomayor que había de abrir la zanja de cimentación sobre el río, en cuatro pies de anchura y sobre ella echar «una hilada de piedra mampostería, atizonadas, de las más largas que hubiere, para sobre ella erigir el paredón que ha de seguir arriba, levantándole hasta el nivel del camino que corre a la larga de él».

Bajo esta misma idea expansionista, en el año 1669 se construyó el cubo y muelle del Campo Volantín. Abrió los cimientos el ingeniero Logier, y los lagares en que se asentaba la obra de cantería, eran de maderas gruesas; los tizonos del cubo habían de ser «de cuatro y cinco pies de

largo y pie y medio de ancho y un pie de grueso, con ventaja, y las losas de una cuarta de vara de grueso, con ventaja, las más largas y anchas que se pudiesen»; «el cubo y muelles tendrían ocho pies de vara de alto y siete de grueso, atizonados lo mejor que se pudiese».

Todas estas obras en la ribera redujeron como es natural el lecho del río, lo que sin duda vino a agravar la situación de la villa, en las inundaciones de la misma, hecho que se producía con alguna frecuencia. La de 1651 causó grandísimos estragos y, alarmado el Consulado, interesó el informe del ingeniero francés Carlos Torulon que propuso se diera mayor cauce a las mareas, abriendo un nuevo brazo en la ribera del Campo Volantín. Hacia el año 1655 se abrió un nuevo canal en la parte de Abando, con cuyo curso quedó convertida la zona de Uribitarte, en una isla. Fueron valuadas las obras en 100.000 ducados y los bilbainos bautizaron el nuevo río con el nombre de *Río de la Plata*; fué cegado su curso en el 1870.

En esta época, la construcción de lengüetas y muelles de ribera tanto a una como a otra orilla se multiplican convirtiendo en zona de carga y descarga las dos márgenes del río. En la «Historia del Consulado de Bilbao», auténtico centón de noticias, se detallan con minuciosidad, la extensión y características de los muelles bilbainos, y a ella me remito.

Pero no todos los barcos llegaban a Bilbao; los mayores fondeaban en Desierto, Luchana y Olaveaga, donde descargaban sus mercaderías sobre gabarras que las subían a los muelles del recinto urbano. Independiente de este tráfico portuario, netamente bilbaino, había también el de Portugalete, quien con jurisdicción propia, despachaba entradas y salidas de barcos en su término. En esta población había que distinguir entre los embarcaderos de su puerto, que atendía ella, con sus propios recursos e impositions autorizadas, y las obras generales de puerto, tales como las de la barra y encauzamiento del río que, por ex-

ceder de su órbita local, eran atendidas por el Consulado. Tenían este carácter las efectuadas en el año 1673, prolongando el muelle de encauzamiento hacia la barra, que fueron adjudicadas a treinta ducados el estado; el muelle tenía, en planta, veintiun pies de grosor, y las piedras habían de tener una vara de fización. Y como esto no bastara para encauzar el río y hacer más fondeable el canal, las obras se proseguían sin tregua, unas veces de pared seca y otras de mampostería, durante todo lo que resta de Siglo. Y en el año 1712, como comprendiera el Consulado que no eran del todo eficaces si se hacían a un solo lado del río, dispuso que se hicieran dos muelles, uno con navíos viejos y barcos cargados de piedra, por la parte de Santurce, y otro, por la de Algorta «con estacadas muy crecidas y espesas en su proporción; y en medio de dicha estacadura, piedra crecida y menuda».

Había entonces, en la barra, dos canales, uno el de la izquierda, hacia Santurce, por la *Traviesa* o Campo Grande, y otro el de la derecha, hacia Algorta, de menos calado éste que aquél; luego se unían, aunque este canal quedaba cortado, aguas arriba, en la peña del Fraile en donde había para señalarla, primero una boya, y después un pilar de piedra que se vino abajo en alguna ocasión.

Por esta época, los barcos que atracaban en Desierto amarraban a los troncos de los árboles, a falta, por lo visto, de argollas o norais, pero en el año 1732, cuando los Padres Carmelitas construyeron su convento, hicieron un muro de ribera que defendiese su propiedad y, entonces, el Consulado acordó clavar en el mismo unas argollas para que las embarcaciones no tuviesen necesidad de amarrar a los árboles que, era, desde luego, muy poco marinero.

Según don Evaristo de Churruca, a quien sigo ahora, a través de su documentada Memoria, agobiado el Consulado por las grandes dificultades que ofrecía la canalización del río, hace informar a distintos ingenieros, sobre

las obras más necesarias a su juicio, y los Sres. Moreau, Bordik, Basibey, Siere y Crane, levantan planos y formulan dictámenes no siempre coincidentes. Pero estas obras costaban, como es natural, mucho dinero; en 1757 obtiene el Consulado, Real facultad para sacar a censo 100.000 pesos escudos de plata, pero éstos no bastaban ni mucho menos para subvenir a las obras por lo que hubo necesidad de solicitar nuevas facultades, sin perjuicio de imposiciones extraordinarias. Sólo los reparos efectuados bajo la dirección de Joseph Craner costaron 192.000 pesos escudos de plata, y hubo que suspenderlos una vez liquidada esta cantidad, por falta de numerario para continuarlos.

En el 1753 se acometen las obras del muelle de la Benedicta, en una longitud de 2.400 metros, para canalizar la ría desde Portugalete a Desierto, que en 1783 hubo que abrir con un boquete de 24 pies a fin de que no se cegara el brazo del canal que entraba en Sestao. Las anteiglesias de la ribera, Guecho, Lejona, Erandio, Deusto e incluso Abando, al otro lado, contribuyen durante la segunda mitad del Siglo XVIII a la ejecución de muelles de ribera, en sus respectivas jurisdicciones, para beneficiarse de la navegación y cooperar a la canalización; y en los últimos años del mismo, el ingeniero inglés, Greatex, formula un proyecto de esclusas para conseguir que los buques de mayor calado pudieran subir hasta Bilbao que, afortunadamente, no fué tomado en consideración.

El Siglo XIX trajo al puerto un proyecto llamado a encender en Bilbao una verdadera revolución, el del puerto de la Paz. Las causas eran viejas en Vizcaya, la lucha de las Anteiglesias contra las villas; eran aquéllas mucho más numerosas y no aceptaban de buen grado la superioridad de privilegio ni la dirección de éstas. Ahora contaban con una batuta excelente, un escribano inquieto y agudo, Don Bernardo Simón de Zamacola, que saltando por encima del ruralismo de su propio medio, quiso dar la batalla a Bilbao, arrebatándole el comercio, que era su arma prin-

cipal, por medio del establecimiento de un puerto en la anteiglesia de Abando, frente a frente a la villa. Pero la revolución ahogó el proyecto.

Dispuesta la vigencia del Código de Comercio, de aplicación general en todo el Reino, un Decreto de 5 de Octubre de 1829 ordenó sin «ningún valor todas las leyes, reglamentos y ordenanzas, tanto generales como particulares, que anteriormente se observaban sobre materias y asuntos de comercio». En su consecuencia debía desaparecer el Consulado, una de las instituciones más gloriosas de Vizcaya, pese a su poder absorbente. Forzoso es rendirle un homenaje. Fué él quien abrió, en grande, las puertas a la navegación y al comercio vizcainos, y él también, quien con un esfuerzo de Dios mitológico quiso llevar el mar hasta Bilbao. Aunque quizá fuera éste su gran error; hubiera sido mejor que despojándose de un espíritu manifiestamente localista hubiera llevado Bilbao al mar; y, además, más fácil.

Desaparecido el Consulado, los servicios del puerto y de la ría pasaron a la Dirección de Obras Públicas que hizo muy poco por ellos. Sin embargo fué el ingeniero del Servicio, don Amado de Lázaro, quien hizo el proyecto del Ensanche de Bilbao en el que como era obligado, jugaba el puerto un importante papel, en cuyo proyecto figuraba la construcción de una gran dársena, al pie de San Mamés. Pero el espíritu aldeano de la Tierra Llana, representado en esta ocasión por las anteiglesias de Abando, Deusto y Begoña, se opuso denonadamente, consiguiendo, aparte de un sensible retraso en la aprobación, desnaturalizar y empequeñecer el proyecto que es forzoso considerar como muy ambicioso para su época. Durante este tiempo, el Ayuntamiento bilbaino cegó el brazo izquierdo de la ría que, con el del otro lado, formaba la isla de Urribitarte.

En el año 1872 se autorizó la creación de la Junta de Obras del Puerto de Bilbao, a petición de la Junta de Co-

mercio de la población, para mejor servicio del puerto que se había abierto a un tráfico intenso, pero a causa de la guerra civil que asoló enseguida al país, no se pudo constituir hasta la terminación de ésta. Desde este momento, las cosas cambiaron, que no en vano se puso al frente de ella don Evaristo de Churruca. Su primera preocupación fué la de acabar con los peligros de la barra, que a pesar de las repetidas obras realizadas, continuaban siendo los mismos o parecidos a los del Siglo XVI. Para lograrlo pensó Churruca en construir el rompeolas, pero era obra de veinte millones de pesetas y la Junta no podía en sus comienzos hipotecar su vida con un presupuesto de tanto volumen. En vista de semejante dificultad, insuperable entonces, proyectó D. Evaristo la prolongación del muelle de Portugalete, hasta las rompientes, para mejorar la embocadura de la ría. Las obras, presupuestadas en 2.041.141,36 pesetas dieron comienzo en 1881 y abarcaban un desarrollo de 800 metros. Esta obra era de todo punto imprescindible pues en el invierno de 1875 al 76 llegó a estar la barra en condiciones tan pésimas que durante tres meses largos no pudo salir ningún barco de la ría.

Una de las primeras obras acometidas por la Junta fué la de rectificar el trazado de la vuelta de Elorrieta, que sólo tenía un radio de 180 metros, por lo que los barcos varaban con frecuencia; la reforma le dió una curva de 510 metros de radio; ascendía el presupuesto a 1.710.175 pesetas.

Aparte de las obras de mejora de la barra, merecían sin duda consideración de preferencia, las de encauzamiento de la ría y mollaje, en la margen izquierda, desde la Benedicta, en Sestao, hasta el Cadagua, que era la zona que atraía la mayor parte del tráfico naval, por afluir a ella casi todos los ferrocarriles mineros y estar enclavadas en la misma las más importantes factorías de la ría. Bien es cierto que éstas habían hecho, por su parte, obras parciales de encauzamiento en la linde de sus propias jurisdicciones, pero la obra carecía de unidad en su conjunto y era,

además, incompleta. Se adjudicó la contrata, con la baja de subasta, en 809.143,57 pesetas. Se complementó esta obra con los dragados en la mitad inferior de la ría, para darle un calado de 4,50 metros en la bajamar equinocial;



fueron extraídos, por contrata, 1.650.956 metros cúbicos, más 769.310 metros cúbicos que extrajo la Junta, por administración, en la dársena de Axpe, valiéndose de draga y ganguiles, y 415 toneladas de piedras grandes que extrajo utilizando aparatos especiales. Después se continuaron las obras de dragado en la mitad superior del río, en años sucesivos, calculándose la cantidad a extraer en 180.000 metros cúbicos al año; después se hicieron muelles en la margen superior derecha,

318 metros lineales en la vuelta de la Salve y 770, en la rectificación del curso, y 1.066 en la margen izquierda; se colocaron boyas de amarre, se instaló alumbrado eléctrico para que los barcos pudieran aprovechar las pleamares de noche, para sus entradas y salidas, se hicieron instalaciones complementarias de grúas, accesos y otras varias y, a fines del Siglo, la ría de Bilbao estaba en perfectas condiciones, para la época, para servir a su comercio marítimo naval.

Pero esto no bastaba. Había que hacer el rompeolas, el puerto, en una palabra, pues el comercio lo exigía. Y fué Churruca también quien tomó a su cargo la responsabilidad de proyectarlo. He escrito responsabilidad en toda la

extensión del vocablo, y no porque vaya a enjuiciar la obra sino porque espanta pensar en los insomnios que produciría a su autor el contenido de la palabra, vigilia tras vigilia, durante el tiempo que duraron sus trabajos. Frente a un mar embravecido todos los cálculos son pocos; ante una obra hecha para muchas generaciones no hay recelo que no se ponga en pie. Y día tras día, noche tras noche, en la fiebre de su estudio, Churruca lucharía con los recelos y los cálculos. Pero ahí está el puerto. Una R.O. de 29 de Junio de 1888 aprobó su proyecto, y el 16 de Octubre del año siguiente se subastaron las obras. El presupuesto de las mismas, que comprendía el rompeolas con una longitud de 1.450 metros, el contramuelle, con una extensión de 1.072, y algunas obras complementarias estaba descompuesto de la siguiente forma:

1.º - Rompeolas	21.996.051,24 Ptas.
2.º - Contramuelle	7.774.814,62 >
3.º - Caminos de acceso, faros del rompeolas	261.540,25 >
4.º - Los morros y otras obras del contramuelle.	564.922,82 >
Total	30.597.308,91 >

El presupuesto liquidado quedó reducido a 29.477.860,48 Pesetas, y el costo por metro lineal, del rompeolas, a 20.329 pesetas. Las obras se recibieron definitivamente el 16 de Agosto de 1905. ¡Gloria a Churruca!

Apenas terminadas las obras del puerto exterior se procedió a la construcción del gran muelle de atraque, para trasatlánticos, que se denominó «Reina Victoria Eugenia», con los consiguientes accesos, previo relleno, en la jurisdicción de Santurce. El primer bloque fué colocado solemnemente por S.S.M.M., el 6 de Septiembre de 1906; la ejecución de estas obras se adjudicó al contratista don José Uribasterra por la cantidad de 5.290.000 pesetas. En la actualidad tiene el muelle una longitud de 640 metros, con nueve de calado en bajamar equinocial. Su superficie aprovechable es de 114.200 metros cuadrados de los cuales 1.470 corresponden a fínglados.

Con posterioridad se han hecho grandes obras de muelles a lo largo de la ría y se le ha dotado de utillaje adecuado moderno.

Actualmente, como obras más importantes en proyecto y ejecución están el puerto pesquero de Santurce; el dique seco de la Benedicta y la desviación de la curva de Olaveaga por medio del canal de Deusto que tendrá de 100 a 130 metros de anchura y 8 de calado.

Santurce

Por ¿viejo que sea el nombre de Santurce y antigua su iglesia, el puerto es muy moderno, no tiene historia. Bien es cierto que se ha dicho que en el Siglo VIII, nada menos, «Froom, prestamero mayor de Vizcaya, acompañado de su hijo Fortum Fruiz, y de sus parciales, rechazó a una banda de corsarios que desembarcaron entre peñascos, alcanzando de ellos una gran victoria». Que nadie ponga las manos en el fuego para garantizar la autenticidad del suceso, pero de ser cierto, sería indudable que los corsarios tuvieron que desembarcar entre peñas; no había otro camino para llegar por mar a Santurce. Estos peñascales, «churros» que emergían del agua en las bajamares de la zona marítima santurzana, eran poco propicios para un establecimiento portuario. Y, como si fuera poco, ahí al lado estaba Portugalete que, en uso de las facultades que le concedía su fuero fundacional, no consentía que desde Zorroza a Somorrostro se desembarcara una pinaza de pescado o un saco de sal si no era dentro de su propia jurisdicción.

No obstante, Santurce era, y es, un pueblo eminentemente costanero; la misma iglesia, hoy bastante retirada, se alzaba en la propia linde del mar, y sus hombres crecieron mecidos por el arrullo de las olas. Aunque su convecina Doña María Díaz de Haro les diera, en 1318, un

privilegio, de mulateros podíamos decir, para que no pagasen portazgo en Puentelarrá ni en Santa Gadea, era natural que los de Santurce salieran marineros.

Y, en efecto, aunque no pudieran desembarcar pescado ni mercaderías en su término, sin la licencia de Portugalete, y los «churros» que poblaban sus aguas fueran un constante peligro, no por eso iban a renunciar al mar que se les metía por las puertas de sus casas. Y, cuando en el año 1561 el Consulado, se decidió, al fin, a dar cumplimiento a lo dispuesto por Carlos I, en 1534, para que los Prácticos tuvieran título oficial, ganado por el correspondiente examen de aptitud, en Santurce aprobaron 20, la prueba; y según resulta del Registro del año 1699, de 135 Prácticos que figuran inscritos en el Consulado, 35 eran santurzanos.

Ya se comprende que éstos tendrían cada uno su lancha, para el atojaje, lo que nos lleva a la conclusión, aunque sea hipotética, que en el año 1699 había por lo menos, 35 lanchas en Santurce. Pero la verdad es que no tenían puerto ninguno; sin duda dejaban sus lanchas junto a los muros de la Iglesia, para que San Jorge se las cuidase, pues no en vano trajo su culto, a la jurisdicción, por vía marítima, según la autorizada opinión de Don Angel de Apraiz.

El primitivo puerto santurzano es muy moderno, casi de nuestros días. Es muy muy posible que con anterioridad pretendieran los santurzanos construirlo. Pero una dificultad les surgía al instante, y era la de que no tenían jurisdicción propia donde hacerlo, pues el término de Portugalete llegaba hasta las goteras de la iglesia precisamente. Todos los años, el Alcalde de la villa vecina, acompañado del ministro alguacil, se presentaba a los pies del templo, el día de San Jorge, con la vara de justicia en alto, y hacía acto de posesión, aunque alguna vez se promovieran serias incidencias, pues los santurzanos no se sometían fácilmente a esta prerrogativa que juzgaban abusiva. Así, los primeros acuerdos del Ayuntamiento, referentes al puerto, se li-

mitan a obras de murallas, muros de costa, en los que acaso pusieran algunas argollas o una escalera, nada más. No obstante, como la necesidad portuaria era cada día más apremiante, en el año 1851, el arquitecto Sr. Uhagón hizo un proyecto de muelle, a instancia del Ayuntamiento. Pero ahí quedó el deseo, en proyecto; el Ayuntamiento portugués no hubiera permitido su construcción. Mas como esto no podía ser eterno, una R.O. de 31 de Mayo de 1866 dispuso que desde el 1 de Julio siguiente quedara incorporado a la jurisdicción santurzana, el barrio de la Chicharra que, hasta entonces, había pertenecido a Portugalete. El primer paso estaba dado; los vecinos del viejo Concejo ya tenían jurisdicción donde hacer el puerto y, aquel mismo año, solicitaron del Señorío una subvención para construir un muro-muelle en la Llana, de 80 metros de longitud, que valoraron en 39.372 reales. Pero no pasaba de ser un muro de costa.

Y como esto no bastara a calmar sus deseos ni llenar sus necesidades, en seguida hicieron el puerto, un malecón que saliendo de los cimientos de la iglesia se curvaba en línea paralela al ábside de la misma, para dejar la boca de entrada, al Mediodía. Costó, poco más o menos, siete mil duros, la dote de una hija de la clase media, que abonaron por mitades, Ayuntamiento y Cofradía, sin contar con lo que contribuyera Don Cristóbal Murrieta, que algo pagaría. El puerto, ya se comprende, era pequeño, muy pequeño, escasamente podían fondear dos docenas de lanchas, pero los santurzanos, que siempre han tenido un alto y noble orgullo por sus obras y sus instituciones, lo llamaban el *dock*, lo mismo que si fuera un establecimiento naval de Southampton o de Cardiff. Consecuentes con sus propias ideas, en años sucesivos levantaron una Casa de venta de pescado, hicieron rampas y escaleras, y hasta una barandilla para tender las redes, sin olvidar, claro está, las casetas de baños, porque aquel puerto, aunque pequeño había de servir para todo; era de Santurce.

Lo malo fué que unos años después, al construir la Junta de Obras, el rompeolas y proyectar el Puerto exterior, en el Abra, el pomposo *dock* de Santurce tenía que desaparecer, con sus escaleras, sus rampas, su barandilla y sus casetas de baño; las obras del relleno, iban a dejarlo en seco, tierra adentro; acaso en las tabernas del Muelle Viejo de Portugalete se gastó una broma más o menos pesada que el terralillo llevaría hasta las de Mamariga y la Chicharra: en Santurce volvían a quedarse sin puerto, las sardineras santurzanas, tan de rompe y rasga, tendrían que dedicarse a hacer calceta.

Pero esto no podía ser verdad, Santurce es un pueblo de mucho espíritu y, en efecto, apenas se iniciaron las obras del relleno, que habían de secar el puerto, Don Luis Camiña se apresuró a formular, en 1904, un proyecto de muelle embarcadero, provisional, para que ni un solo día carecieran de él, y enseguida, el otro, el definitivo, también con sus rampas, sus escaleras y su Casa de ventas. El puerto de Santurce pudo no haber sido, pero después de serlo no puede desaparecer. Lo salva y salvará siempre su espíritu.

Ciérvana

Ciérvana está perdida, oculta en una grieta que se abre en el macizo cretáceo de Serantes; si no fuera porque sus remeros hubieran ganado algunos años las regatas de traineras, acaso se desconociera su existencia y, desde luego, muy pocas personas sabrían que era puerto de mar; quizá sean los carabineros los únicos que pueden determinar con exactitud su posición; los carabineros y algunos contrabandistas, por supuesto. Sin embargo, don Antonio Blázquez, que tanta geografía antigua sabía, debía conocerla, pues según leo en una de mis fichas, apuntó en su trabajo «Las costas de España en la época romana», que

Ciérvana fuera Vesperies. La ficha es muy incompleta y no puedo apoyarme en ella para grandes consideraciones, pero no deja de ser curioso este juicio del ilustre geógrafo, que, desde luego, no puedo compartir, sin más razones.

El Concejo encartado de Abanto y Ciérvana, que extiende sus distintos brazos desde los Montes de Triano hasta el Montañío, situó unas familias en una hendidura que el mar abre en la ladera oriental del Serantes, posiblemente algunos prácticos de Santurce, que quisieron ser los primeros en llegar a los barcos que entraban en la ría, para hacerse cargo del atoaje. Allá han vivido sus descendientes desde siglos, apartados totalmente del mundo; pescaban y hacían el atoaje cuando les dejaban y, al llegar al surgidero, de regreso, sacaban sus lanchas a tierra porque difícilmente podrían dejarlas a flote. Con el tiempo fueron haciendo algún murete de costa, que facilitara los embarques y desembarques en sus traineras, y hasta alguna lengüeta que rompiera el flujo de las olas. Pero debió ser cosa liviana pues en el año 1905 los pescadores de Ciérvana se dirigieron a la Diputación diciendo que «los muros y atracaderos hechos por ellos mismos, ya no servirían», y el abrigo, tampoco. Pero la Diputación no hizo nada entonces.

Fué casi veinte años después, en el 1920, cuando la Corporación Vizcaína encomendó al Ingeniero Don Ignacio María de Rotaèche, la redacción del oportuno proyecto para la construcción del puerto; lo redactó con su muelle y su contra-muelle y un rompeolas que iba desde la isleta de la boca hasta la línea firme de la costa, en una longitud de 128 metros. Después de empezadas las obras hubo un accidente en las que se estaban ejecutando a la sazón en Ondárroa y, como se imputara la causa del siniestro a la clase de cemento que se utilizaba, como era de la misma clase que el de Ciérvana, se suspendieron las de este puerto.

Años más tarde, en 1925, la Diputación acordó la

continuación de las obras que se reanudaron según el proyecto reformado de D. José G. de Langarica.

En el 1930, la Corporación Provincial renunció a terminarlas y se hizo cargo de ellas el Grupo de Puertos del Estado que prolongó el rompeolas hasta una longitud de 180,05 metros. Y hoy, aunque haya en él muy pocas lanchas, Ciérvana tiene su puertecito bien defendido de vientos y mareas.

Somorrostro

Acaso debiera haberme ocupado de Somorrostro, entre los puertos desaparecidos; estuve tentado de hacerlo pero sentí la preocupación de que la historia terrestre de los banderizos, tan intensa y dramática en esta región, encubriera densamente la posible historia marítima, privándola de todo relieve; y, ahora, me encuentro con que el puerto de Somorrostro no existe propiamente, en la actualidad, lo que me lleva a la conclusión de que no ofrezca pasado ni presente.

Sin embargo, con la Carta a la vista, la línea de la costa, en esta zona, de Covarón a Punta Lucero, parece brindar a los ojos unas condiciones de abrigo siquiera sean regulares. Pero no nos debemos engañar, en el extremo oriental, la barra queda en seco a la bajamar y, la parte occidental está completamente abierta al Norte, y recalán los vientos y los mares por castigo. Pero hay allí un cargadero, el de Poveña, y algunos vaporcitos amarran a todo riesgo sobre las boyas para llenar las bodegas, de mineral. Mas no puede decirse que sea un puerto propiamente.

No obstante, se pueden espigar en la historia de Musques algunos pormenores portuarios. Estando comprendido su término jurisdiccional dentro del área del Privilegio fundacional de Portugalete, no podían sus vecinos pescar en sus aguas, ni cargar o descargar nada a sus orillas sin

la licencia de la villa portugaluja. Pero una Carta Ejecutoria de 23 de Diciembre de 1545 autorizó a los vecinos de Musques, a que pudieran descargar en sus aguas, lo que necesitaran para su mantenimiento, sin necesidad de licencia ni pago de los derechos de prebostad. En esta fecha empieza, pues, la historia portuaria de Somorrostro.

Y, en efecto, en la sesión de las Juntas del Señorío de 9 de Marzo de 1594, se habla de poner guardas en el puerto de Somorrostro para que vigilen la saca de venas por el mismo, acuerdo que se repite después en épocas distintas, en prueba de que había un movimiento marítimo, mayor o menor. El Sr. Adán de Yarza, en su descripción física y geológica de la provincia, dice que, en tiempos, las aguas saladas subían por el río Somorrostro cuatro kilómetros arriba de la desembocadura. Y nada hay que objetar a su afirmación puesto que Delmas recoge el nombre de «Astillero del Puente» con que se denominaba el barrio de San Juan, en evidencia de que allí se construían barcos, los barcos que sacaban una buena parte del mineral que se llevaba a las distintas ferrerías del País. Pero una cosa es que salieran los barcos por el río, en día y marea propicios, y otra que entraran. Sin embargo, es indudable que sacaban mineral; el propio Delmas cuenta que en el 1784 tenía Musques más de 50 pataches dedicados a la exportación y, en su tiempo (1864), seguía «siendo uno de los embarcaderos principales de las venas de Somorrostro, a cuyo puerto acuden lanchones y otros buques de pequeño cabotaje para transportarlos a diferentes puertos del litoral cantábrico». ¡Ya lo creo que se embarcaba mineral! Cuenta Azcarraga que, en su tiempo, 1885, una sola Compañía cargaba 1.500 toneladas cada seis horas y que otra, inglesa también, intentaba entonces construir a sus expensas, el puerto de Poveña. Pero no era posible, sólo unas boyas y uno o varios cargadores aéreos, para cuando el estado del mar lo permitiera.

Bien es verdad que la draga *Euskalerría* de la Dipu-

tación trabajó mucho en el río; pero no para hacerlo navegable, sino para que no se inundaran las vegas y barrios próximos de sus orillas.

Aunque hayan salido de Musques y Poveña muchos millones de toneladas de mineral y se hayan construído barcos en el Astillero del Puente, Somorrostro no es ni ha sido nunca puerto. La concha que se forma entre Lucero y Covarón, es mala, malísima.



Mea culpa

LA costa vascongada ha terminado; la cierra por el Oeste, la punta Covarón. Después, ¡Castro a la vista!, Castilla, que también sale al mar. Pero la Monografía ha concluído. Yo hubiese querido haber hecho un libro suelto y ligero que tuviera si no el vuelo de las gaviotas, por lo menos las bordadas de los balandros con el viento en la amura, pero las piedras de los guardamares se me han impuesto con su pesadez ciclópea, obligándome a un tono que no es el mío. Yo soy, pues, la primera víctima; que no se queje el lector, que tengo las piernas y los brazos cogidos por los bloques como si hubiera sufrido un accidente de trabajo; él, después de todo, puede dejar la lectura donde le convenga, o leer sólo lo que le interese; yo he tenido que trabajarla entera, desde el principio al fin.

Pero creo que hacía falta; la historia de los puertos estaba por hacer, y un pueblo tan marinero como el nuestro no debía estar sin ella, aunque por ser de gruesas piedras de cantería fuera en extremo pesada. No es que pretenda haber dicho la primera palabra, ni la última tampoco, claro está. Don Pablo Gorosábel y Don

Serapio Múgica, en Guipúzcoa, y Don Juan Ramón de Iturriza y Don Estanislao J. de Labayru, en Vizcaya, a los que tantas veces he citado a lo largo del trabajo, aparte de otros muchos autores, en estudios particulares, se habían ocupado con abundante documentación y buen juicio, del tema. Pero había que agrupar lo hecho por unos y otros, dándole unidad, y completar su meritisima labor, con nuevas investigaciones en los Archivos. Esto es lo que he hecho, nada más. Si la historia es pesada, yo no tengo la culpa de que los puertos haya que hacerlos con bloques. Se me dirá que el Partenón también está hecho de grandes piedras; ¡ah!, pero yo no soy un griego.



F U E N T E S :

Documental

- Archivo histórico de la Provincia de Guipúzcoa, Tolosa.
Archivo histórico del Señorío de Vizcaya, Guernica.
Archivos históricos municipales de las poblaciones de la costa vizcaína y guipuzcoana.
Archivos de las Cofradías de Pescadores.
Archivo de Protocolos Seculares de Guipúzcoa, Oñate.
Archivo del Grupo de Puertos de Guipúzcoa, San Sebastián.
Archivo del Grupo de Puertos de Vizcaya, Bilbao.

Bibliográfica

- AGUADO BLEYE, (Pedro), *La villa de Lequeitio en el Siglo XVIII*, Bilbao, 1921.
AGUIRRE, (Adolfo), *Excursiones y recuerdos*, Im. de J. Delmas, Bilbao, 1871.
ALDAZABAL, (Pedro Joseph), *Breve historia de la aparición del más luminoso astro...* Pamplona, 1767.

- ANABITARTE, (Baldomero), *Colección de documentos históricos... de San Sebastián*, San Sebastián, Imp. La Unión Vascongada, 1895.
- ANABITARTE, (Baldomero), *Gestión del municipio de San Sebastián en el Siglo XIX*, Imp. de F. Jornet, San Sebastián, 1905.
- APRAIZ, (Angel de), *Acerca del tímpano románico de Santurce*, San Sebastián, Homenaje a D. Julio Urquijo, Tom. II, 1949.
- ARANEGUI, (Pedro), *Las terrazas cuaternarias en el País Vasco*, San Sebastián, R. I. E. V. Tom. XVIII.
- AREILZA, (José María de), *El canal de los dos mares*, San Sebastián, Boletín de la R. S. V. A. P. Tom. I.
- AREITIO, (Dario de), *El Gobierno y Régimen Foral del Señorío de Vizcaya*, Nueva Edición ampliada, Bilbao, Imp. de la Diputación, 1928-34.
- AROCENA, (Fausto), Vid. Gamón, Juan Ignacio.
- AROCENA, (Fausto), Vid. Martínez de Zaldibia, Bachiller Juan.
- AROCENA, (Fausto), *Un enigmático plano de San Sebastián*, San Sebastián, Boletín de la R. S. V. A. P. Tom. V.
- AROCENA, (Fausto), *La torre del muelle de San Sebastián*, Idem. Idem.
- AZCARRAGA, (Manuel), *Historia General de Vizcaya*, Bilbao, Imp. Lucena y Cía. 1885.
- BALPARDA, (Gregorio), *Historia crítica de Vizcaya y de sus Fueros*, Madrid, Imp. Artes de la Ilustración, 1924.
- BLAZQUEZ, (Antonio), Vid. Colón, Fernando.
- BLAZQUEZ, (Antonio), Vid. Texeyra, Pedro.
- CAMINO, (Joaquín Antonio), *Historia civil... de San Sebastián*, San Sebastián, Imp. H. de I. R. Baroja, 1892.
- CAMPION, (Arturo), *Sobre los nombres de la Antigua Baskonia*, San Juan de Luz, R. I. E. V. Tom. I.
- CAVANILLES, (Antonio), *Lequeltio en 1857*, Madrid, Imp. J. Martín Alegría, 1858.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, (M.), *Monografía histórica de... Portugalete*, Bilbao, Editorial Vizcaína, 1942.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO. (M.), *De los puertos y vida del litoral*

vascogado, en «Los Puertos de España», Publ. de la Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1946.

CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, (M.), *La formación de las villas de Guipúzcoa*, Rev. de Est. de la Vida Local, Madrid, 1947.

COLON, (Fernando), *Descripción y Cosmografía de España*, Transcripción de Antonio Blázquez, Ed. Real Sociedad Geográfica, Madrid, 1910.

CHURRUCA, (Alfonso de), *Apuntes de la Ría de Bilbao*, Bilbao, 1947.

CHURRUCA, (Evaristo de), *Antecedentes históricos... del puerto de Bilbao*, Imp. Emeterio Verdes, Bilbao.

DELMAS, (Juan Ernesto), *Guía histórico-descriptiva... en el Señorío de Vizcaya*, Bilbao, Imp. Juan E. Delmas, 1864.

DUBLER, (César E), *Los caminos a Compostela en la obra de Idrisi*, en el «Al-Aldalus», Madrid, Vol. XIV.

ECHEGARAY, (Bonifacio), *La vida civil y mercantil de los vascos a través de sus instituciones jurídicas*, San Sebastián, R. I. E. V. Tom. XIII/XIV.

ECHEGARAY, (Carmelo de), *Investigaciones históricas referentes a Guipúzcoa*, San Sebastián, Imp. de la Diputación, 1893.

ECHEGARAY, (Carmelo de), *Las Provincias Vascongadas a fines de la Edad Media*, San Sebastián, Imp. F. Jornet, 1895.

ECHEGARAY, (Carmelo de), *La Provincia de Vizcaya*. Geografía General del País Vasco-Navarro, Barcelona, Ed. Alberto Martín, 1921.

FLOREZ, (Fr. Henrique), *La Cantabria*, Tom. XXIV de «La España Sagrada», Madrid, 1786.

GAMON, (Juan Ignacio), «*Noticias Históricas de Rentería*», y «*Reseña Histórica de Rentería*», de Serapio Múgica y Fausto Arocena, San Sebastián, Nueva Editorial, 1930.

GARCIA Y BELLIDO, (Antonio), *La España del Siglo primero de nuestra Era, según P. Mela y C. Plinio*, Madrid, Espasa-Calpe S. A. 1945.

GARCIA Y BELLIDO, (Antonio), *España y los españoles hace dos mil años, según la Geografía de Strabon*. Madrid, Espasa-Calpe S. A. 1945.

GASCUE, (Francisco), *La situación de la antigua Oiarso*, San Juan de Luz, R. I. E. V. Tom. II.

- GASCUE, (Francisco), *Los trabajos mineros de Arditurri, (Oyarzun)*, Idem, Idem.
- GASTAMINZA, (Salustiano), *Apuntes para una Historia de la N. L. e Invicta Villa de Hernani*, San Sebastián, Imp. R. Altuna, 1913.
- GONZALEZ, (Tomás), *Colección de Cédulas, Cartas; patentes... concernientes a las Provincias Vascongadas... existentes en el Real Archivo de Simancas*, Madrid, Imp. Real, 1829/30.
- GOROSABEL, (Pablo de), *Diccionario histórico-geográfico... de Guipúzcoa*, Tolosa, 1862.
- GOROSABEL, (Pablo de), *Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa*, Tolosa, Imp. E. López, 1899.
- GOROSTIDI, (Angel), Vid. Tofiño, Vicente.
- GUERRA, (Juan Carlos), *Ensayo de un Padrón histórico de Guipúzcoa*, San Sebastián, 1929.
- GUIARD LARRAURI, (Teófilo), *Historia de la Noble Villa de Bilbao*, Imp. de J. de Astuy, 1905/12.
- GUIARD, LARRAURI, (Teófilo), *Historia del Consulado y Casa de Contratación de Bilbao y del Comercio de la Villa*, Bilbao, Imp. J. de Astuy, 1913/14.
- HENAO, P. (Gabriel de), *Averiguaciones de las Antigüedades de Cantabria...* Tolosa, Imp. E. López, 1894/5.
- IMAZ, (José Manuel), *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del Siglo XVI*. San Sebastián, Imp. Diputación, 1944.
- INSTITUTO HIDROGRAFICO, *Derrotero de la Costa Norte de España*, Cádiz, Imp. Escelicer, 1946.
- ITURRIZA, (Juan Ramón), *Historia General de Vizcaya...* Barcelona, Imp. V. e H. de J. Subirana, 1884.
- IZAGUIRRE, (Ricardo), *Estudios acerca de la Bahía de San Sebastián*, Publ. de la Sdad. Oceanográfica de Guipúzcoa, Pasajes, 1933.
- IZAGUIRRE, (Ricardo), *El Urumea y los Puertos donostiaras*, Publ. de la Sdad. Oceanográfica de Guipúzcoa, Pasajes.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE PASAJES, *Memorias del Puerto de Pasajes de... 1927 al 1941*.
- LABAYRU, (Estanislao Jaime), *Historia general del Señorío de Vizcaya...* Bilbao 1899/903.

- LLOBREGAT, (Conde de), *Fuenterrabía. Noticias históricas*, San Sebastián, Gráficas Fides, 1942.
- MANSO DE ZUÑIGA, (Gonzalo), *San Sebastián en 1552*. Boletín de la R. S. V. A. P. Tom. IV.
- MARTINEZ DIAZ, (Antonio), *Memoria de la gestión municipal del Ayuntamiento de Ondárroa*, Bilbao, Imp. J. Ausin, 1929.
- MARTINEZ DE ISASTI, (Lope), *Compendio historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*, San Sebastián, Imp. I. R. Baroja 1850.
- MARTINEZ KLEISER, (Luis), *La villa de Villagrana de Zumaya*, Madrid, Ed. Voluntad 1925.
- MARTINEZ DE ZALDIBIA, (Bachiller Juan), *Suma de las cosas cantábricas y guipuzcoanas*, Intr. y notas de Fausto Arocena, San Sebastián, Imp. de la Diputación, 1945.
- MEDINA, (Pedro de), *Libro de Grandezas y Cosas Memorables de España*, Ed. C. S. I. C. Madrid, 1944.
- MUGICA, (Serapio), *La Ionja de Bedua*, San Sebastián, Rev. «Euskal-Erria», Tom. XXXVI, 1897.
- MUGICA, (Serapio), *Monografía Histórica de la Villa de Irún*, Irún, 1905.
- MUGICA, (Serapio), *Ría Bidasoa*, San Sebastián, Imp. de la Diputación, 1905.
- MUGICA, (Serapio), *Provincia de Guipúzcoa*, Geografía General del País Vasco-Navarro, Barcelona, Ed. Alberto Martín, 1919.
- MUGICA, (Serapio), Vid. Gamón, Juan Ignacio.
- PEÑAFLORENDA, (Conde de), *Fisiografía, Contribución al estudio geomorfológico del País Vascongado*, San Sebastián, Homenaje a D. Julio de Urquijo, Tom. I, 1949.
- POZA, (Licenciado A. de), *Hidrografía...* Bilbao..., Imp. de Mathías Mares, 1585.
- POZA, (Licenciado A. de), *De la antigua lengua, poblaciones... de la Cantabria*, Bilbao, Imp. Mathías Mares, 1587.
- SAGARMINAGA, (Fidel), *El Gobierno y Régimen Foral del Señorío de Vizcaya...* Bilbao, Imp. de J. de Astuy, 1892.
- SAGARMINAGA, (Fidel), *El Gobierno y Régimen Foral del Señorío de Vizcaya*, Nueva Edición ampliada por D. Darío de Arellano, Bilbao, Imp. de la Diputación, 1928-34.

- SCHULTEN, (A.), Avieno, *Ora Marítima*, Barcelona, Lib. A. Bosch, 1922.
- SCHULTEN, (A.), *Venus Marítima*, San Sebastián, R. I. E. V. 1927.
- SEOANE, (Marqués de), *Memoria reservada sobre los litigios en-
tablados en Rentería, San Sebastián y Pasajes, sobre la pose-
sión de este puerto*, San Sebastián, Rev. «Euskal-Erria», Tom.
LX. 1909.
- TEXEYRA, (Pedro), «*La descripción de las costas de España*»,
transcrito por D. Antonio Blázquez, Madrid, «Revista de Archi-
vos, Bibliotecas y Museos», 1908.
- TOFIÑO, (Vicente), *Derrotero de las costas en el Océano Cantá-
brico y Golfo de Gascuña*, transcrito por D. Angel Gorostidi,
San Sebastián, Rev. «Euskal-Erria», Tom. XLIV.
- VALLE LERSUNDI, (Alfonso), *Algunas conjeturas acerca de la
geografía histórica de Guipúzcoa*, San Sebastián, R. I. E. V.
Tom. XVII.
- VALLE LERSUNDI, (Fernando), *El Cabo Machaçacu*, San Sebas-
tián, R. I. E. V. Tom. XXV.
- YRIZAR, (Joaquín de), *El camino de San Adrián y los dos mares*,
San Sebastián, Boletín de la R. S. V. A. P. Tom. III.
- ZABALA Y OZAMIZ-TREMOYA, *Historia de Bermeo*, Bermeo, Imp.
Víctor Gaubeca, 1928.

INDICE

	<u>Páginas</u>
PROPOSITO	5 - 7
LA COSTA.....	9 - 34
Sus coordenadas geográficas, 9. - Caracteres fisiográficos, 10.	
Calado, 11. - Vientos reinantes, 12. - Derroteros clásicos, 12.	
Avieno, 13. - Pompolio Mela y Plinio II, 13. - Tolomeo, 14.	
Idrisi, 14. - Portulanos y Cartas Náuticas de la Edad Media,	
15. - Don Fernando Colón, 15. - Don Pedro Medina, 17. -	
Anónimo, 18. - Licenciado Andrés de Poza, 18. - Texeyra, 20.	
Tofiño, 25. - Anónimo, 28. - Derrotero del Instituto Hidro-	
gráfico, 31.	
PROTOHISTORIA.....	35 - 53
Los ríos, 35. - Los puertos primitivos, 39. - Reducción geo-	
gráfica de los ríos y los puertos de los escritores de la Anti-	
güedad: Oiarso, 42. - Los ríos Magrada y Menlasco, 44. - Mo-	
rogui, 45. - Menosca, 47. - Tritium Tubolicum, 48. - El río	
Deva, 49. - Vesperies, 49. - Amanum Portus, 51.	

LOS PUERTOS DESAPARECIDOS.....	55 - 82
Explicación previa, 55. - Los del río Bidasoa, 56. - Los del río Oyarzun, 59. - Los del Urumea, 61. - Otros puertos donostiaras, 64. - El río Oria, 65. - En el Urola, 67. - Los del río Deva, 69. - En el río Ondárroa, 71. - Los del río Lea, 72. - La puente de Guernica, 73. - En el Artigas, 77. - El río «Butrónida», 78. - Los del río Nervión, 81.	
LOS PUERTOS ACTUALES.....	83 - 259
Los muelles base principal de los puertos, 83. - Fuenterrabía, 85. - Pasajes, 102. - San Sebastián, 121. - Orio, 139. - Zarauz, 145. - Guetaria, 149. - Zumaya, 159. - Deva, 165. - Motrico, 170. - Ondárroa, 179. - Lequeitio, 187. - Ea, 197. - Elanchove, 199. - Mundaca, 203. - Bermeo, 208. - Baquio, 218. - Arminza, 218. - Plencia, 221. - Algorta, 223. - Los puertos del Nervión, 226. - Santurce, 252. - Ciérvana, 255. - Somorrostro, 257.	
MEA CULPA.....	261 - 262
FUENTES.....	263 - 268



30 Pesetas