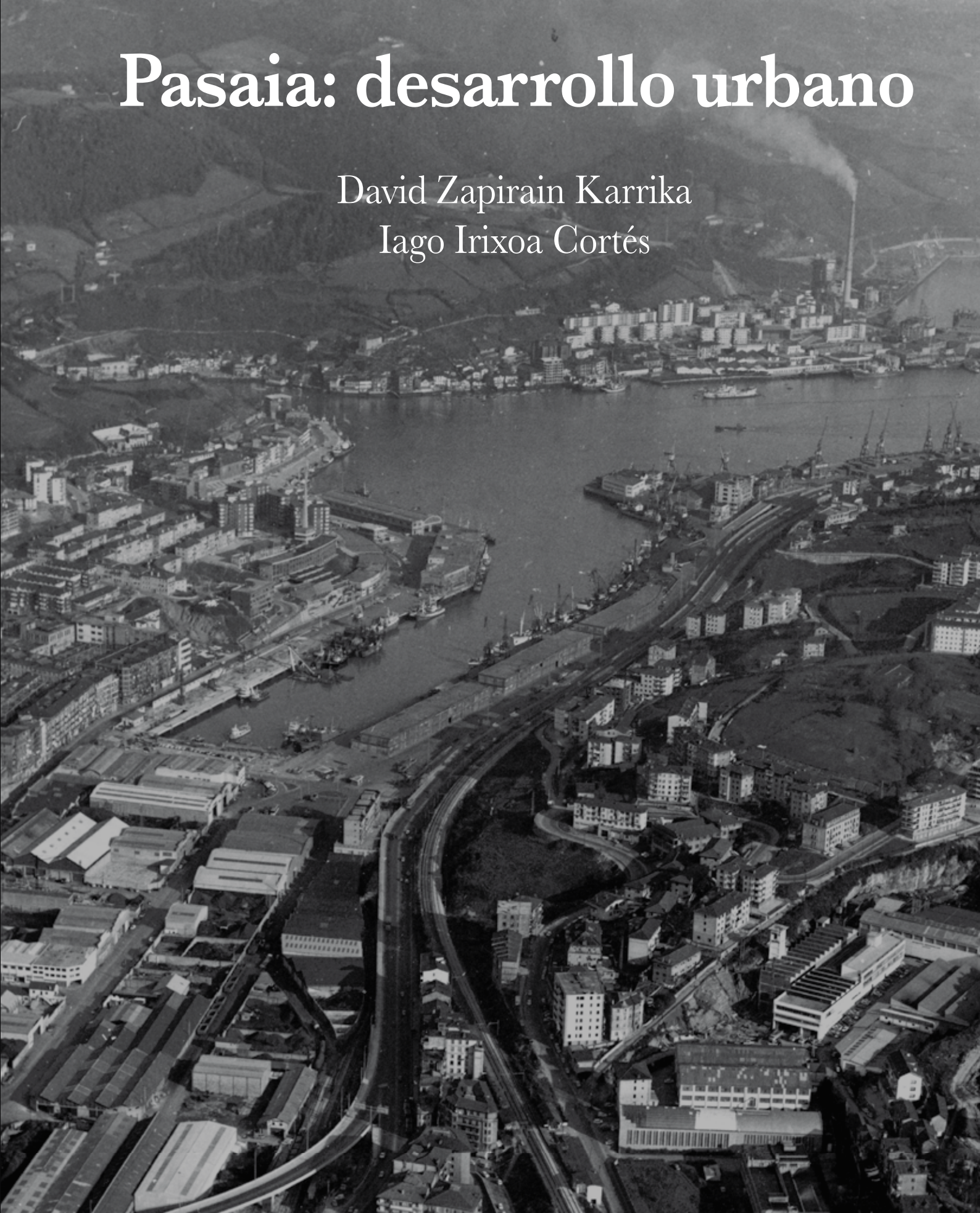


Pasaia: desarrollo urbano

David Zapirain Karrika

Iago Irixoa Cortés



Sorginarri bilduma 7

Colección dirigida por David Zapirain Karrika

Pasaia: desarrollo urbano

David Zapirain Karrika

Iago Irixoa Cortés

Colaboradores:

Ion Alberdi Urrestarazu

Clara Barbier Zabaleta



2011

PATROCINA:



Imagen de portada: Paisajes españoles. Pasaiako Udala.

Diseño y maquetación: eragin.com

Imprenta: Gráficas Lizarra

ISBN: 978-84-937701-1-2

Depósito legal: SS. 1385-2011

Presentación

Son ya siete los libros de la colección Sorginarri que resumen la historia de Pasaia.

Son siete los temas que han suscitado interés, se han estudiado a fondo, se han seleccionado y se han desarrollado. Un magnífico trabajo, con un resultado también magnífico.

En este séptimo número se describen los desarrollos de la villa de Pasaia. Aunque, sin duda, ha sido necesario exponer los intereses y necesidades habidos más allá de esta zona marítima terrestre. A fin de cuentas, este pueblo que actualmente conocemos como Pasaia y en el que vivimos ha sido y todavía sigue siendo estratégico para los pueblos de alrededor.

Datos y fechas, imágenes y mapas. Porque nuestro objetivo es mostrar de la manera más clara posible todo aquello que vas a leer.

¡Buen provecho!

Amaia Agirregabiria
Alcaldesa de Pasaia

PRÓLOGO. David Zapirain Karrika	11
1. LA PRIMERA REGERACIÓN	13
1.1. La lucha por salir del barro	14
1.2. Reconocimiento político: del "ser" al "estar"	28
1.3. La brújula siempre apunta al Norte	30
1.4. Acuerdo total en torno a un proyecto	34
1.5. Las primeras industrias modernas al amparo de la carretera	37
1.6. Tren y puerto unidos en Pasaia	39
2. SUELO FIRME	45
2.1. Un plan preciso	46
2.2. El cultivo industrial	53
2.3. Renovación total de los antiguos espacios	62
2.4. Ocupación de los antiguos espacios	65
2.5. "... hiciste nuestras casas al lado de tus fábricas..."	69
2.6. Los equipamientos del nuevo Pasaia	80
3. TRIUNFO DE LA INDUSTRIA	105
3.1. La industria frente al municipio	107
3.2. La industria fraga la unidad	112
3.3. A modo de conclusión	118

Prólogo

Si en todo estudio es conveniente dejar bien sentado desde el inicio el objetivo y el método empleado durante el mismo, en este caso es, además, una obligación.

En primer lugar porque la base del presente libro se encuentra en una subvención tramitada por los departamentos municipales de Cultura y de Archivo y concedida por Irargi (Gobierno Vasco), con el fin de documentar y valorar parte de los expedientes que en los últimos años el ayuntamiento de Pasaia viene digitalizando y describiendo. En concreto, se trataba de poner en valor los planos del archivo municipal, toda vez que se consideraban estas imágenes como una guía eficaz durante la transformación de Pasaia de un pueblo pesquero sin futuro en una pequeña ciudad industrial.

Efectivamente, los planos, una vez identificados y documentados, se consideraban válidos para ese trabajo de guía. Hay que reconocer que ni se han conservado todos los planos de todas las instalaciones y edificios, ni todos los conservados aportan una información reseñable. Pero, en su conjunto, una vez analizados y ordenados, sí contribuyen de un modo eficaz a recrear los inicios del Pasaia industrial.

En segundo lugar, porque el plan original pasaba por redactar un catálogo, o al menos un inventario, recogiendo lo esencial de los edificios y lugares representados en los planos. Este objetivo, en cambio, fue variando a medida que avanzaba la redacción, dando paso a un formato de libro más clásico. Este cambio de rumbo se hizo necesario, toda vez que el material gráfico recopilado iba quedando enmarcado en un contexto preciso, común a buena parte de los planos, y que ayudaba a su comprensión. De este modo, ya no se trataba sólo de poner en valor los planos, sino de dejar que éstos ilustrasen el profundo cambio al que asistió la bahía desde finales del siglo diecinueve.

En tercer lugar, hay que precisar que la magnitud de ese cambio nos obligó a escoger también en otro ámbito: el temático. Por ello, preferimos dejar de lado las representaciones y la documentación relacionada estrictamente con el patrimonio naval y náutico, esperando que esta misma colección se ocupe de él a la mayor brevedad, centrándonos de este modo en lo que hemos llamado desarrollo urbano de Pasaia: es decir, la transformación del espacio y su ocupación por factorías, viviendas y edificios varios y, también, por un grupo humano que antes no estaba en el lugar, y que además de instalarse en él, va dando lugar a una sociedad nueva.

El resultado, que presentamos a continuación, puede ser entendido como un texto que encaja entre los números 1 y 3 de esta colección (por cuanto arranca en el siglo diecinueve y se detiene antes de la guerra), y participa de muchos momentos del número 2 y del número 6 (ya que en ambos se recogen testimonios sobre el patrimonio industrial y a los que nos remitimos para completar la información que sea necesaria). En este sentido, y gracias a la orientación que dieron precisamente los mapas que se intentaban poner en valor previamente al trabajo, éste tiene también mucho de ordenación de materiales e ideas previas.

En ningún caso, supone un punto de llegada, sino más bien al revés. Quisiéramos pensar haber sido capaces de establecer algunos momentos claves en la historia pasaitarra reciente y de aportar datos concretos sobre distintos aspectos del Pasaia industrial y sus protagonistas o componentes. Pero, sobre todo, quisiéramos haber marcado los puntos a partir de los cuales otros estudiosos o aficionados puedan ir colocando sus propias investigaciones o reflexiones.

1



LA PRIMERA REGENERACIÓN



Cuando utilizamos terminología, vocabulario y varas de medir que corresponden a nuestra propia sociedad para definir, explicar o comprender hechos, actitudes y comportamientos de épocas pasadas o de sociedades ajenas, los resultados no siempre son afortunados.

Por eso, recuperar para una crónica que pretende ilustrar la transformación pasaitarra en los últimos cien años, el término regeneración pueda parecer una temeridad. Pero no cabe duda de que a día de hoy dicha palabra trae inmediatamente a nuestra mente un nuevo Pasaia -puerto, pueblo y sociedad- que quiere salir del agujero negro en que se encuentra y que no puede dejar de recordar aquellos años que ahora parecen de bonanza industrial y social.

Regeneración no es una palabra usada en los proyectos que hemos consultado, ni en las actas municipales que hemos transcrito ni en los procesos judiciales que hayamos podido leer. Sin embargo, la necesidad de tener unas instalaciones portuarias adecuadas, modernas y racionales que permitieran a las poblaciones del puerto ganarse la vida y que generaran riqueza para el común, y para los inversores, es una constante en la historia del puerto.

Y si todos los procesos que se pusieron en marcha, que enfrentaron a instituciones, que auparon a primera

fila a personajes de gran talla política, preocupados por sí mismos, sí, pero también por la comunidad a la que sentían representar, que dieron lugar a planos, proyectos... si todos esos procesos se nos hacen familiares, es por que, desde luego, el deterioro del puerto, tanto de su situación física como de su actividad económica, sólo era comparable en el siglo diecinueve al de su propia población, de la que llega afirmarse estar muriendo de hambre, no tener ropa para vestir, haber abandonado las casas o renunciado a cobrar ninguna renta por ellas.

Por eso, quizás los proyectistas que pasan una y otra vez por Pasaia no querían regenerar la bahía. Quizás unos sólo pretendían servir al Rey, otros a su propia casa, otros a ambos y a su comunidad; para unos el puerto es una base militar, para otros el centro de sus negocios y para los más un lugar para (mal)vivir. Sea como fuera, si no querían regenerar el puerto, lo parecía.

1.1 La lucha por salir del barro

La seguridad y el calado que el puerto de Pasaia ha ofrecido a lo largo de los siglos han hecho de la bahía y sus costas un lugar privilegiado para todo tipo de actividad relacionada con la mar: astilleros, pesca, comercio, refugio, transformación,...

Sin embargo, y como muy bien hemos podido comprobar en los últimos años, estas condiciones naturales

La imagen de los muelles industriales de Pasaia de hace unas décadas contrasta enormemente con la actual. Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.





La marea baja dejaba una gran parte del puerto inhábil para el tráfico marítimo, ofreciendo una estampa propia de una ría. Los muelles industriales redujeron el espacio consiguiendo más calado. *Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.*

no son suficientes para garantizar que la población que vive en torno a la dársena pueda organizar su vida alrededor de las actividades que se desarrollan en la misma. Esto sólo se puede conseguir desde un uso racional del espacio y desde el mantenimiento de las condiciones que hacen de la bahía, del puerto interior, un lugar protegido a la vez que accesible.

Con ser actual, no es, en absoluto, un debate original. El mantenimiento de la actividad portuaria y marítima, el gobierno de las instituciones portuarias, los usos de las instalaciones o la interminable discusión sobre la formación de Pasaia y su legitimidad como cabeza del puerto son una parte más de la historia de la bahía.

Es posible que estas reflexiones se agudicen en los periódicos momentos en que el puerto vive malos momentos, momentos en los que sus habitantes recuerdan épocas de esplendor más o menos cercanas o lejanas. En todo caso, es seguro que para quienes los protagonizan son debates que se alargan en el tiempo mucho más de lo deseado.

Así, la reorganización política de Gipuzkoa a principios del siglo diecisiete (1615) supuso una ocasión no aprovechada para marcar nuevas directrices de gobierno y mantenimiento en el puerto¹. No obstante, los estudios y datos recabados entonces serán de continua referencia en los años posteriores, hasta tal punto que se retoman y actualizan a mediados del siglo dieciocho, entre 1740-1780, cuando la patética situación de abandono de la dársena, por la falta de mantenimiento y por la falta de inversión en la misma de los beneficios que genera la actividad portuaria, no puede dejar de ocultarse más. Todo ello, en evidente relación con la falta de reconocimiento político hacia las poblaciones de la ribera pasaitarra. Es decir, tanto la financiación del dragado como la de las obras, acabarán topando siempre con la falta de inversio-

nes en el puerto por parte de los recaudadores de impuestos en el mismo, es decir, de los torrerros.

Parte indispensable de los proyectos que intentan reflotar la construcción naval y el tráfico marítimo en Pasaia, son los mapas que se incluyen en ellos y que sirven como punto de partida en esta reconstrucción. En estos mapas se subrayan dos aspectos principales:

- En primer lugar, la situación física del puerto.
- En segundo lugar, las infraestructuras presentes en la bahía como base para su relanzamiento.

Por lo que respecta a la situación general del puerto, se refleja cómo la falta de dragado, la falta de prevención en la costa y la dejadez y ausencia de control en el uso, habían llevado a la bahía a una situación extrema, sobre todo en bajamar. De tal modo que para las naves de gran calado el único lugar posible de atraque quedaba restringido al espacio entre la zona inmediatamente posterior a la Torre y la plaza de Donibane.

En lo que a la existencia de infraestructuras aprovechables para el desarrollo económico o que al menos servirían como indicador de lo que sería posible hacer al resguardo del canal, la mención a los astilleros navales y su industria asociada es una constante en estos gráficos.

Ambos aspectos aparecerán siempre unidos, pues para que las condiciones naturales de nuestra bahía puedan ser plenamente aprovechadas, será indispensable que la autoridad competente ejerza de tal: tanto de autoridad como de competente.

Fruto de estas preocupaciones, (y, no lo olvidemos, casi siempre como informe pericial dentro del eterno juicio sobre la jurisdicción política de Pasaia) serán abundantes las representaciones gráficas de la bahía.

De ellas, queremos recuperar, por un lado, la realizada por Vicente Xiner², datada en 1744, de la que existen al menos dos versiones, si bien idénticas: la original y la copia que él mismo dedica a los directores de la Compañía de Filipinas.

Atendiendo a los dos aspectos antes reseñados, podemos clasificar así los principales hitos señalados en el mapa de Xiner:

- estructuras relacionadas con la actividad naval
- Destacan dos conjuntos. El primero lo constituyen las de la Compañía Guipuzcoana de Caracas, en especial sus astilleros y demás estructuras, en ambas orillas; señaladas con las letras F, G, H, I, O, P...
- El segundo, también astillero, pero de carácter militar o, al menos, relacionados directamente con el Rey: almacén de munición, cordelería, fábrica real de anclas (antes de ser trasladada a la Fandería): B, D, E, G...

Por otra parte, se reseñan otros edificios de interés. Junto al convento de Kaputxinos, con su huerta y entorno bien cuidado, la Torre, Santa Isabel,... destaca el palacio de Salinas, que aquí es llamada no con el nombre de la familia Salinas Rober – Etxeberri, sino con el título que la misma ostentaba: Marqueses de Villalcázar.

Y aparece un dato novedoso: el aprovisionamiento de agua dulce para los barcos en la laguna que se formaba en la desembocadura de los arroyos a la altura de la actual calle Pescadería.

- condiciones de navegabilidad
- V, Z, AB, AR, AD,... dan cuenta de la situación de los bancos de fango o lama y, también, de los principales puntos por los que caen a la bahía sin control derrubios, piedras, barro,...
- Se recuerda que en buenas condiciones, la navegabilidad de una flota había sido posible no sólo hasta el Salbio, sino hasta la entrada de Orereta.

Nuevamente, ambos aspectos quedan perfectamente relacionados a través, en este caso, de la dedicatoria de la copia, ofrecida a los directores de la Compañía de Caracas, la principal interesada en la limpieza y accesibilidad del puerto.

Explicación:

A: Villa y muelles de Rentería, hasta donde según tradición, llegaban, cargaban y descargaban antiguamente en pleamar embarcaciones de 200 toneladas.

B: Almacén propio de Su Magestad en que entran las municiones de artillería que vienes de las Reales Fábricas de Ituvieta y Asura.

C: Lugar de Lezo.

XX Convento de Capuchinos

D: Cassa propia de Su Magestad que servía de cordelería.

E: Otra cassá también de Su Magestad que fue Fábrica Real de Anclas.

F: Cassa que la Real Compañía de Caracas está construyendo a tejavana sobre 18 pilares para resguardar del sol y agua llovediza las faluas.

G: Cassa propia de su Magestad en que vivió el constructor Martin Boyes.

H: Estacadas que ha hecho la misma Real Compañía para resguardar las maderas de construcción.

I: Sitio en que se construyó la fragata del Rey nombrada "Santa Theresa".

J: Astillero en que se construyó[sic] los navíos del Rey nombrados "El ruví" y "La Guipuzcoana".

K: Sitio llamado la Herrera, y camino que viene de San Sevastián.

L: Barranco donde se acen hoy las aguadas.

M: Barrancos por donde desaguan las pequeñas fuentes que nacen de los montes vecinos.

N: Cassa de los Marqueses de Villaalcazar.

O: Astillero en que actualmente construye la misma Real Compañía y en que se fabricaron los navíos del Rey nombrados "La Andalucía" y "La Castilla".

P: Cassa que está en el mismo astillero, cuyo costo con el de las herrerías adyacentes y el de el mismo astillero, se cree cargó a Su Magestad en las quantas que dio el Constructor Simón de Celarain.

Q: Sitio llamado el Sableu, donde según se dice, andó la esquadra del comando de Don Alonso de Ydíaquez, y a donde se fue a pique el navío llamado "La Concordia", que entró en el puerto maltratado del combate que viniendo de la América tubo con dos navíos franceses; cuyos vestigios están hoy cubiertos de lama.

En este mismo paraje, cargaban y descargaban antiguamente en bajamar de aguas vivas embarcaciones de 150 toneladas, y hoi queda enteramente en seco.

R: Lugar del Passaje de la parte de San Sevastián.

S: Baluarte llamado la Thorre, en la que comúnmente havita un rejidor de San Sevastián.

T: Lugar del Passaje de la parte de Fuenterravía.

V: Banco de lama que queda cuasi descubierta y en que an tocado algunas embarcaciones, el que se cree previene [sic: proviene] del remanso que en aquel paraje hacen las aguas y del poco cuidado que ha havido también en sacar y recoger algunos lastres que se suelen aciallí arrojar.

W: Sitio llamado el mirador, en que ai una batheria demolida.

X: Banco grande que cierra toda la embocadura de la canal y se va cada día aumentando.

Y: Castillo Real nombrado de Santa Isabel, el que tiene Su Majestad al cuidado del gobernador que deve ressidir en hel.

Z: Banco que an ocasionado el remanso de las aguas y las crecidas abenidas del barranco que tiene encima y le perjudica mucho la cantera, d, que está ynmediata y se va con las continuas lluvias desplomando.

AB: Pequeño banco que an formado, según se cree, las aguas que por aquel paraje destilan perennemente de la montana.

AR: Cantera de donde se ha sacado y actualmente se saca piedra para edificios.

AD: Banco que se va formando de los desperdicionos que de la citada cantera caen y llevan consigo las aguas llovedizas del barranco.

AT: Embocadura del puerto.

AL: Arrecifo o peña llamada la Bancha que está vajo de la agua. Los pies que se señala en sus cabezas y en que tocó y se perdió el año passado de 1743 el corssario nombrado "El Gran San Miguel", de porte de 40 cañones.

Nota: que los números puestos en el plano de la canal señalan los pies de agua que en cada paraxe hai, hecho el fondo en bajamar de aguas vivas.

San Sebastián y mario [sic: mayo] de 1744.

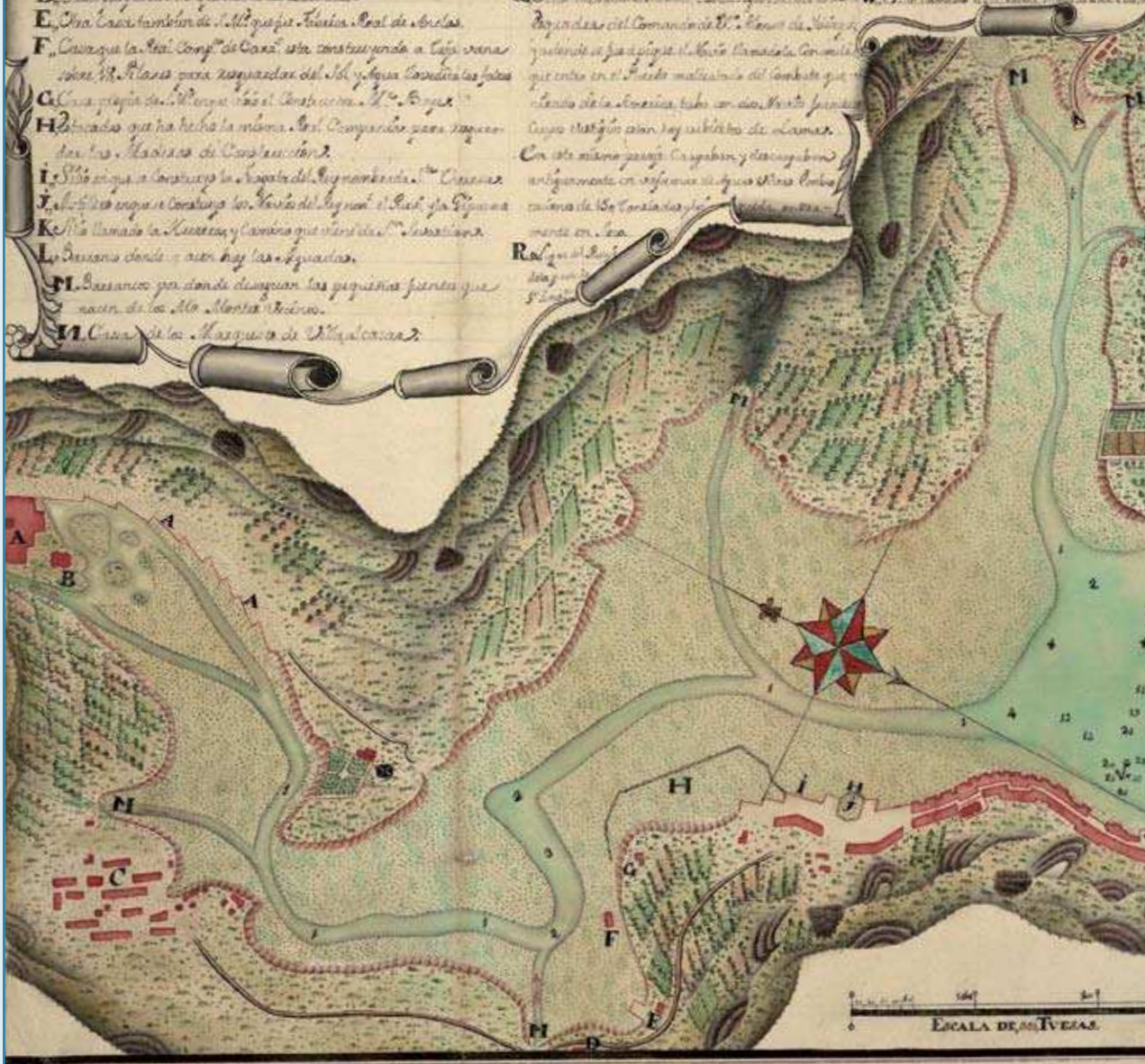


Archivo General de Simancas: MPD 07-147; 148.

PLANO DEL PUERTO I CANAL DE LOS PASAJES DESDE SU REENTERIA I SITIO DE LA HERERA QUE ES A DONDE LLEGA LA AGVA SALADA LEVANTADO POR EL SEÑOR DON JUAN DE ALBA, CAPITAN GENERAL DEL EJERCITO DE ARTILLERIA, POR DISPOSICION I COMENDACION DEL SEÑOR DON JUAN DE SOTO, GOVERNADOR DEL REYNO DE CASTILLA Y LEON, Y DEL SEÑOR DON JUAN DE GUTIERREZ, GOVERNADOR DE LA CIUDAD DE MADRID, Y DEL SEÑOR DON JUAN DE GUTIERREZ, GOVERNADOR DE LA CIUDAD DE MADRID, Y DEL SEÑOR DON JUAN DE GUTIERREZ, GOVERNADOR DE LA CIUDAD DE MADRID.

EXPLICACION

- A** Una y Muella de Reenteria hasta donde segun tradición se supiere que se levantaron antiguamente en plaza de las Cañales de los Castillos.
- B** A lo que se llama de la M. en que entran las Albuercas de Artilia que son de las Reales Fabricas de Artilia y Bombas.
- C** El lugar de San Sebastian.
- D** Casa de San Sebastian que se llama de los Castillos.
- E** Una casa tambien de la M. que se llama Real de Artilia.
- F** Casa que la Real Compañia de Artilia esta construyendo a lo que se llama de la M. para poner las cañales de la M. y para llevar las bombas.
- G** Casa propia de la M. que se llama de los Castillos.
- H** Casa que ha hecho la misma Real Compañia para poner las bombas de los Castillos.
- I** Una casa que se llama de la M. que se llama de los Castillos.
- J** Una casa que se llama de los Castillos.
- K** Una casa que se llama de los Castillos.
- L** Una casa que se llama de los Castillos.
- M** Una casa que se llama de los Castillos.
- N** Una casa que se llama de los Castillos.
- O** Una casa que se llama de los Castillos.
- P** Una casa que se llama de los Castillos.
- Q** Una casa que se llama de los Castillos.
- R** Una casa que se llama de los Castillos.
- S** Una casa que se llama de los Castillos.
- T** Una casa que se llama de los Castillos.
- V** Una casa que se llama de los Castillos.
- W** Una casa que se llama de los Castillos.



EMBOCADURA HASTA LA VILLA DE
 VAITADO POR D.^o VICENTE XIMEN COMI-
 A PERSONAL DEL S.^o D.^o MANUEL DE LAS CASAS I LA
 EL MAR DE CANTABRIA

ARCHIVO GENERAL
 DE SIMANCAS

X. Bona guarda que tiene toda la embocadura de la Canal, y la
 cada de los navegantes.

Y Castillo Real nombrado S.^o Isabel el que tiene el N.^o al lado
 dado del Gobernador, que de su vivienda en el.

Z. Bona que en ocasiones el tempesto de las aguas que
 dadas abren las del. Bona que tiene en las aguas y por
 dice mucho la Bona de que en las aguas para
 las continuas lluvias de las montañas.

B. Bona que se llama Bona que en las aguas y en
 a que el paraje de las aguas, y en las aguas de la Bona.

R. Bona que se llama Bona que en las aguas y en
 a que el paraje de las aguas, y en las aguas de la Bona.

D. Bona que se llama Bona que en las aguas y en
 a que el paraje de las aguas, y en las aguas de la Bona.

A. Bona que se llama Bona que en las aguas y en
 a que el paraje de las aguas, y en las aguas de la Bona.

A. Bona que se llama Bona que en las aguas y en
 a que el paraje de las aguas, y en las aguas de la Bona.

A. Bona que se llama Bona que en las aguas y en
 a que el paraje de las aguas, y en las aguas de la Bona.

NOTA

Este es el nombre que se le dio a la Bona de la Canal, la
 Bona, en que las aguas que se encuentran en el
 el fondo en las montañas de las Bona.

M.^o Sebastian y Alvaro de 1744.



Junto a la puesta en marcha de un servicio de dragado eficaz, las medidas correctoras se encaminan a regular la caída de materiales al puerto. Estos aportes de piedra y barro llegan a través de Txingurri y el Oiartzun, pero también a través de los arroyos y barrancos de la bocana, en especial de los que caen a Alabortza y de los que caen desde Sorginarri a Kodemasti; que con el tiempo Kodemasti pierda su denominación para ser conocido como Ondartxo indica bien a las claras qué tipo de transformación se ha dado en lo que antaño fue un fondeadero. En consecuencia, las principales obras se dirigen a la construcción de diques en la boca de ambas *errekas*.

Estas obras se desarrollan entre 1751 y 1752, y llevan el sello del prestigioso ingeniero militar asturiano Lorenzo Solís³, que dejó dos mapas: uno sobre Kodemasti (Ondartxo) y Alabortza, datado en 1751; y otro, un año más tarde, específico sobre este segundo punto. El objetivo de las obras, como queda dicho, será parar la caída de piedras, cortando los barrancos con paredones y permitiendo que el agua se filtre limpia al puerto.

Descripción de los planos parciales de las calas de Candemaste y la Bursa, situados en la canal del Puerto del Pasaje, con proyecto de los paredones de firme que se deberán construir en cada una, y el de las paredes de piedra seca que han de circuir sus canteras.

Explicación:

A: paredón De firme cortando el gran barranco con sus dos chorreras derruidas, escombros y desperdicios de la cantera adyacente. Oy, todas derrumbadas en Conde Maste.

B: Pared de piedra seca circuyendo el pie de dicha cantera creando a su doso un espacio llano terraplenado, para detener sus derrumbos, filtrándose las aguas pluviales por los poros de la muralla sobresaliente tres pies sin perjudicar el puerto.

C: Perfiles cortados por medio del referido paredón de firme y pared de piedra seca, que demuestran su proporción y consistencia.

D: Desguazadero del torrente del gran barranco que desemboca en Conde Maste en tiempo de grandes avenidas a cuyo pie poco distante se está construyendo ya una pared de piedra seca, cortándose al través, para detener las horru-ras que acarrea a la cala, incomodando la canal y pasen las aguas limpias a ella.

E: Paredón de firme que se proyecta y aplica en la Bursa, cortando el derrumbo fangoso del monte y su avenida perjudicando notablemente la canal.

G: Cantera y proyecto provisional útil que se le aplica circuiéndola para contener y atajar sus derrumbos y desperdicios en daño de la canal.

H: Pared de piedra seca, que se intenta construir en esta próxima otoñada.

Y: Perfiles cortados por medio del paredón de firme y las paredes de piedra seca G y H y E.

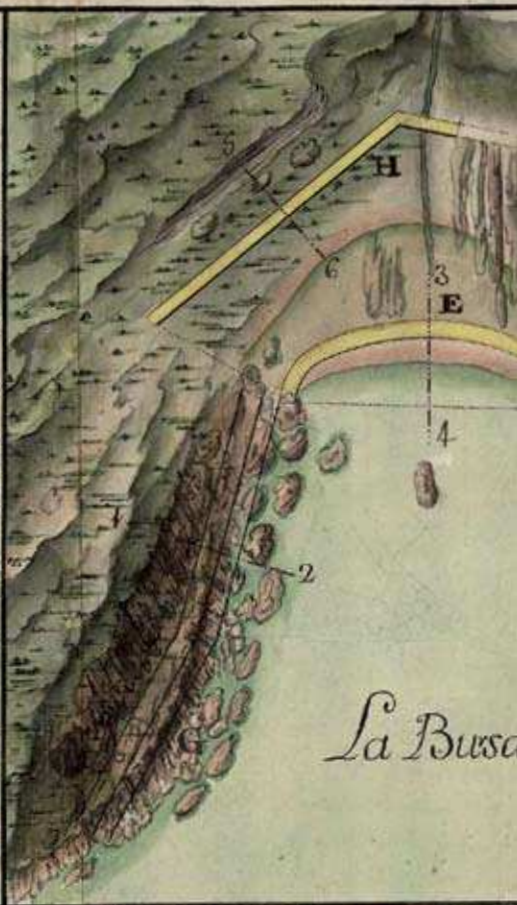
San Sebastián y agosto 22. 1751. Don Lorenzo Solís.

Descripción de los Planos parciales de las Calas de Condes y de la Balsa de, situados en la Canal del Puente del Navajo con proyecto de los Puertos de fuste, que se debían construir en cada una, y el de las Puercas de piedra veca que han de hacerse en las Contreas.

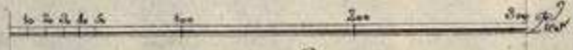
ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS

Explicación

- A. Situación de fuste cortando el gran torrente con sus dos Chorreras de aguas, Contreas, y despendidos de la Contrea adyacente y todas de xumbadas en Conde Norte.
 - B. Puercas de piedra veca haciendo el pie de dicha Contrea haciendo á un lado un espacio llano para el agua, para de tener un de xumbos para traer las aguas pluviales por los puros de la muralla y no se dañen de tener puros sin perjudicar el Puerto.
 - C. Perfil cortado por medio del Puerto pariendo de fuste y puercas de piedra veca, que demuestran su proporción, y conveniencia.
 - D. Desguazado del torrente del gran torrente, que se venía en Conde Norte en tiempo de quando se venía á él, y se poco de tanto se esta continuando ya una parte de piedra veca cortando se el torrente, para de tener los horizontes, que accionan á la Cala en commodando la Canal, y para las aguas pluviales á ella.
 - E. Situación de fuste, que se proyecta, y aplica en la Balsa cortando el de xumbo fangoso del Monte, y se avienta perjudicando notablem^{te} la Canal.
 - G. Contrea, y proyecto provisional útil que se le aplica á cada una de las contreas, y para las aguas, y despendidos en cada una de la Canal.
 - H. Puercas de piedra veca, que se intentan construir en esta parte de la Otobada.
 - Y. Perfil cortado por medio del pariendo de fuste, y las puercas de piedra veca G y H, y E.
- Nota. Que el Color amarillo puesto en los perfles demuestran la mansorancia de fuste, y la blanca, que es de piedra veca.



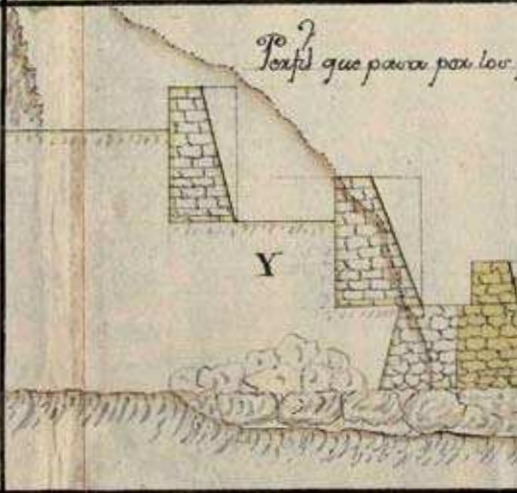
Escala de los Planos



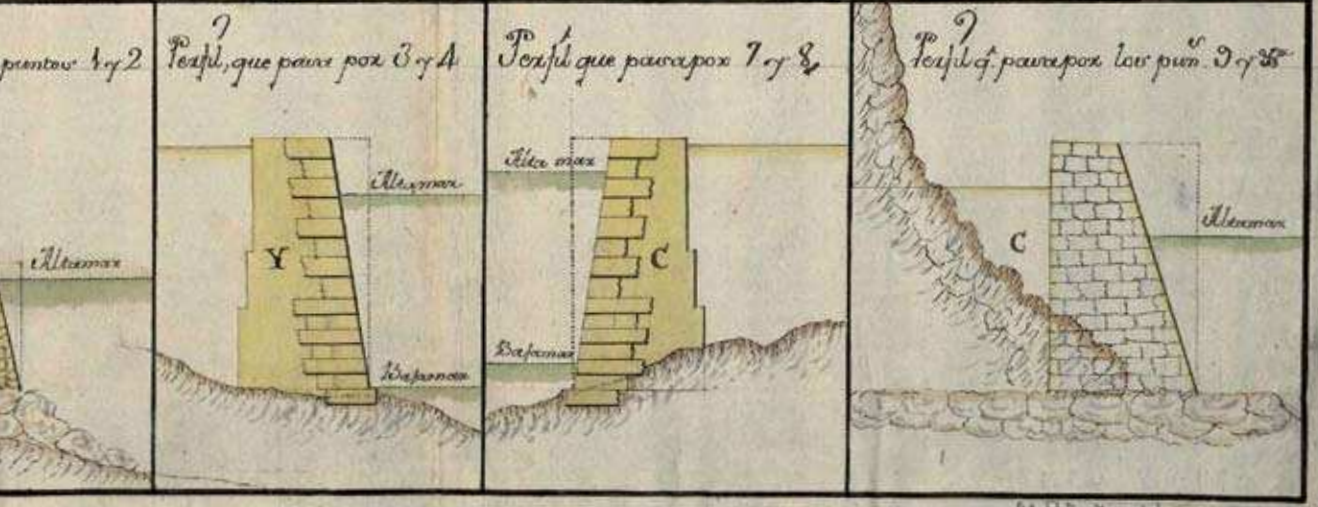
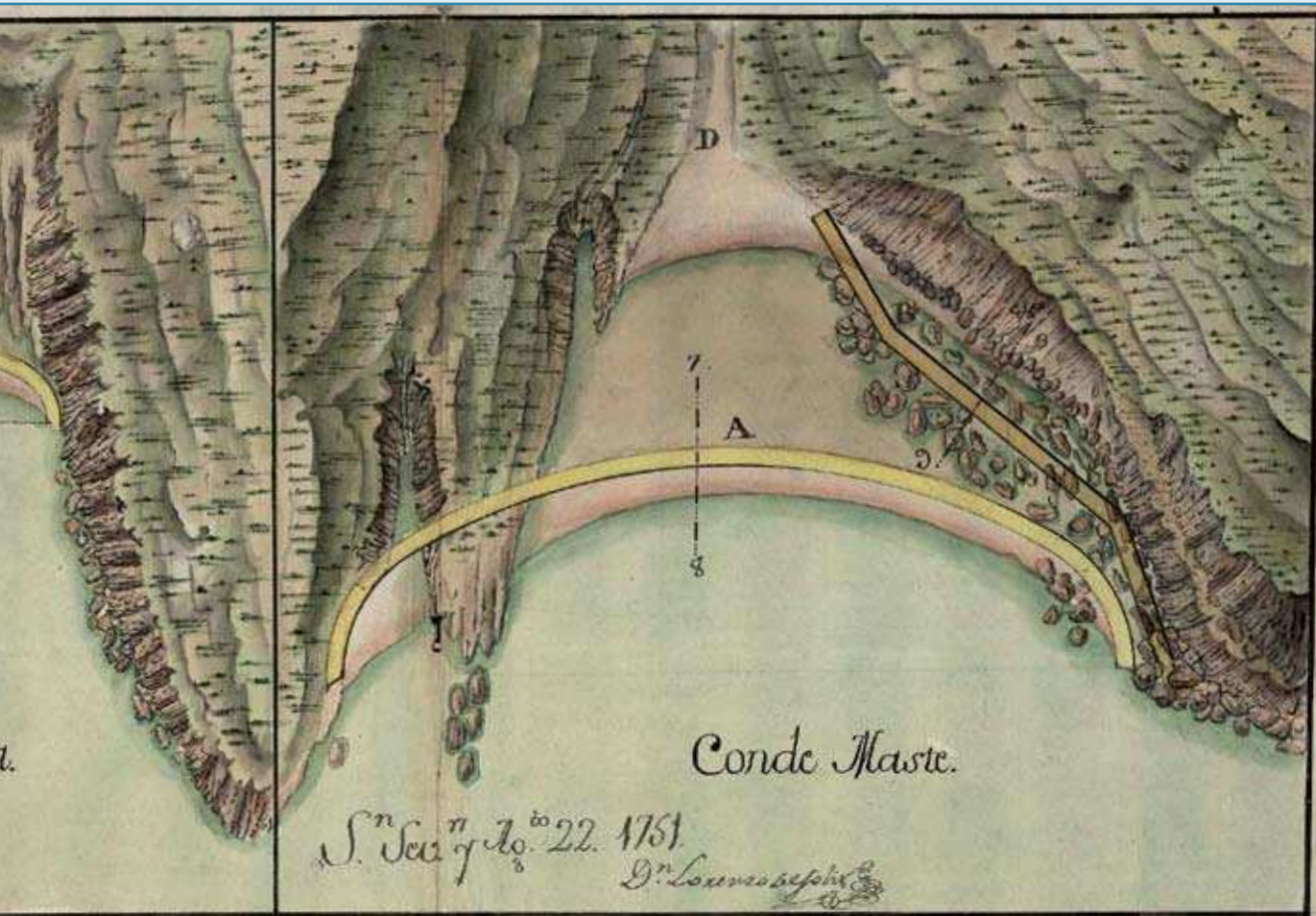
Perfil q. pasa por G y C.



Escala de los Perfles



IMARINA. 399-



La situación reflejada en los mapas anteriores, lejos de mejorar, va de mal en peor. Aunque no el más sugerente visualmente, el mapa que firma Odriozola en 1777, y que creemos inédito, sí es muy explícito. Si otros mapas de los años 60 y 70 describen el colapso del puerto en marea baja, éste, además, añade nuevos temas.

El punto señalado con la letra “D” deja bien a las claras cual es la situación de la bahía, pues es en el mismo donde se fondea, y donde algunas embarcaciones están aprestadas y otras descansan bien a medio flote bien embarrancadas en bajamar.

Continúan señalándose las instalaciones de la Compañía y también los astilleros, como 30 años antes, pero introduce una original novedad en el epígrafe “Obras nuevas”, al unir todas las costas interiores del puerto (“i”: Bordalaborda – Borda Andia; “Z” Kaputxinos – Bordalaborda; “b” paredón sobre arcos desde Herrera a Salinas y de ahí a Kaputxinos; “/”, para, por un lado, facilitar el tráfico y la comunicación, por otro, encauzar las avenidas no ya de Ondartxo y Alabortza, sino también de los dos ríos a los extremos, y, de paso, aprovechar los diques para ganar nuevos terrenos, levantar nuevas edificaciones o, incluso, colocar nasas salmoneras.

Se trata, por lo tanto, de un verdadero intento de reordenación interna, intentando solucionar problemas que aún hoy siguen estando de actualidad y anticipándose a alguno de los proyectos que se diseñarían 45 años después.

Mapa general del puerto y canal de Pasages.

Explicación:

A: Entrada del puerto.

B: Castillo de Santa Isabel.

C: Calas de Codomaste y la Burza.

D: Fondeadero y canal en que por la parte inferior y superior se representan diferentes buques. Los primeros, al ancla para hazerse a la vela; y los segundos, unos a medio flote, y otros en seco sobre la lama, en bajamar.

E: Casa torre del boquete de la canal, con su plataforma.

F: Lugar del Pasage vanda de la ciudad de San Sebastián.

G: Astillero del Rey, con su casa y dos gradas para construcción.

H: Embarcadero o sitio de la Herrera, que se comunica con San Sevastián.

Y: Camino Real, que cruza de San Sevastián por la villa de Rentería a la ciudad [sic: ciudad] de Fuenterravía, Valle de Oyarzun, Yrun y el paso de Francia y la Alta Navarra.

J: Población de Alza.

K: Villa de Rentería, en parte.

L: Veredas desde Rentería para Lezo.

M: Universidad de Lezo.

N: Camino de Lezo a la villa del Pasage.

O: Villanueva del Pasage.

P: Caseríos y molinos en la circunvalación de la canal.

Q: convento de Capuchinos de Rentería, con su cerco.

R: Casa de bordalaborda y tinglado de la Compañía [Guzpuzcoana de Caracas].

S: Almacen del Rey.

T: Astillero de la villa del Pasage para obrage de carenas.

Nota: Que la demarcación de los pueblos, caseríos, caminos y sitios expresados ha parecido conveniente para que cualquiera pueda hacer concepto razonable de la posición del Puerto, canal y playas que forma, hasta la extensión y líneas de altas mareas en las letras “P”, a poco más o menos. Porque la presente disposición no es otra cosa que una idea tomada de la misma, de actuales obras, labadas de encarnado y que se funda sobre sus términos y extremidades para tirar las visuales y líneas de las obras de este proyecto, que se denotan en la color amarilla al tiempo de su ejecución.

Obras nuevas:

V: Reserva o amarradero para las gavarras en frente de la plazuela de la Piedad, donde hay un recodito.

X: Reserva para los pontones, mejorada.

i: Pared de 4 a 6 pies desde el astillero actual hasta la punta de Bordalaborda, a dar con un movimiento circular al tinglado y se podrá entender hasta la cordillera de Borda-Andia.

Z: Escullera sobre la lama en los dichos combento de Capuchinos y Bordalaborda de dos a 3 pies de alto para el tránsito de las gentes, maestranza y podaguines en bajamar.

a: Escullera en dos líneas que recibe en la anterior el río que vaja de Rentería y conduze a la canal para violentar y llevar las arenas de su boquete, Y para sostener la lama grande superior para que no se arrule, con la fuerza y peso de las mareas.

b: Paredón que ha de formar el camino desde la Herre-ra al Pasage y Capuchinos, con varios arcos, al "C".

d: dos narzas o yngenios de palos para pesca de sal-món.

q?: Depósito o darzena para materiales de construc-ción.

fg?: Tinglado para trabajar la arboladura y otras cosas.

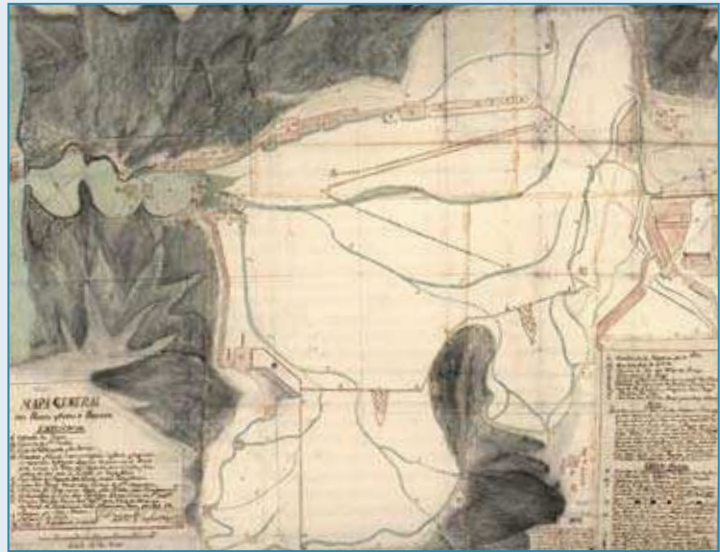
+ + +: almacenes para la Compañía, quando se haga el terraplen.

Nota: Que el río que vaja por Rentería y con vastante rapidez en tiempos lluviosos va señalado con la flecha.

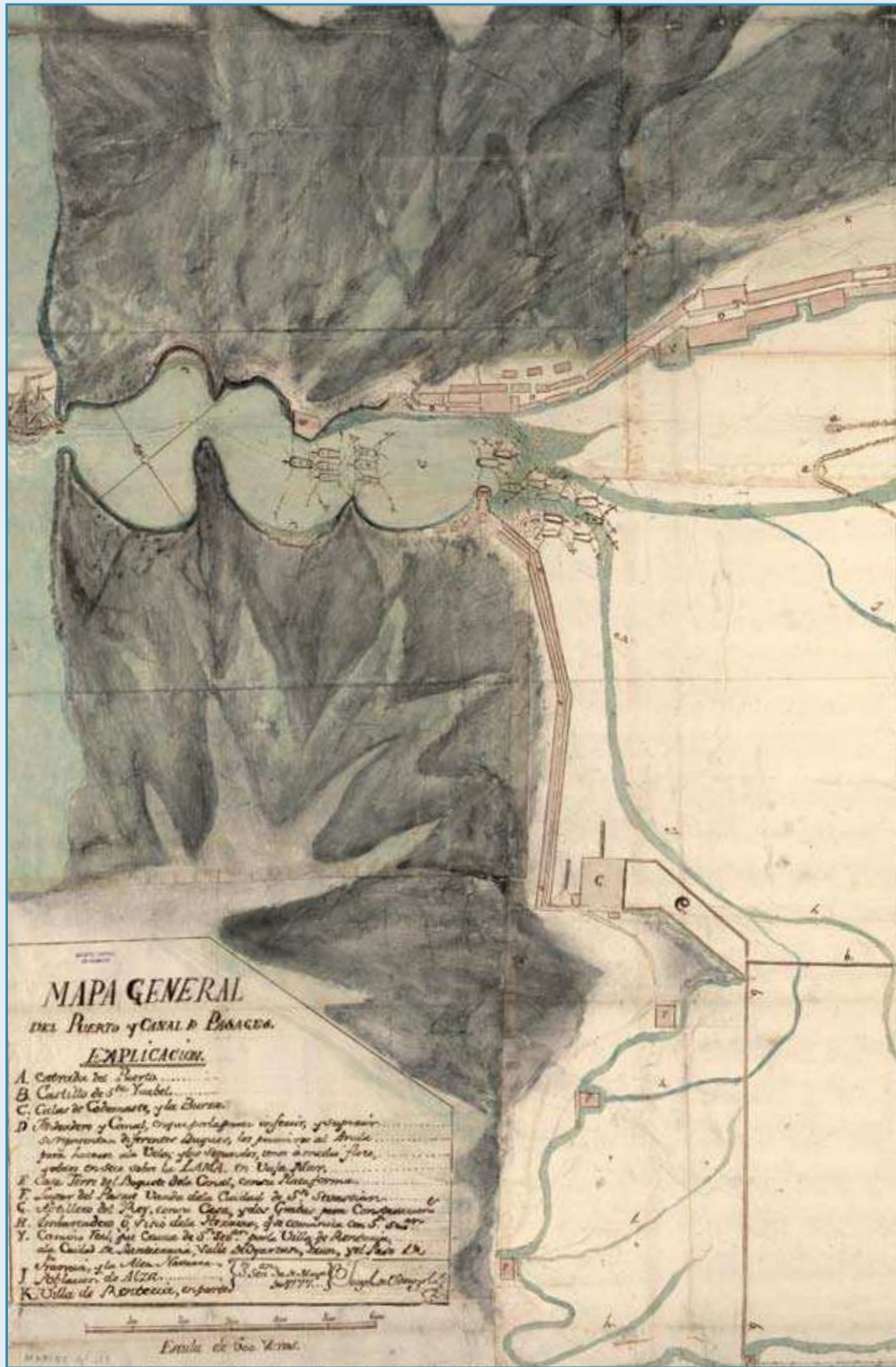
Las "J" son dos canalejás que quedan en la playa al bajamar.

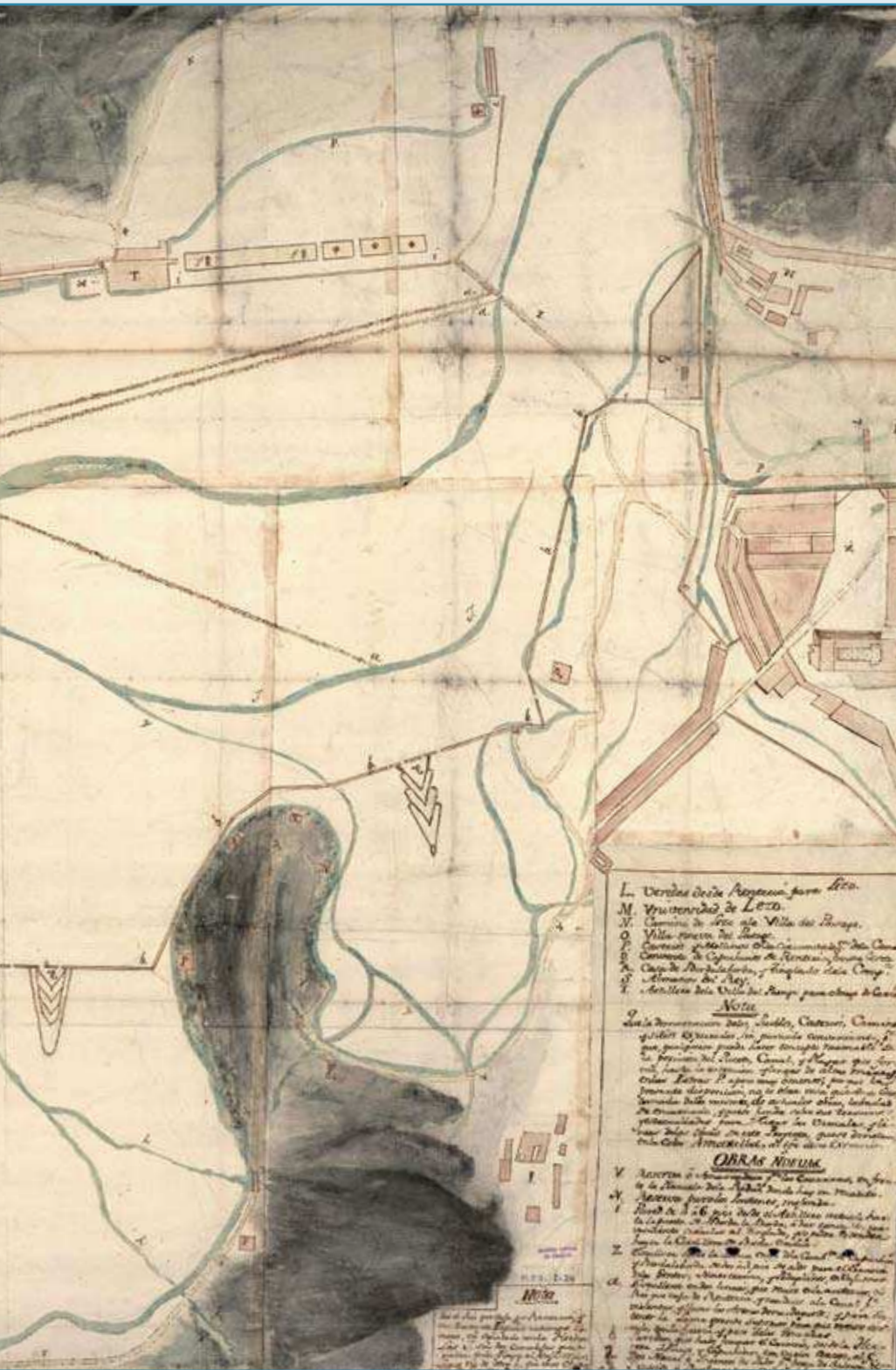
Lo que va de letra "h" son unos chorrillos de fuentes de ninguna consideración.

San Sebastián, 30 de mayo de 1777. Joseph de Odrío-zola.



Archivo General de Simancas: MPD 01-124.





- L. Veredas de la Piedad para Lito.
- M. Veredidad de Lito.
- N. Camino de Aco a la Villa de Sanago.
- O. Villa nueva de Sanago.
- P. Caminos y Alambres de la Comandancia de Sanago.
- Q. Comandancia de Sanago y de Sanago de la Comandancia de Sanago.
- R. Camp de Sanago, y Alambres de Sanago.
- S. Alambres de Sanago.
- T. Alambres de Sanago para el Camp de Sanago.

NOTA
Esta Comandancia de Sanago, en donde se encuentra el fuerte de Sanago, se divide en dos partes, la una que se llama Comandancia de Sanago, y la otra que se llama Comandancia de Sanago de la Comandancia de Sanago. El fuerte de Sanago, que se encuentra en la parte superior de la Comandancia de Sanago, se divide en dos partes, la una que se llama fuerte de Sanago, y la otra que se llama fuerte de Sanago de la Comandancia de Sanago. El fuerte de Sanago, que se encuentra en la parte inferior de la Comandancia de Sanago, se divide en dos partes, la una que se llama fuerte de Sanago, y la otra que se llama fuerte de Sanago de la Comandancia de Sanago.

- CARAS NUEVAS**
- V. Alambres de Sanago para el Camp de Sanago.
- W. Camino de Aco a la Villa de Sanago.
- X. Villa nueva de Sanago.
- Y. Caminos y Alambres de la Comandancia de Sanago.
- Z. Comandancia de Sanago y de Sanago de la Comandancia de Sanago.
- AA. Camp de Sanago, y Alambres de Sanago.
- BB. Alambres de Sanago.
- CC. Alambres de Sanago para el Camp de Sanago.

H. 1720
D. 20

1.2 Reconocimiento político: del “ser” al “estar”.

La batalla judicial por lograr una nueva dirección en el gobierno del puerto se verá alterada en 1770, cuando Donibane consiga la total emancipación de Hondarribia dando lugar así al primer concejo municipal plenamente portuario en el ámbito de Pasaia. La propia dejadez en el mantenimiento de unas adecuadas condiciones de la navegabilidad de la bahía había ido alejando a los centros de población de la línea de agua. Oiartzun y la antigua Oreta, además

del silencio impuesto judicialmente, no veían arribar navíos; Lezo, supeditado a Hondarribia, veía muy lejano el siglo dieciséis; San Pedro, sometido por los torrereros, continuaba la pugna judicial contra la ciudad de San Sebastián.

Por lo tanto, la consecución de la categoría de villa por parte de San Juan, introducía un nuevo protagonista, activo y legítimo, en la pugna por hacerse con el control del puerto y su explotación. El establecimiento de los límites territoriales dejará, en este caso, satisfechos a Donibane, Lezo y Hondarribia, llegando a un acuerdo sin más sobresaltos que los considerados habituales en estos casos.

La representación gráfica de esta muga ya había sido editada en esta misma colección; sin embargo, hasta ahora siempre se había reproducido la copia existente en Oñati (Archivo de los Protocolos Históricos de Gipuzkoa) y en esta ocasión podemos exponer las dos copias presentes en el mismo Archivo Municipal de Pasaia (726-11).

1. Término o Jurisdicción de la Ciudad de Fuenterrabia que confina con la Universidad de Lezo y Villa del Pasage.

2. Término de Lezo.

3. Terreno cedido por Fuenterravia a Lezo.

4. El Pueblo de Lezo.

5. Sitio nombrado Darieta.

6. Sitio nombrado Bordachu.

7. Casa de Olasuriaga.

8. Camino de Gainchurisqueta para Lezo.

9. Usategitea.

10. Término o Jurisdicción de la Villa del Pasage.

11. Pueblo de Pasage.

12. Peña de Aranda [sic: Arando].

13. Molino de Churrutalla.

14. Castillo de Santa Isabel.

15. Ermita de Santo Cristo de Bonanza.

16. Molino de Bordandi.

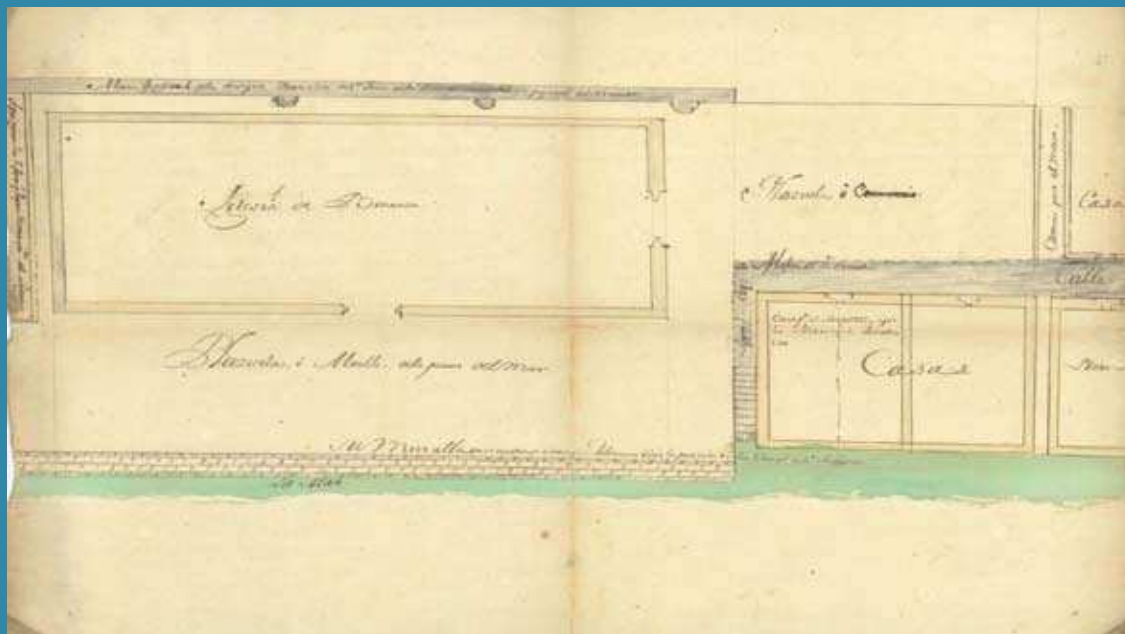
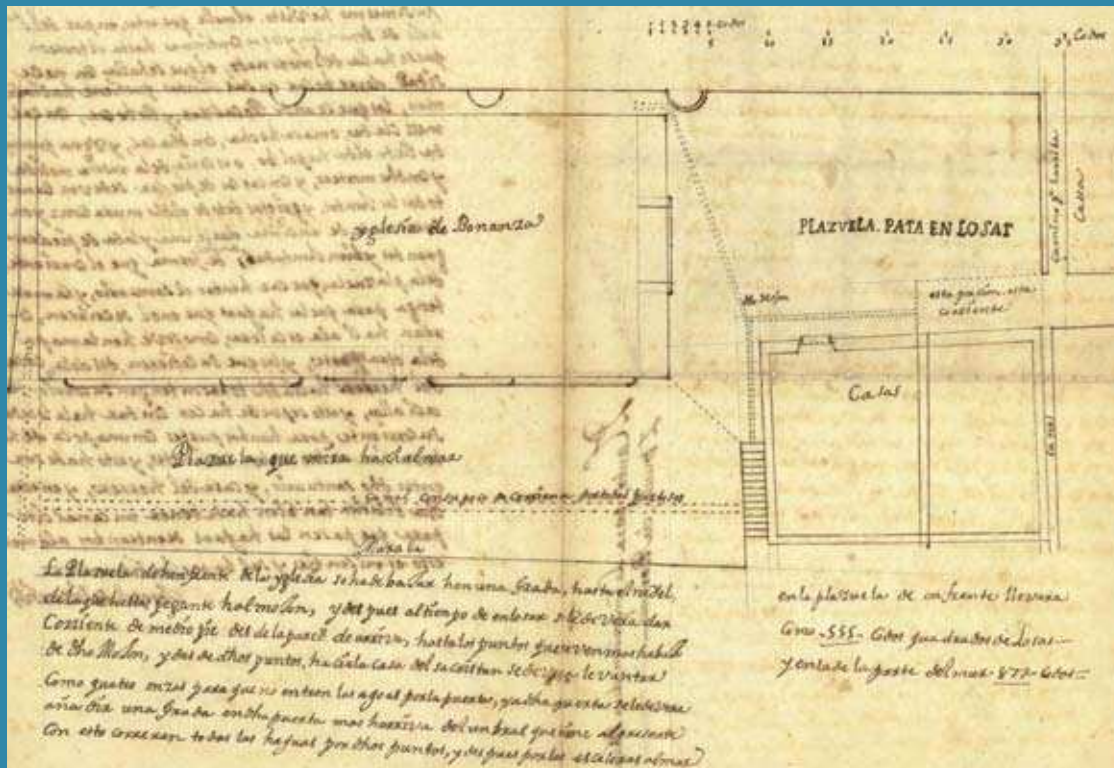
17. Borda de Eiru.

18. Canal de Pasage.

19. Cruz de Almadin

Escala de 3500 baras castellanas.





Entre las acusaciones que se lanzan a los torrerros donostiarras residentes en San Pedro, están las de desatender el cuidado del puerto y entrometerse en asuntos ajenos. Por ejemplo, estos dibujos ilustran la obra de enlosado ante la iglesia sanjuan-darra de Bonanza, en cuya misma plaza Donostia mantenía un mojón jurisdiccional. Es decir, la Ciudad reclamaba como propio lo existente hasta ese mojón.

De los textos que acompañan a los croquis, nos interesa el que indica *muro o pared de la antigua parrochial de San Juan de la Rivera, con sus pilares, pegante al monte*. Y también el que señala la situación de una muralla, *pegante al agua, que se construyó antes que Palomares diese la posesión en la canal a San Sebastián*. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaia Udal Artxiboa: 1682-2.

1.3 La brújula siempre apunta al norte

Esto no significa que la batalla por el puerto hubiera terminado. Más bien se reinicia y recrudece, llegando Donostia en 1804 a cuestionar la legitimidad de Donibane para carenar buques en bajamar⁴. Pero la aparición de Donibane como sujeto político de primer orden contribuiría de modo eficaz a lograr un nuevo ordenamiento jurídico en torno al puerto. La unión de los intereses locales con los del reino, o mejor dicho, la capacidad de Vargas Ponce para hacerlos confluír, con la ayuda de personalidades locales como Arizabalo y tras poner orden en los miles de páginas acumuladas en diversas instancias judiciales, desembocaron en la creación de un nuevo municipio en 1805. Municipio con el que el actual Pasaia debería coincidir mínimamente pero que, como es ya sabido, no lo hace.

El municipio original se formaba con la asociación de San Pedro, San Juan y una buena parte de Altza. La agregación de caseríos alzaitarras permitía al nuevo municipio contar con una base no sólo territorial, sino también contributiva. No se trataba de una operación de asimilación o conquista -como hoy en día se empecinan algunos en señalar, y así lo demostraron San Juan y San Pedro, quienes actuaban en cada momento como podían y más les convenía a la hora de gobernarse, sino de alejar el dominio de la Capital sobre el puerto formando un nuevo municipio autosuficiente sumando elementos diferentes, complementarios y con una sólida historia común en torno al puerto, su uso y su abastecimiento.

La evolución que en ese asunto ha protagonizado o padecido el nuevo municipio y los obstáculos a los que tuvo y tiene que hacer frente ya ha sido tratada con anterioridad, y no es objeto de estudio en esta publicación, pero tampoco pueden dejarse de lado completamente. En primer lugar, porque, de hecho, hasta la total ratificación en 1890 de este nacimiento y sus condiciones, 1805 será un referente constantemente citado en la búsqueda de una solución que permitiera reactivar la bahía. Tanto, que los vecinos de Donibane llegan a preguntarse en alguna ocasión si tiene sentido la unión sin el cumplimiento de esas condiciones¹. En segundo, porque jurisdicción plena sobre el puerto y sobre las laderas que lo rodean, control de los impuestos portuarios y su inversión en obras y limpieza, habilitación para el comercio internacional y construcción de caminos tanto internos como

externos formarán parte de un mismo asunto para los pasaitarras del siglo diecinueve. Parece, pues, que no eran tan diferentes de los del siglo veintiuno.

Es decir, por mucho que determinados sectores se obcequen en ver las actuaciones actuales de Pasaia como una ocurrencia, un dislate, o un sinsentido, lo cierto es que Pasaia como proyecto político municipal nunca ha existido al margen del resto de necesidades antes enumeradas y tampoco el municipio ha intentado en ningún momento llevar esos asuntos por separado. Por separado no tiene sentido exigir un municipio que no puede ser organizado, ni gobernado, ni mejorado...

Esta posición, que explica a la larga la evolución del pueblo, fue defendida en todos los ámbitos posibles y por todos los medios necesarios por los notables de Pasaia; en todas las instancias a las que tuvieron acceso, forjando alianzas entre personas de muy distinto sesgo ideológico, y negociando todo lo negociable. Como hemos dicho antes, no hay duda de que además del bien común, cada uno buscaría también sus propios intereses y los de sus creencias, pero las crudas descripciones que nos han dejado son las que deberían juzgar si actuaron bien o no.

Abrir el puerto al comercio con América, mantener un calado adecuado, mejorar la comunicación terrestre interna y externa y afianzar los términos concedidos a la vez que se creaban nuevos son las tareas que los representantes pasaitarras se marcan, turnándose, coordinándose o, con el paso del tiempo, sustituyéndose; así actúan, por ejemplo, Juan Bautista Arizabalo, Vargas Ponce -que nunca abandonó sus contactos en la villa-, y también la familia Ferrer, asentada en el palacio Salinas y cuyo hijo más ilustre, Joaquín María, comparte política con Vargas en el Senado español.

Los plenos de agosto de 1817, pasadas las guerras napoleónicas y restituida la independencia a Pasaia y su territorio, retratan a la perfección la situación, tanto de las personas que viven en torno al puerto, en sus diferentes niveles sociales, como de las relaciones de Pasaia con San Sebastián.

Por un lado, el estado de ruina económica se ve acentuada por el desvío de los fondos de limpieza del puerto a fines exclusivamente militares, dejando así, de nuevo, sin financiación esta tarea; y, por otro parte, sigue disminuyendo el nivel de agua, tras haber las "liberadoras" tropas inglesas saqueado la obra de Solís en Alabortza y Kodemasti, arrancando las piedras sillares de los paredones que sostenían la caída de materiales pesados a la bahía.

Así, a 20 de agosto se lee en el pleno municipal una carta de la villa de Urantzia (Los Arcos), en la que, al hilo

¹ - En 1807, sin ir más lejos, el Corregidor, como autoridad judicial, ampara a Pasaia cuando se cortan robles en Eskalantegi sin permiso de la villa, basándose, precisamente, en las disposiciones de 1805 ratificadas en 1807. Y en septiembre de 1814 otra vez apoyándose en esos documentos se cuestiona la venta de tierras autorizada por Donostia en la zona de Gomistegi.

del debate en las cortes navarras sobre el traslado de las aduanas se solicita a Rentería y Pasaia mejoren las comunicaciones entre Donostia-Herrera y entre Zamalbide-Orereta para favorecer el comercio navarro.

Tras esta lectura, toma la palabra Juan Bautista Arizabalo, dejando una impactante relación de las condiciones de vida de los pasaiatarra, llegando a afirmar que su estado de debilidad y su desnudez les impiden salir de sus casas: *ya es tiempo señores que este Noble Ayuntamiento piense con seriedad, sea asociado con otros pueblos o en particular, el sacudir el ultimo extremo de miseria a que estamos reducidos, sino nos hemos de sepultar en ella. Abracemos pues la ocasión favorable que nos presenta el papel que se acaba de leer, admitida y puesta en planta se fomentará el comercio de este pueblo, se dedicarán sus naturales con más esmero a la marinería a que naturalmente son inclinados, y este desgraciado vecindario saldrá de la extrema indigencia en que gime.*

Quien mire con indiferencia esta asunto advertirá desde luego las conocidas ventajas que se seguirán a esta abastida villa en particular, a los pueblos comarcanos y al Estado en general, de abrirse el comercio para Navarra en este puerto, único seguro en toda la costa de Cantabria.

Añade Arizabalo un listado de resoluciones y peticiones, cursadas en idéntica dirección tanto por Navarra, Aragón como por pueblos de la comarca, en 1520, 1615, 1617, 1721, 1772... *pidiendo todos la libertad de comercio en este puerto por contemplarla utilísima la causa común...*; y se remiten a la más reciente pretensión del rey español Carlos III, que en 1781 propone la idea de hacer de Pasaia el puerto de Navarra, tarea que, por cierto, también desarrollará Vargas Ponce.

Si esas tareas no se han emprendido, se asegura, es porque los comerciantes donostiarras mantienen bloqueada la situación por considerarlas perjudiciales para sus negocios. Pero, además, el Consulado donostiarra no





renuncia, a pesar de las sentencias en contra, al cobro de derechos por uso portuario, e impone un segundo gravamen a quien ya ha pagado en Pasaia.

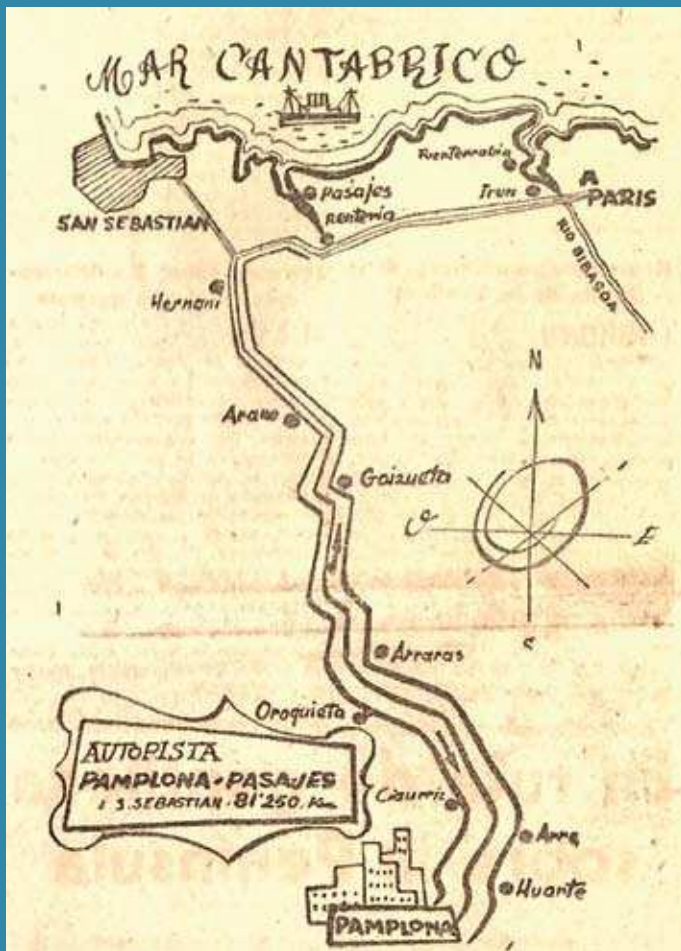
De este modo, consideran que de continuar así el puerto será la ruina total de todo este vecindario, que está reducido a la extrema miseria y que se ha de sepultar con ella indefectiblemente el próximo invierno sino se procura por todas las vías imaginables algún alivio, pues cada día se ve con el mayor dolor que los hombres cavezas de familia y otros se van ausentando del País a puertos habilitados para proporcionar a los menos para sí mismo algún alivio, dejando abandonadas sus familias que están en la mayor estrechez y muchos de ellas sin que osen salir aun de sus casas ya por devilidad a falta de alimento, y ya por carecer con qué cubrirse, y que representan el quadro más lastimoso.

Ante esta extrema indigencia, el comercio sería la única salida dada la falta de agricultura en el pueblo. El pleno aprueba solicitar al rey la concesión de libertad de comercio en el puerto.

Puede sorprender la, aparentemente casual, petición de la villa navarra de Los Arcos, demandado la mejora de las comunicaciones entre este puerto y la citada localidad. ¿Obedece a una demanda real de Tierra Estella y La Rioja? Si fuera así, ¿porque la efectúa una entidad menor? No

conviene perder de vista que en esa localidad el mismo Juan Bautista Arizabalo tiene intereses, a través de su yerno Otxoa de Orobio y se hace difícil no imaginar que esta petición no sea justo el altavoz que Arizabalo necesitaba para poner sobre la mesa un nuevo, o viejo, plan de regeneración de las actividades del puerto. De este modo, la habilitación del puerto para el tráfico americano sigue siendo la solución preferida, recordando, sin duda, los resultados que ese negocio dio dos generaciones anteriores y que los Arizabalo no sólo disfrutaron a través de la explotación directa y su ubicación junto a la Compañía de Caracas, sino que también defendieron, desde una posición absolutista, luchando contra Bolívar y la Independencia americana⁵.

El enfado de Diputación ante esta solicitud es considerable, sobre todo por haber sido comunicada en pleno y tomada por todos los vecinos. Y la situación no afecta sólo a Gipuzkoa, hasta el punto que se anuncia una Junta extraordinaria entre Araba, Bizkaia y Gipuzkoa, pues ven la habilitación del puerto como un traslado de las adunas a la costa, lo cual no van a aceptar de ningún modo, llegando a anunciar represalias contra Pasaia. La Diputación de Gipuzkoa ejerce de intermediaria para no llegar a esa solución, proponiendo ayudas si se abandona la petición. Por lo tanto, atendiendo a la miseria en que está este vecindario, tratará [la junta] de eximir a la villa de algunos contingentes que tiene impuestos, arbitrando



Si bien en un principio la petición de 1817 resulta extraña, más impactante resulta observar cómo se reencarna entre 1957 y 1960 una iniciativa similar, que busca enlazar el puerto con Iruñea a través de Arano y Goizueta. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 693-2.

algunos otros medios para su socorro. Sin unanimidad, pero el pleno retira la petición a cambio de la ayuda.

Entre las novedades que se unen a este proyecto, resalta sin duda la mejora de las comunicaciones. Pero no sólo las externas, como la reclamada desde tierras navarras; también las internas, que demuestran, una vez más, el nivel de vida al que se estaba condenando a la población, en este caso, de San Pedro. Acceder desde San Pedro a Herrera a cualquier hora y sin poner en peligro la integridad física mediante un camino firme y seco, constituye una reivindicación constante del ayuntamiento. Este camino evitaría que San Pedro quedara aislado en la bajamar, pues ya ni el embarcadero de Herrera es accesible para embarcaciones menores. Por lo tanto, la única opción en esas horas es caminar sobre el fango y sobre las piedras resbaladizas y mojadas.

Para este empeño, Pasaia trata de recabar apoyos en los pueblos vecinos, con desigual resultado. Rentería, por ejemplo, no duda de lo necesario del mismo, pero elude

manifestarse al no poder documentarse por el mal estado de su archivo tras la guerra; y mucho menos teniendo en cuenta las relaciones entre Pasaia y Donostia. Donostia, por su parte, si bien reconoce que el tránsito por el fango es dificultoso, pone en duda que ese camino sea necesario y alude a que la ciudad trata la restitución tanto de San Pedro como del puerto en el Almirantazgo.

Pasaia, de todos modos, solicita financiar la obra con un peaje, y si bien el letrado provincial deja en manos de las Juntas Generales concederlo o no, por haber precedentes en otros pueblos de Gipuzkoa, esta institución desestima la petición calificando el peaje, en este ocasión, de contrafuero. No obstante, serán los hermanos Ferrer los encargados de negociar este asunto fuera de la Provincia, logrando en julio de 1819 autorización en el Consejo de Castilla para instaurar el peaje.

Sigue siendo en Madrid donde el ayuntamiento obtiene respuestas favorables, apoyándose en eficientes intermediarios que saben moverse en la Corte y sus instituciones.



Así, en 12 de noviembre de 1820, Pasaia agradece a Joaquín Albistur haber dado la vuelta a la situación de la habilitación del puerto, consiguiendo que sea habilitado para el *comercio nacional y extranjero de entrada y salida, incluyéndose por supuesto el de America en el nacional*.

Las esperanzas para iniciar una nueva etapa que mejore la situación se plasman en la frase *“hasta ahora bien perseguido y bien desgraciado [Pasaia]”*. Ese *“hasta ahora”* delata no sólo optimismo, sino también anuncia que se retoma la iniciativa por unir políticamente nuestra comarca a Navarra, como queda recogido en el acta de dos de marzo de 1821. Al descolgarse Rentería del proyecto, Pasaia encomienda a Ferrer que lo siga gestionando en Madrid.

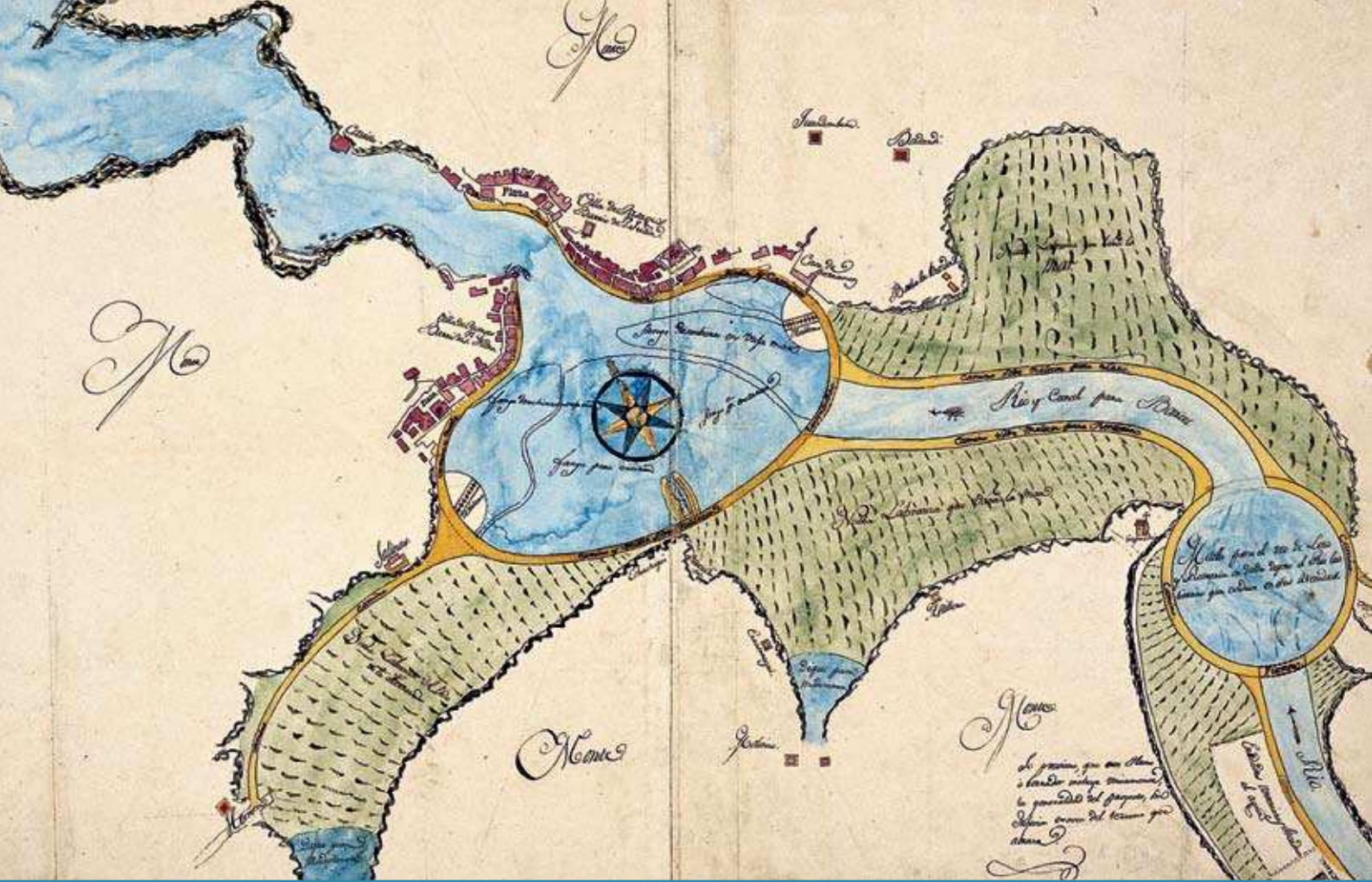
1.4 Acuerdo total en torno a un proyecto

Tras haber fallecido Arizabalo, serán los hermanos Ferrer los líderes y representantes indiscutibles de Pasaia. Así, en 1822 es Joaquín María de Ferrer quien descalifica el nuevo camino entre Irun y Donostia, afirmando que ofrece más ventajas el trazado Herrera – Salinas – Mirabarkera – Berratzoko - Kaputxinos, pues es más barato y más útil. Propone, por lo tanto, que desde el embarcadero

de Herrera, el camino llegase hasta Salinas, precisamente propiedad suya, y de ahí se cruzase mediante un dique o escollera a la otra orilla, por su punto más estrecho. De este modo, San Pedro quedaría conectado con la nueva carretera y se abaratarían los costes de construcción, al poder aprovechar para la cimentación la piedra natural de la costa. El mismo modo de enlace se propone desde Bizkaia-Bordalaborda a Kaputxinos.

Esta solución recuerda poderosamente a la reflejada en el mapa de 1744, si bien Ferrer no se remite directamente a él, sino a las ideas de Ugartemendia⁶ y Huizi. Las ventajas de este modelo, radican, por un lado, en el mejor aprovechamiento de la costa y en el aumento de la superficie seca. Es decir, renuncia a recuperar toda la bahía para el agua, diseñando una figura redondeada, humanizada y racionalizada para los usos náuticos. Con ello, se conseguiría aumentar el terreno seco, sobre todo en la zona de Trintxerpe-Herrera, desecando una zona insalubre y obteniendo tierras para cultivar. Y lo mismo ocurriría en el Bizkaia-Bordalaborda-Kaputxinos, permitiendo el crecimiento de Donibane por aquella zona.

El conocimiento de la política estatal y sus recursos hace que Ferrer aconseje no mencionar en ningún momento que este proyecto atañe al puerto, ni que el objetivo del mismo sea su adecuación. Remarca la necesidad de presentarlo



La idea de 1744, coincide con el diseño que Antonio Tahona Ugarte⁷ plasma en este dibujo en abril de 1820. Nuevamente, a partir del camino que enlaza el embarcadero de Herrera con San Pedro, se traza un camino que enlaza y remonta la ría del Oiarzun y permite enlazar las orillas en sus puntos menos anchos. De este modo, se pretende desecar las zonas que quedan detrás de estos caminos-dique, reconvirtiéndolas en tierra de labor, a la vez que se controlan los vertidos de piedras y barros, se canaliza el propio Oiarzun y se reparten los usos industriales por las orillas. Como se recordará, este proyecto recibe un informe en contra, en el que se aconseja continuar con las más clásicas soluciones de dragado y contención de derrubios en Kondemaste y Alabortza⁸. *España. Ministerio de Defensa, Archivo General de la Marina Alvaro Bazán (5639/42) y Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército.*

como una reforma de las comunicaciones del pueblo y se compromete a gestionar en Madrid ayudas para la limpia del puerto y el fomento de la construcción naval.

Pero va más allá aún, y aconseja al alcalde negociar con Donostia el que ésta impulse el camino entre Herrera y San Pedro. Para ello, sugiere ofrecer a la Ciudad un arreglo en el tema de las mugas, renunciando Pasaia al terreno más allá de Mirakruz y trazando la línea hasta el mar. Evidentemente, con esa demarcación y la desecación de Trintxerpe – Herrera, se lograría una continuidad de terreno firme que permitiría a Pasaia no depender exclusivamente de la economía marítima, a la vez que se conformaría un municipio racional desde el punto de vista territorial, algo ya dispuesto en las cláusulas de 1805. El objetivo sigue siendo el mismo, y no otro: desterrar de “esas playas la ociosidad y miseria que devora a sus habitantes”.

El ayuntamiento toma parte en todo momento en el diseño del plano correspondiente, tarea que recae en

Antonio Tahona Ugarte, según se desprende de las actas de octubre de 1820. E incluso, esta vez, consigue el apoyo explícito de Diputación, a dos de noviembre de 1821, pues el ayuntamiento preveía vender los terrenos que iban a quedar en seco y Diputación, aún sin poder para autorizar las ventas, va a apoyar esta acción.

En esta ocasión, sin embargo, será el Ministerio de Marina quien no autorice la obra, aludiendo a la posibilidad de bloquear la bocana con un banco de arena si se encauza el Oiarzun. Irónicamente, y tras paralizar así el proyecto, en 1833 se desecarán las marismas de Lezo y Kaputxinos, lo que suponía, de manera efectiva, una canalización de la ría, sin que hasta hoy haya aparecido la mencionada barra de arena en la bocana. Esas obras son el paso previo a la construcción de la nueva carretera que pretende unir Irun con Donostia (el origen de la clásica N-1). Hasta entonces, el camino dejaba de lado la ciudad, pues iba por Perurena hacia Hernani. En esta nueva situación, y más tras el desinterés de Orereta, la

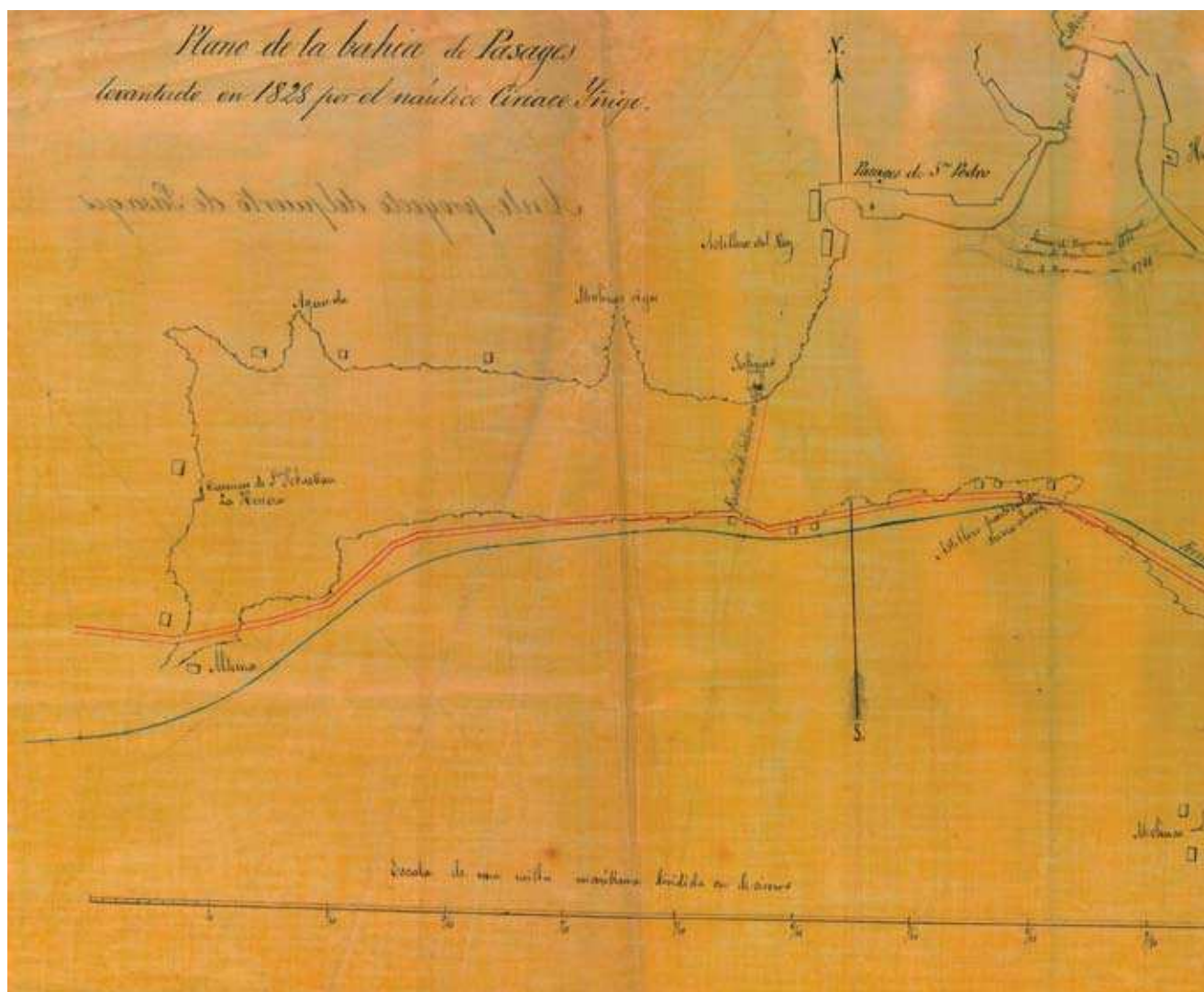
prioridad marcada en Pasaia, bajo la dirección de Ferrer, sigue siendo la de prolongar el camino desde Herrera, uniendo las orillas de Pasaia entre sí, participando directamente de ese nuevo camino.

Desde el punto de vista de la ingeniería, éste no atravesaría los dos cascos, sino que iría por la parte exterior de los mismos. De este modo argumentan que, al alejar la orilla de las casas, éstas quedarán más protegidas de las mareas. Además, incluiría un puente giratorio entre las orillas⁹.

Desde el punto de vista económico, el tránsito de viandantes por este camino hará aumentar el consumo y los ingresos, y se generará trabajo en la construcción. Por otra parte, los vecinos se verán beneficiados en varios aspectos: comodidad y seguridad al dejar andar sobre el fango; ahorro, al dejar de pagar el transporte en bote; propiedades, ya que se ganan terrenos al mar.

Nuevamente las dotes negociadoras de Ferrer salen a relucir ante los recelos de los comerciantes donostiarras. El temor de los mismos queda recogido explícitamente: los prejuicios vienen motivados porque las ventajas que obtendría Pasaia bien pudieran llevar al establecimiento en la localidad de nuevas Casas de Comercio, perdiendo ellos la oportunidad de recargar los productos y también de dejar de cobrar por el uso de las instalaciones y servicios propios del puerto. Finalmente, será Ferrer quien consiga un acuerdo, tras negociar quién, qué y cuánto se va a cobrar y, sobre todo, cómo se van a repartir los ingresos.

Sin embargo, el camino, como todos sabemos, no transitará por la costa Norte del puerto, sino por la Sur. Efectivamente, las obras comenzaron en 1838 pero se paralizan por problemas de financiación en 1841. Esto obligará a un nuevo trazado que, esta vez sí, atravesará Orereta por la mitad y que contará con la participación en su obra de Fermín Lasala, hecho determinante en la historia pasaiatarra.



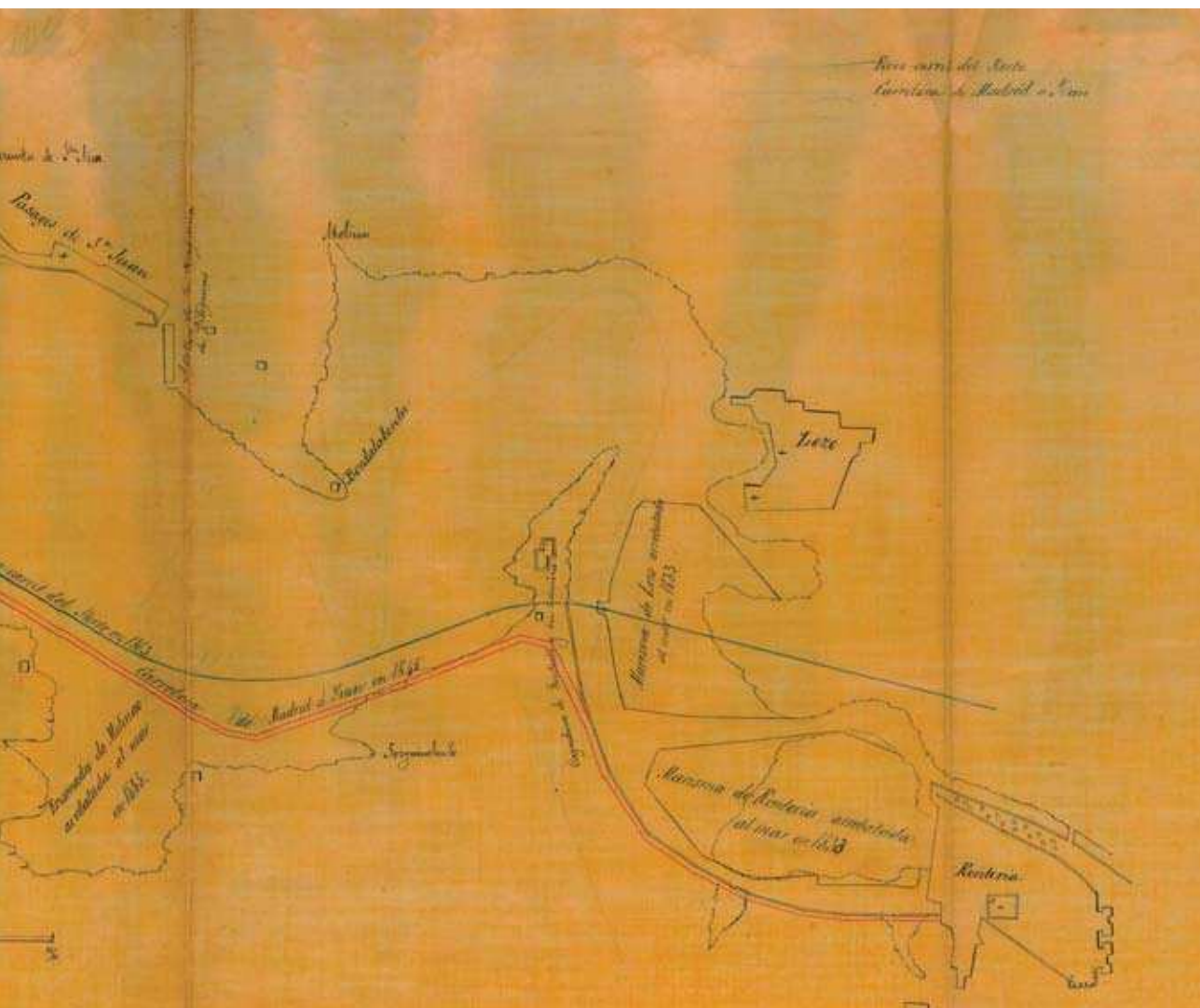
Desde Pasaia se achacará a las guerras el no haber desarrollado el camino tal y como se había negociado, encontrándose ahora el pueblo aislado. Además, el malecón de Molinao, construido para sustentar precisamente el nuevo camino, habría contribuido más al enfangamiento del puerto, como reconocen los ingenieros de marina, por lo que siguen demandado cerrar Herrera y reconvertir la zona en tierra productiva. Por ello, al ayuntamiento continúa solicitando este otro malecón, recuperar el permiso para financiar el camino con el peaje y confirmación en las nuevas tierras¹⁰.

1.5 Las primeras industrias modernas al amparo de la carretera

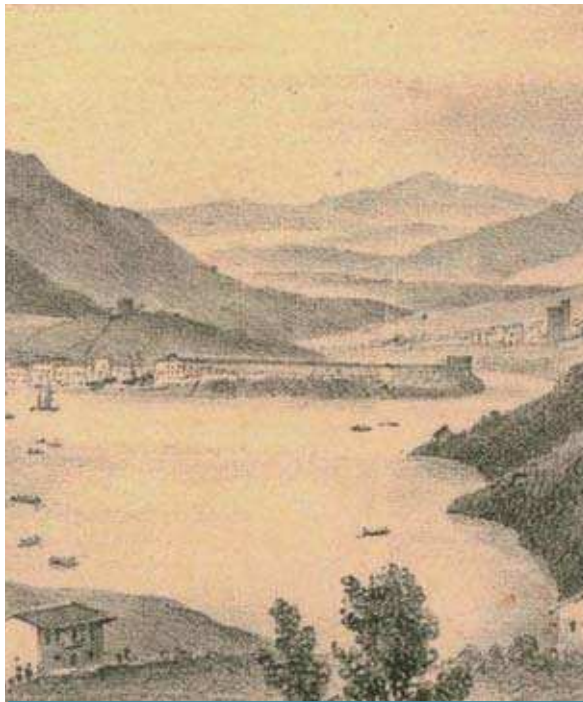
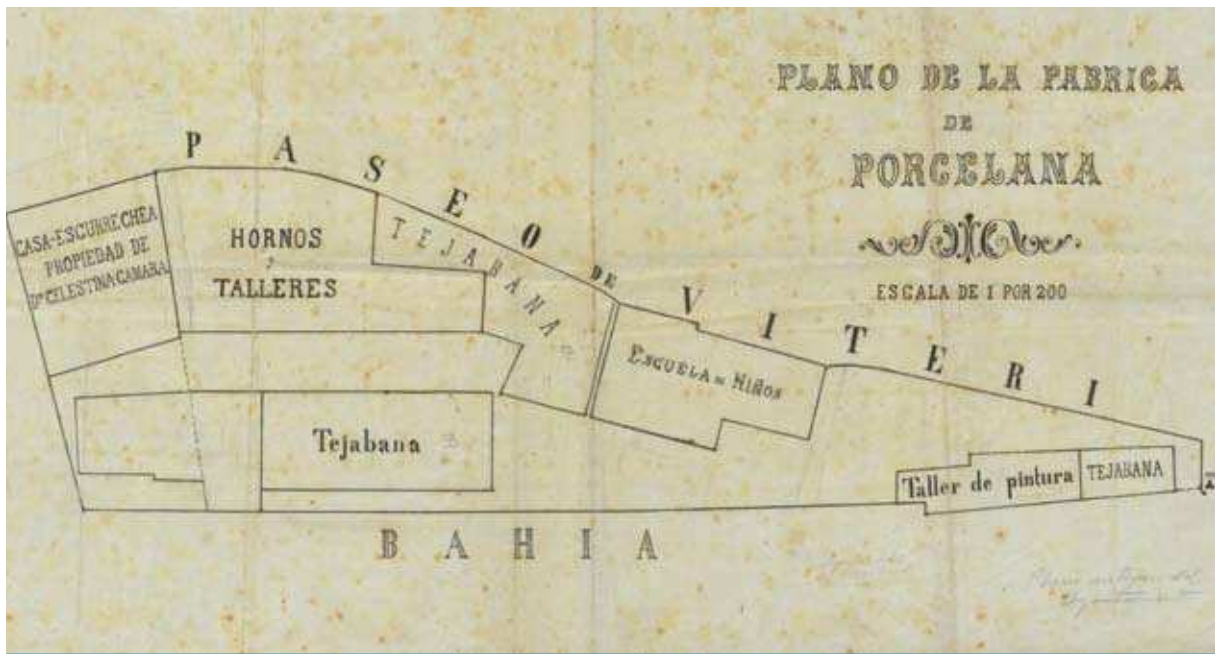
Si en la primera mitad del siglo diecinueve las esperanzas de viabilidad y crecimiento se depositan, junto con la ordenación interna, en los extremos de la bahía (Bizkaia y playa desde Herrera a Salinas), la segunda mitad traerá

la definitiva transformación de la dársena pasaitarra apoyándose en la desecación de la ría de Molinao y en la construcción de unos muelles plenamente unidos a la era industrial y al tren.

De todo ella da cuenta el plano adjunto. El dibujo original data de 1828, y en él se recoge el estado natural de la costa. Se aprecian los datos habituales desde 100 años antes, con una novedad interesante: se comparan las líneas de bajamar y su evolución desde 1788 en la boca de la bahía, tras pasar la Torre. De igual modo, también se actualiza el dato sobre la Compañía de Filipinas, sucesora de la de Caracas. Los datos posteriores marcan una cronología que se inicia a la altura de Kaputxinos, con la desecación de las marismas de Lezo y de Rentería en 1833. Este hecho supone en la práctica la canalización de la ría en su desembocadura, acción solicitada por Tahona Ugarte 13 años antes y que fue desestimada, tal y como señalamos más arriba.



Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia. El autor de este plano fue Ciriaco Iñigo Ezkurra, que también dejó un legado al ayuntamiento de Pasaia para que éste financiara estudios náuticos a los jóvenes del pueblo.



En este grabado de Carpenter se aprecia perfectamente la fábrica de cuerda que había en Donibane. Pasaiaiko Udala - Ayuntamiento de Pasaia.

El siguiente gran signo de cambio lo encontramos en 1845, con el trazado (marcado en rojo) de la carretera general bordeando la costa y la consiguiente desecación de la ensenada de Molinao. Esto supondrá un cambio considerable en los planteamientos sobre la bahía haciendo de este emplazamiento el nuevo punto de interés.

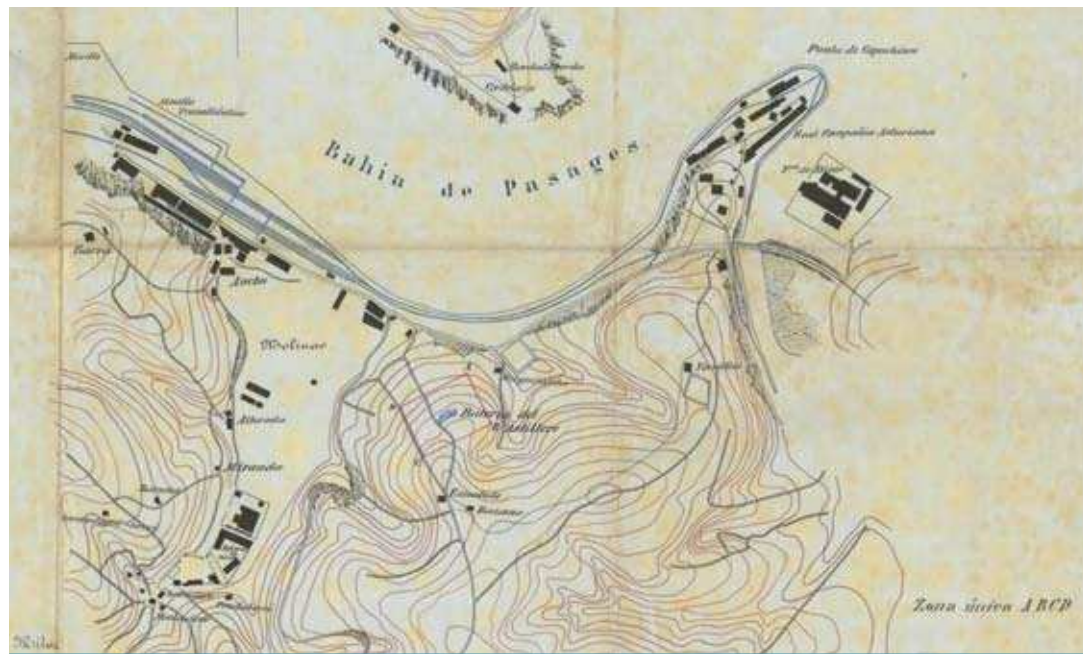
La orilla Oeste logra conectar con este camino a la altura de Salinas, construyéndose un paso o escollera a principios de los años 50, pero la llegada del tren

en 1863 dará un nuevo valor al terreno que quedaba tras la misma, no ya como tierra fértil, sino como muelle industrial, siendo, por lo tanto, derribada la misma en 1867¹¹.

La primera llegada de industria moderna, contemporánea, va unida a los mismos movimientos y nombres señalados hasta el momento. Por eso, no puede extrañar que en 1843 Ferrer se haga con los terrenos del convento de Kaputxinos¹¹. El convento habría sido afectado por la guerra, y ocupaba uno de los espacios claves del puerto, en el cabo de Matxingo; para esas fechas, ya se había procedido a la desecación de parte de la desembocadura del Oiartzun. Se ponen así las bases para la llegada de la Real Compañía Asturiana de Minas al puerto.

De hecho, la cercanía de Matxingo con Bortalaborda hace de esta pequeña "bahía dentro de la bahía" el primer lugar de interés para las empresas pioneras en Pasaia. En el mencionado proyecto de 1821, la península de Kaputxinos y la ensenada de Bortalaborda aparecen como zonas a rellenar, facilitando la unión de ambas en esa suerte de puerto circular que se diseña, con un paso al final del barrio de Bizkaia, en la trasera, podríamos decir de Bortalaborda. Precisamente, y a pesar del traslado de la fábrica de anclas a la Fandería, la fábrica de cuerda asociada a la Compañía de Filipinas se extendía entre Bizkaia y Bortalaborda, reafirmando la temprana vocación del lugar como inicio de la industria pasaitarra. La primera cordelería databa de 1797 y es renovada en 1842.

11 - Ese mismo año se ordena la demolición de la Torre. En los años 40 también se realiza el camino de Errotazarra que se culmina como camino a Lezo en los años 70.



La industria naval tradicional tiene su continuación en los astilleros que nunca acaban de abandonar el lugar y presentes nuevamente en el barrio de Bizkaia desde 1840. Si bien la primera actividad industrial que podríamos llamar contemporánea es de la fábrica de sosa, de 1831, promovida por la Sociedad de Baiona perteneciente a Clarac, Salenne y Compañía.

Podemos decir que el terreno que se extiende desde Arizabalo por Bizkaia hasta las inmediaciones de Borda Handía constituyen el primer suelo industrial de Pasaia. Bien pensado, en la época es la superficie plana más extensa del municipio, lo cual no impide que muestre ya una de las características del desarrollo urbano e industrial del municipio: la reutilización constante de espacios y la ocupación extensiva de los mismos, sin separarse de las viviendas, cohabitando distintas industrias e instalaciones en el mismo lugar e, incluso, solapándose unas con otras. En este mismo contexto, podemos entender que se sitúe en sus inmediaciones, en los terrenos que fueron de los jesuitas entre los palacios de Arizabalo y Barranco, la fábrica de porcelana de Hermanos Baignol, anunciada ya en 1851^{III}. En el palacio Barranco, por su parte, Martín Mujika instala una fábrica de fósforos en 1867.

La ocupación por parte de estas empresas no sólo del espacio intermedio sino también de los dos mismos palacios cuyas familias tanto había supuesto en la historia tradicional pasaitarra, nos habla bien a las claras de la sustitución de una sociedad por otra; del final de una era y del inicio de otra.

De hecho, cabe situar estas industrias, y por supuesto la Asturiana de Minas arriba citada, en el primer impulso industrializador de la comarca portuaria. Este impulso, centrado en Rentería y que aprovecha las zonas desecadas en la ría en 1833 en torno a la nueva carretera y al tren, se produce entre 1845 y 1870 y viene marcado por las fábricas textiles de Orereta. Garbuño, Arizmendi, Etxeberria o Londaiz son algunos de los industriales que protagonizan este salto industrial¹³ y que no tardaremos en ver también instalados en Pasaia.

Sin embargo, desde 1870 podríamos hablar de una nueva etapa industrial, de un segundo impulso liderado esta vez por la transformación del puerto y su influencia en toda la comarca.

1.6 Tren y puerto unidos en Pasaia

En esta nueva coyuntura, el Duque de Mandas¹⁴, Fermín Lasala (hijo), se convertirá en la figura clave de la comarca y en la formación de un nuevo Pasaia de marcado carácter industrial. Los Lasala habían tomado parte activa en la construcción de la nueva carretera Irun - Andoain, y el del ferrocarril es uno de los negocios preferentes de la familia, también fuera de nuestras fronteras.

En estos dos planos del Archivo Municipal de Pasaia (588-1, 726-13) se aprecian tanto las instalaciones de la fábrica de porcelana como otros establecimientos industriales pioneros. Si bien en un principio la zona de Bizkaia - Borda Haundi - Bordalaborda es la preferida por la industria, enseguida se impondrán Antxo - Molinao - Kaputxinos. Hoy, de aquellos primeros pasos sólo se conserva la chimenea de la fábrica de porcelana. *Fotografía de Iñaki Berrio.*

III - Heredera directa de la porcelana de Limoges, la industria sufrió diversos altibajos, siendo reformada la Sociedad en 1858. Tras veinte años de producción, la empresa cierra, siendo recuperada por Llanos y Fussade en 1880. Con posterioridad, en 1895, Llanos, como representante de Guerin y Cía (W. G. y cía) tendrá que hacer frente a las pretensiones de los herederos de los Baignol y a diferencias con el ayuntamiento, pasando la propiedad en 1896 a Manuel Cámara.

El desarrollo de los muelles, la carretera y el ferrocarril desplazaron marcarn el proceso de industrialización en el puerto.

Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.



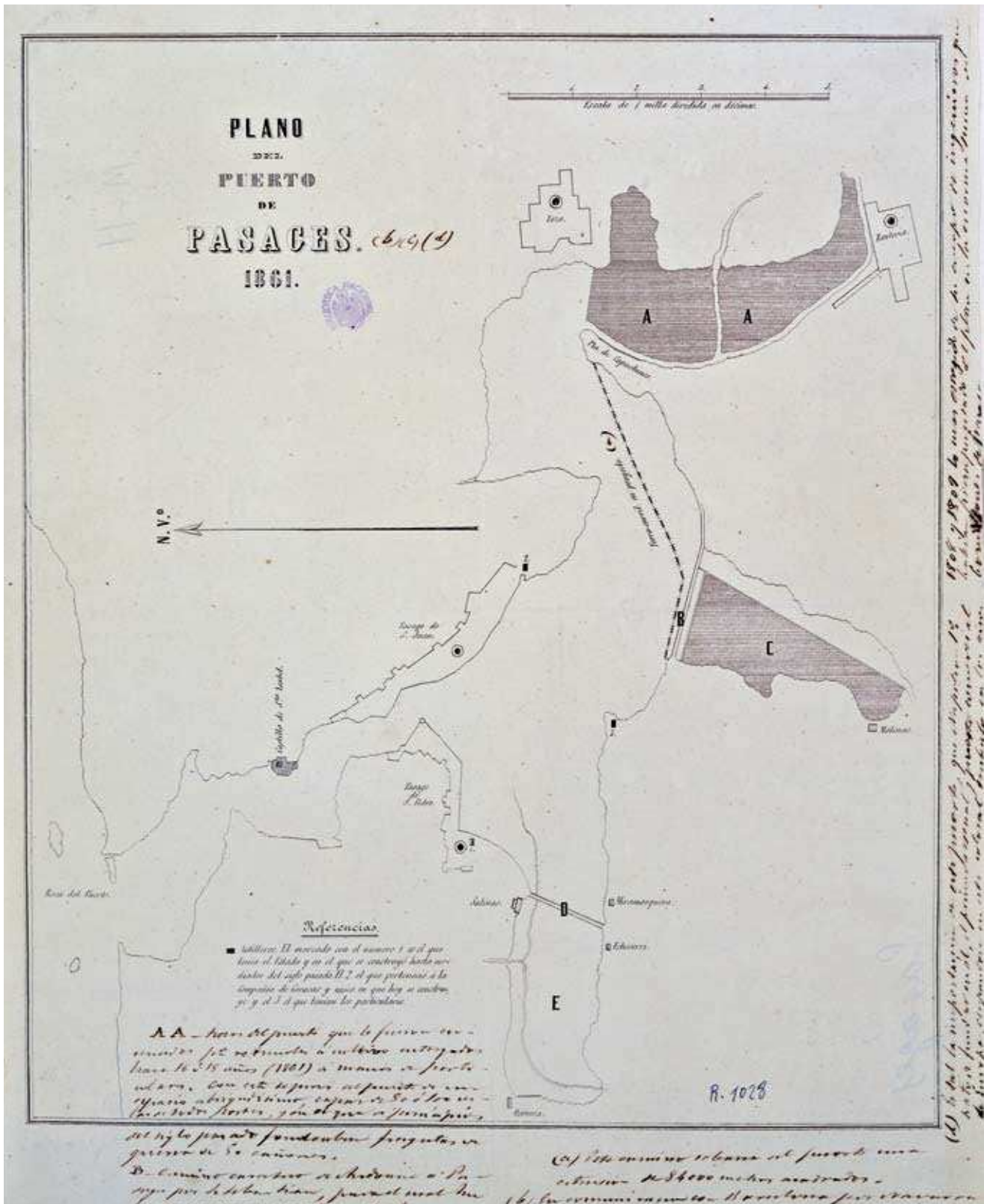
Pero los Lasala no traerán el cambio a la zona de la mano del éxito, sino del fracaso; fracaso de su proyecto para dragar el puerto de Donostia, ampliándolo e integrándolo con la plataforma ferroviaria prevista en Alderdi Eder¹⁵. Este desengaño determinó que sus inversiones girasen hacia la bahía pasaitarra, donde, al fin y al cabo, la nueva carretera ya había contribuido a cerrar la ensenada de Molinao de la mano del mismo Lasala, con lo cual parte del trabajo estaba financiado y ejecutado^{IV}.

IV - Aquí proponemos hacer un ejercicio de imaginación, o ucronía (realidad alternativa basada en un hecho histórico alterado), y repensar la bahía donostiarra no como quedó tras la acción fallida de Lasala, sino cómo hubiera quedado si los resultados hubiesen sido los buscados. En este caso, el punto Jonbar o hecho que motiva la alteración, sería el éxito de la operación de Lasala en el puerto donostiarra: estación de mercancías en Alderdi Eder, plataforma portuaria en la bahía de la Concha, puerto industrial entre la parte vieja y la isla, establecimiento de mano de obra en los barracones del arenal de la calle San Martín... ¿hubiera sido Pasaia una estación balneario en la que se hubieran instalado los burgueses donostiarras, dejando el centro para una mezcla de industria y vivienda obrera?.

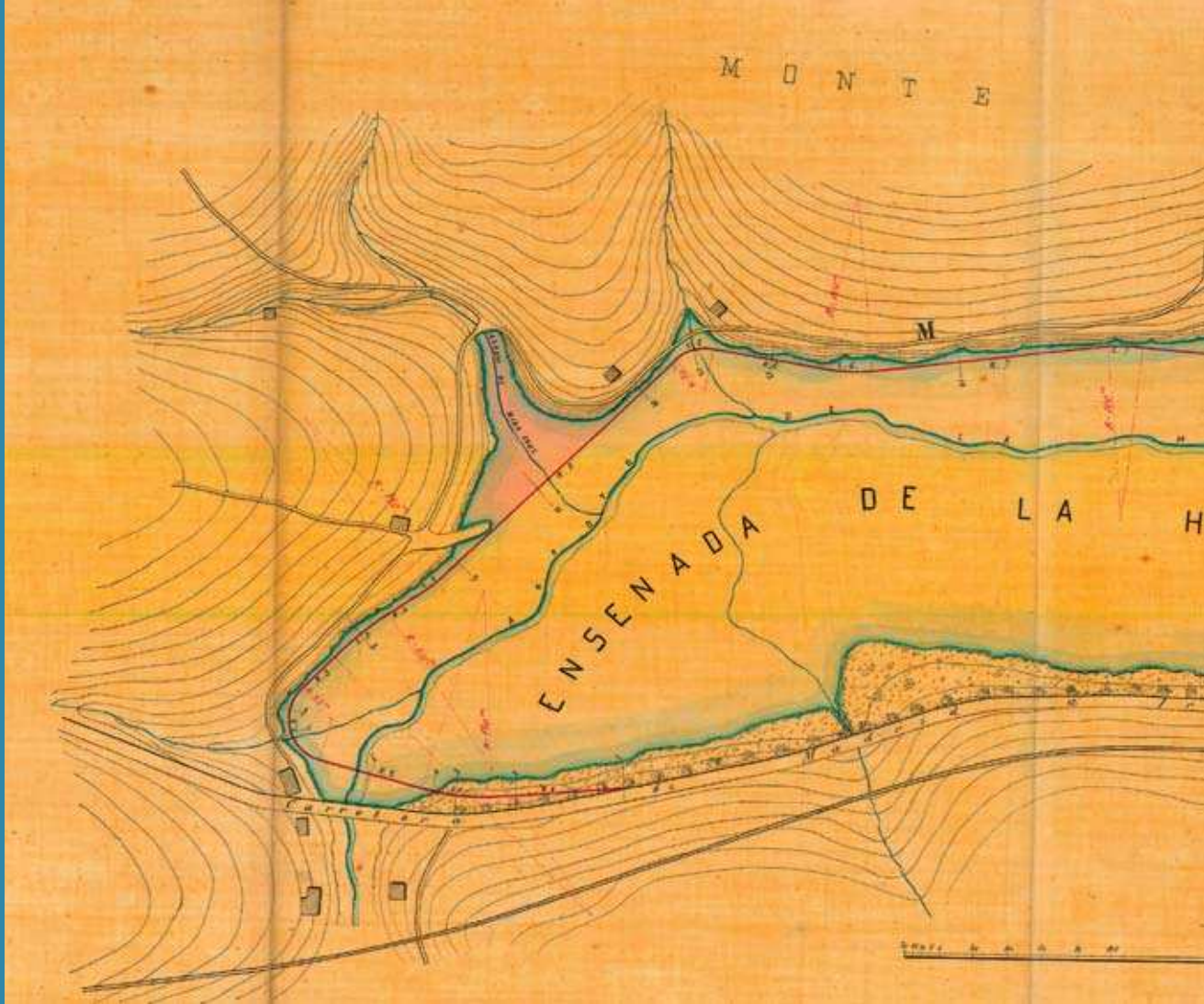
Imaginación a un lado, es un ejercicio interesante para cuestionar el estado de las cosas, pues hechos que parecen haber sido así "toda la vida" a punto estuvieron de ser de otro modo.

Toda esta nueva operación, en la que participan desde un inicio los principales nombres del liberalismo donostiarra (Ferrer, Lasala, Calbetón, Amilibia, Brunet...), culmina con la inauguración de la estación de tren en Pasaia, que se produjo el 15 de noviembre de 1864: *con el fin de solemnizar en lo posible el día en que por primera vez paró el tren en este punto, unánimemente acordó se den a todos los relacionados invitados un almuerzo, cuyo coste, así como lo demás que pudiera ocurrir en este dicho día, sea satisfecho por ambos barrios a iguales partes. Colocado en cuerpo con todos los espresados invitados y músicos en la estación, esperando la llegada del tren, llegó éste al punto de parada en donde se detuvo como minuto y medio, cuyo tren fue recibido a golpe de música y en el cual todos los relacionados señores, así como el director Llanos con sus músicos, fueron a Yrun, de donde regresaron en el tren de las once de mediodía.*

Pero más allá del transporte de viajeros, el verdadero interés radica en unir puerto y tren, precisamente lo que no puedo conseguir en Donostia. Así se desprende de la correspondencia entre el Duque de Mandas y la Diputación. En ella, se habla de intentos y planes de mejora en el puerto desde 1861 hasta 1869 y de diversos acuerdos que ponen las bases para la construcción de un puerto que, por su dimensión, se nos hace perfectamente reconocible.



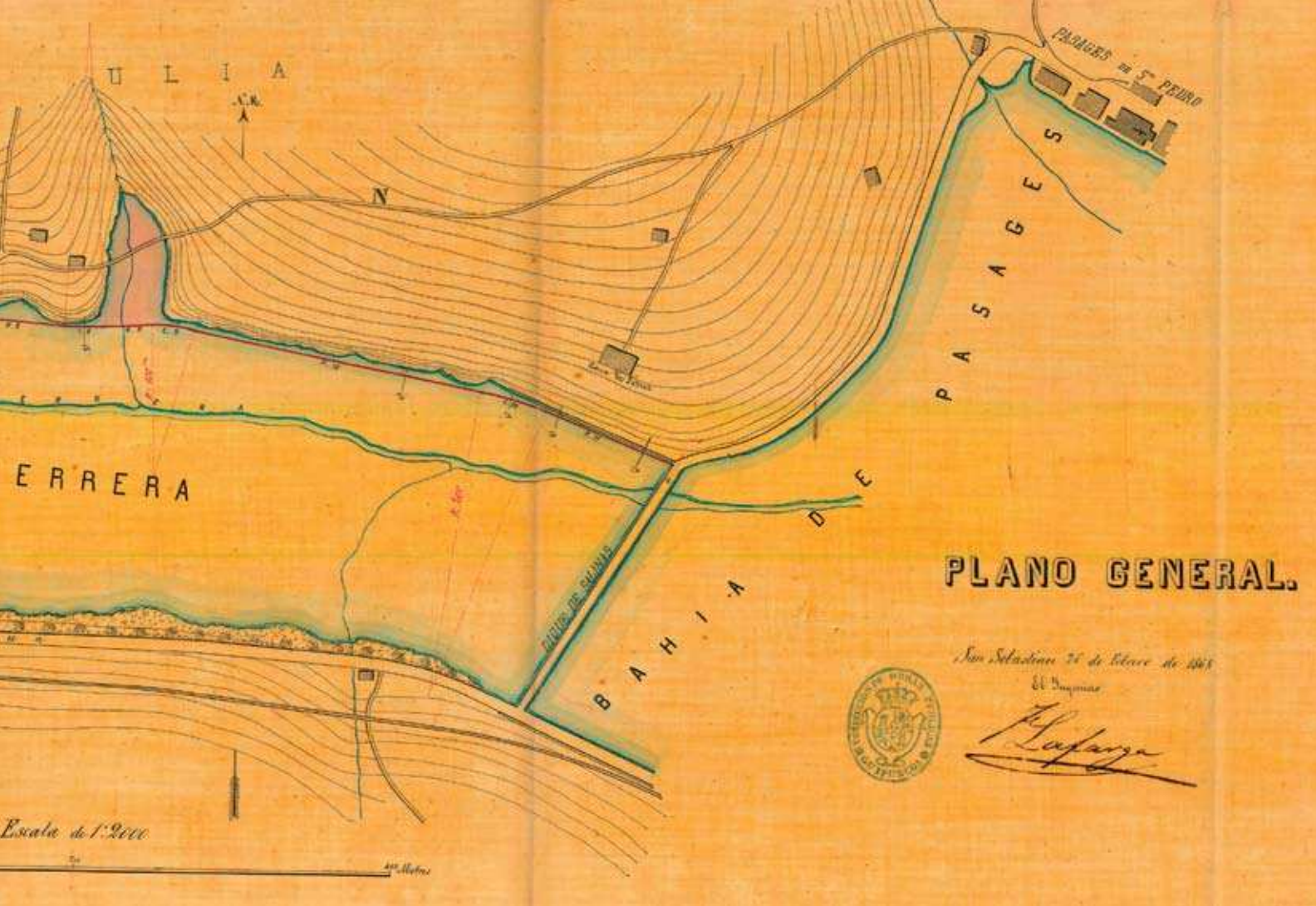
En este plano de 1861 se aprecian las marismas desecadas, la carretera terminada y el ferrocarril en proyecto. Es el principio de la nueva era. Biblioteca Nacional de España. Para aclaraciones sobre el texto que acompaña, véase la pg. 80 del volumen 2 de la colección Sorginari.



Las negociaciones para el gobierno y gestión del puerto renovado se plasmarán en la formación de una Junta especial cuya misión será la gestión, administración y financiación de las nuevas obras y en la que, junto al Diputado General y al Diputado del primer partido judicial, aparecen representantes de los altos estamentos de la Provincia o, dicho en el lenguaje de la época, “personas que a su ilustración y celo reunan la representación de los distintos intereses de la provincia y conocimientos especiales en los ramos que tienen relación con el asunto”. Así, en representación de los propietarios y capitalistas: Fermin Lasala y José Antonio Murua; de la industria: José María Arbulu, Gregorio Manterola; del comercio: José Manuel Brunet, Faustino Echeverría; de estadística: Miguel Dorronsoro, Policarpo Balzola; de la marina: José Luis Mercero, Ciriaco Iñigo. De este modo, en 1870 se reemplaza la Junta por una Sociedad de Fomento y con los informes del ingeniero Lafarga, que amplían la superficie no sólo en Antxo – Molinao alrededor de la estación, sino hasta Trintxerpe y Herrera.

Si bien la construcción del puerto ya fue objeto de estudio en esta misma serie y se hace completamente necesario remitirse al mismo^V, podemos recordar simplemente que el proyecto original del ingeniero Lafarga fue corregido por el del ingeniero Peironcely; pero que, a su vez, el de éste también fue modificado con posterioridad, a lo que hay que sumar la distorsión y retraso que supone la Segunda Guerra carlista en esta construcción. Peironcely proponía en un principio priorizar la zona de Herrera como lugar de carga y descarga, pero será finalmente Antxo donde se erija el primer muelle industrial de 310 metros de largo, en 1879.

^V - Larrinaga, Carlos: “Pasaia 1861-1926: nacimiento y consolidación de un puerto industrial”. *Patrimonio industrial en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2007. 79-97.



En 1870 se reemplaza la Junta por una Sociedad de Fomento y los sucesivos proyectos ampliarán la superficie no sólo en Antxo – Molino alrededor de la estación, sino hasta Trintxerpe y Herrera. Si bien la construcción del puerto ya fue objeto de estudio en esta misma serie y se hace completamente necesario remitirse al mismo V, podemos recordar simplemente que el proyecto original del ingeniero Lafarga fue corregido por el del ingeniero Peironcely; pero que, a su vez, el de éste también fue modificado con posterioridad, a lo que hay que sumar la distorsión y retraso que supone la Segunda Guerra carlista en esta construcción. Peironcely proponía en un principio priorizar la zona de Herrera como lugar de carga y descarga, pero será finalmente Antxo donde se erija el primer muelle industrial de 310 metros de largo, en 1879. En este plano de Lafarga firmado en 1868 se aprecia su intención de comenzar la construcción del puerto industrial en la “playa” de Herrera, a la largo del actual Trintxerpe. *Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.*

2



SUELO FIRME





2.1 Un plan preciso

La tarea principal a realizar por Lasala en Molinao será la de transformar esta ensenada en terreno cultivable, primero, e industrial después. En base a una Real Orden que presenta en el ayuntamiento pasaitarra en julio de 1846, Lasala ratifica la propiedad del terreno comprendido en la ensenada de Molinao, entre el malecón o escollera del nuevo camino Andoain-Irun y la costa, con la condición de convertirla apta para el cultivo en un plazo de 3 años¹⁶.

Para conseguirlo, Lasala arrienda el terreno a José Antonio Segurola durante 10 años, siendo responsabilidad de éste la tarea de desecación. En realidad, parece que Segurola ejercería de capataz o jefe de obra, dirigiendo a los obreros o braceros que se ocuparon del trabajo. La calificación del terreno como “cerrado de fango” y la descripción de la obra como “obras de cerramiento de la ensenada de la escollera de Molinao” resultan bastante ilustrativas del aspecto que va adquiriendo el lugar. Segurola iría cerrando y secando terrenos a través de dos acciones: el relleno y la extracción de agua. Para esto segundo, se emplea una trompa o bomba provista de una válvula fabricada por Eduardo Fossey en su fábrica de Lasarte; fábrica, por supuesto, en la que tenía parte el propio Lasala.

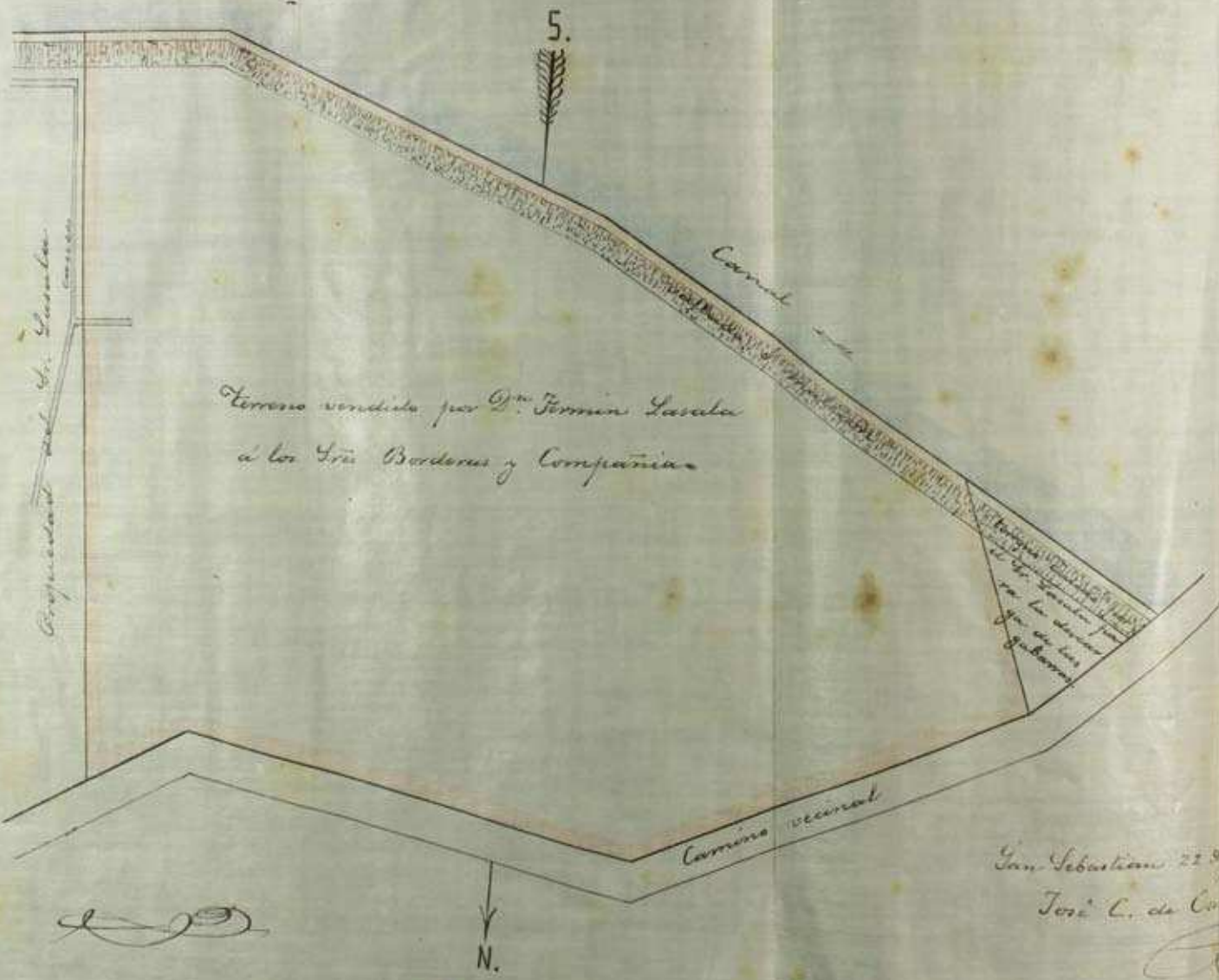
Las facturas por el valor y el traslado de tierra desde las laderas vecinas, explican también que no sólo se trata de achicar agua; también de rellenar con tierra y piedra, alargando la superficie firme mediante malecones o escolleras, aislando así la ensenada del resto de la bahía aprovechando el bajo nivel de agua en marea baja. Así, este material de relleno se deposita en las orillas y se transporta en gabarra hasta la zona vallada o cerrada, donde se realiza la labor de desecación y terraformación. Kasares, Berra o Garbuño son algunos de esos suministradores de tierra, y también se beneficiarían con la propiedad de parcelas en el terreno resultante. Si bien con deficiencias, la globalidad de los trabajos finalizaron en 1853.

Puede ser que la reducción de la marisma a tierras de cultivo entrará entre los objetivos del Duque de Mandas. Quizás sí. De lo que no cabe duda es que el destino final de los nuevos terrenos es bien distinto. Relegados los cultivos a los que el Duque de Mandas iba a dedicar los mismo, y en medio de una ocupación declaradamente industrial, desde 1883 Lasala prepara sus terrenos para ser habitados.

A ese momento corresponde el conocido plano de 1883, que se convierte así en el primer instrumento para ordenar el urbanismo en Pasaia. Ello se aprecia en la planta perfectamente racional y lineal del diseño, lo que no evita, sino todo lo contrario, mezclar usos industriales y residenciales.

dos mil cuatrocientos noventa y nueve

2.499



San Sebastian 22 Agosto 1878.

José C. de Comaldez

[Signature]



En la escritura de venta que acompaña a este croquis, a uno de septiembre de 1878, el Duque de Mandas ofrece varias ventajas a la Sociedad Borderas para el almacenamiento de combustible en Molinao. Así, pone a su disposición el embarcadero de gabarras, en el extremo del plano, y también les autoriza a ensanchar el camino de acceso hasta cinco metros a lo largo de toda la longitud del mismo. Además, les reservará los terrenos adyacentes durante diez años por si tuvieran que hacer ampliaciones, y tendrán derecho preferencial de venta después de esos diez años.

Gipuzkoako Protokolo Historikoen Artxiboa – Archivo de Protocolos Históricas de Gipuzkoa. (Oñati): 3-3053.

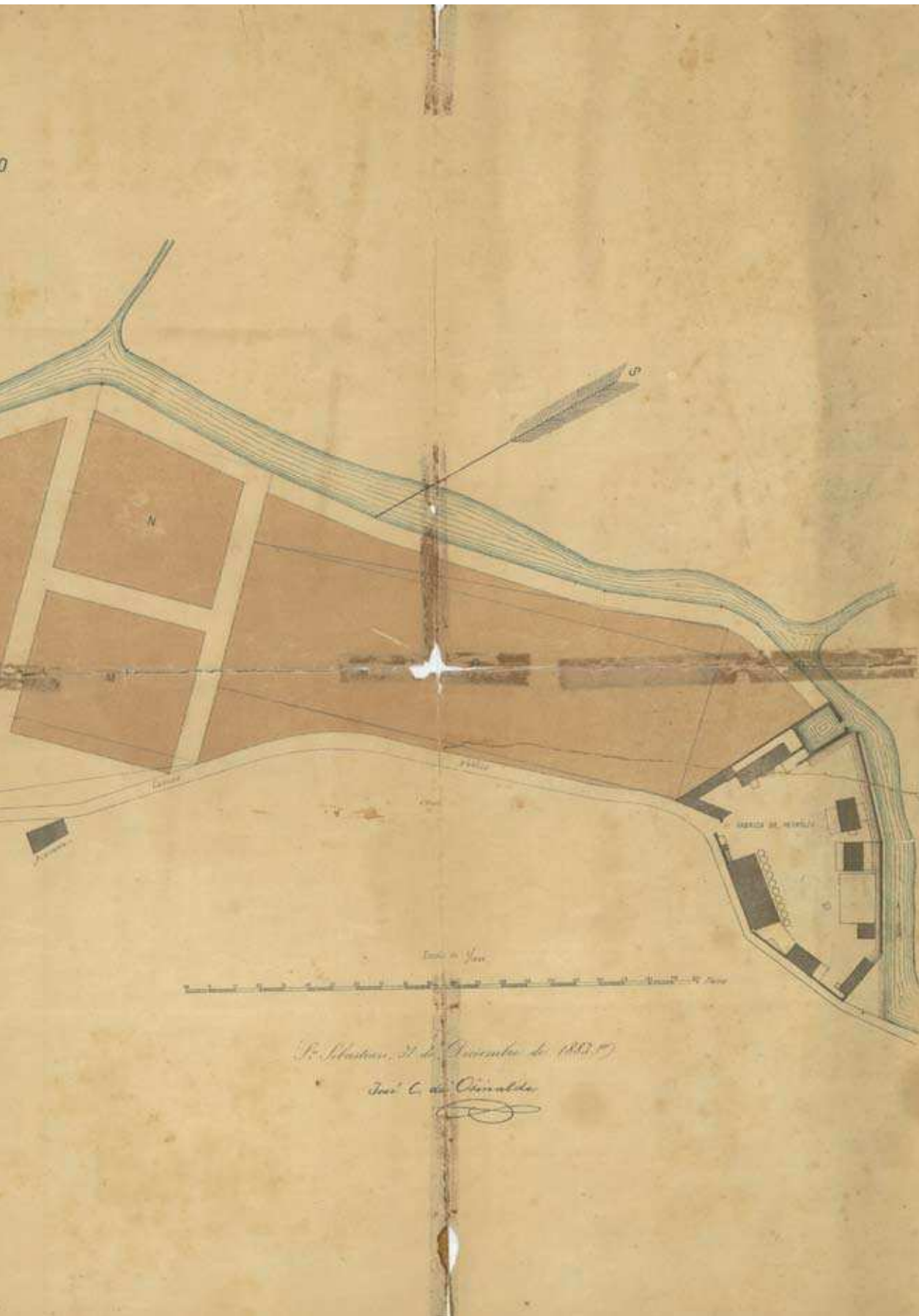
PLANO DE LOS TERRENOS DEL MOLINA



ESPECIFICACION

- 1 Terreno vendido a D^o Nicolas Sordani y C^o
- 2 D^o de D^o Juan Catarot
- 3 Casa y terreno de D^o Juan Soto e Irujo
- 4 Terreno de D^o Manuel Gonzalez
- 5 Casa y terreno de D^o Carlos Mijangos
- 6 Terreno de D^o Juan Mijangos
- 7 D^o de D^o Juan Alonso Gomez
- 8 D^o de D^o Manuel Trilla
- 9 D^o de D^o Eusebio Olazagoiti
- 10 D^o de D^o Carlos Mijangos

10556
10557
10558



Firmado por el colaborador de Lasala, Elias Cayetano Osinalde, en 1883; escala 1/1000. La superficie desecada se divide en parcelas o manzanas, a cada una de las cuales se le adjudica una letra para su identificación (de la "A" a la "P") y queda fuera de esta ordenación la "fábrica de petróleo", previa a esta acción y de la que ya nos ocupamos más arriba. Aparecen reseñados: 1. Terreno vendido a don Mariano Borderas y Cía; 2. Ydem de don Ramón Casares; 3. Casa y terreno de don Juan Sanz e Irigoyen; 4. Terreno de don Manuel Usandizaga; 5. Casa y terreno de don Santos Múgica; 6. Terreno de don Ramón Múgica; 7. Ydem de don José Alonso Gómez; 8. Ydem de don Manuel Urcola; 9. Ydem de don Benito Olasagasti; 10. Ydem de Santos Múgica. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaako Udal Artxiboa 727-4.

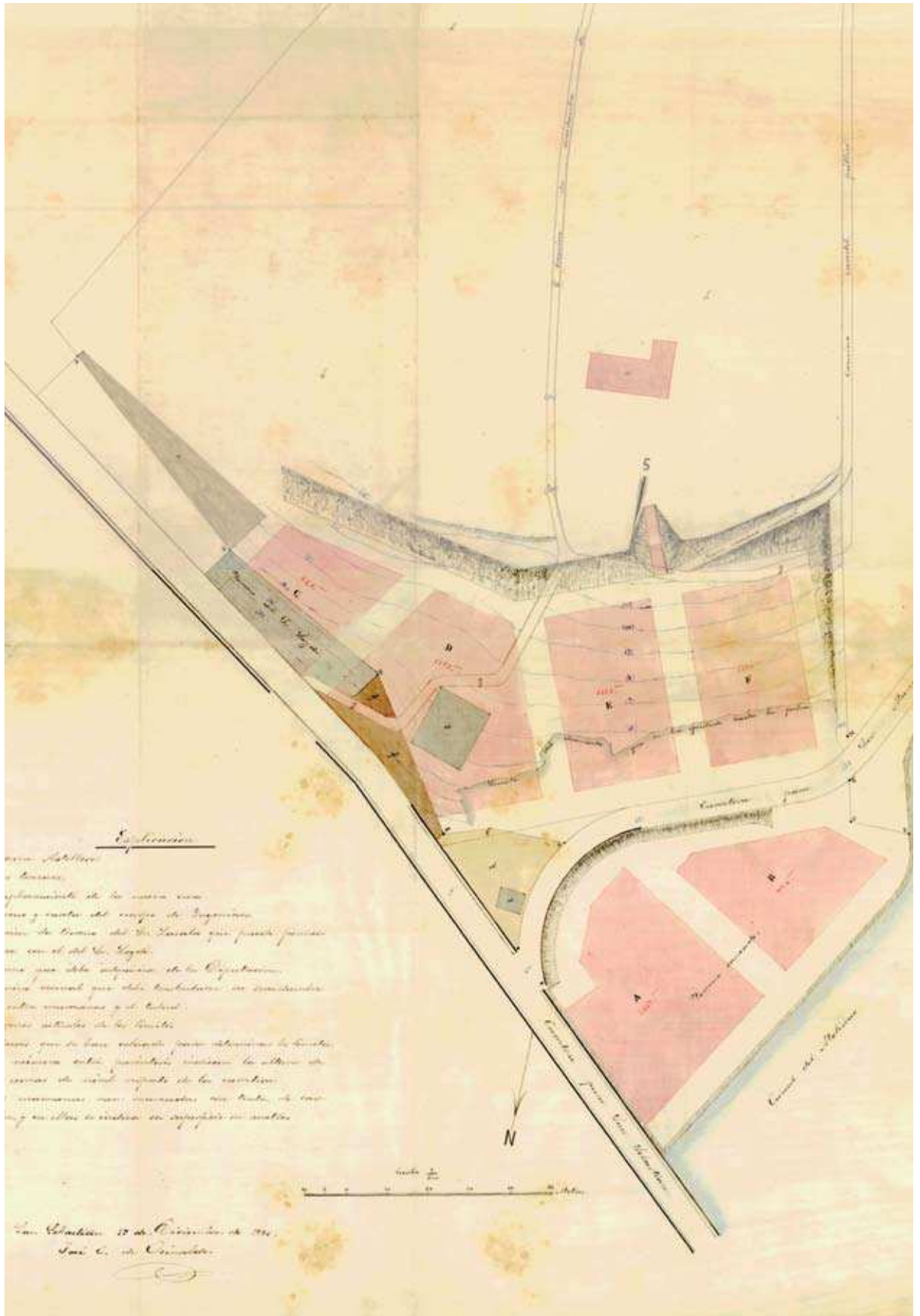
Se completa esta gran transformación con la desecación en 1883 de la pequeña ensenada de Basanoaga, los antiguos astilleros empleados con anterioridad por Rentería, conocidos en Antxo como Istillu (Astillero).

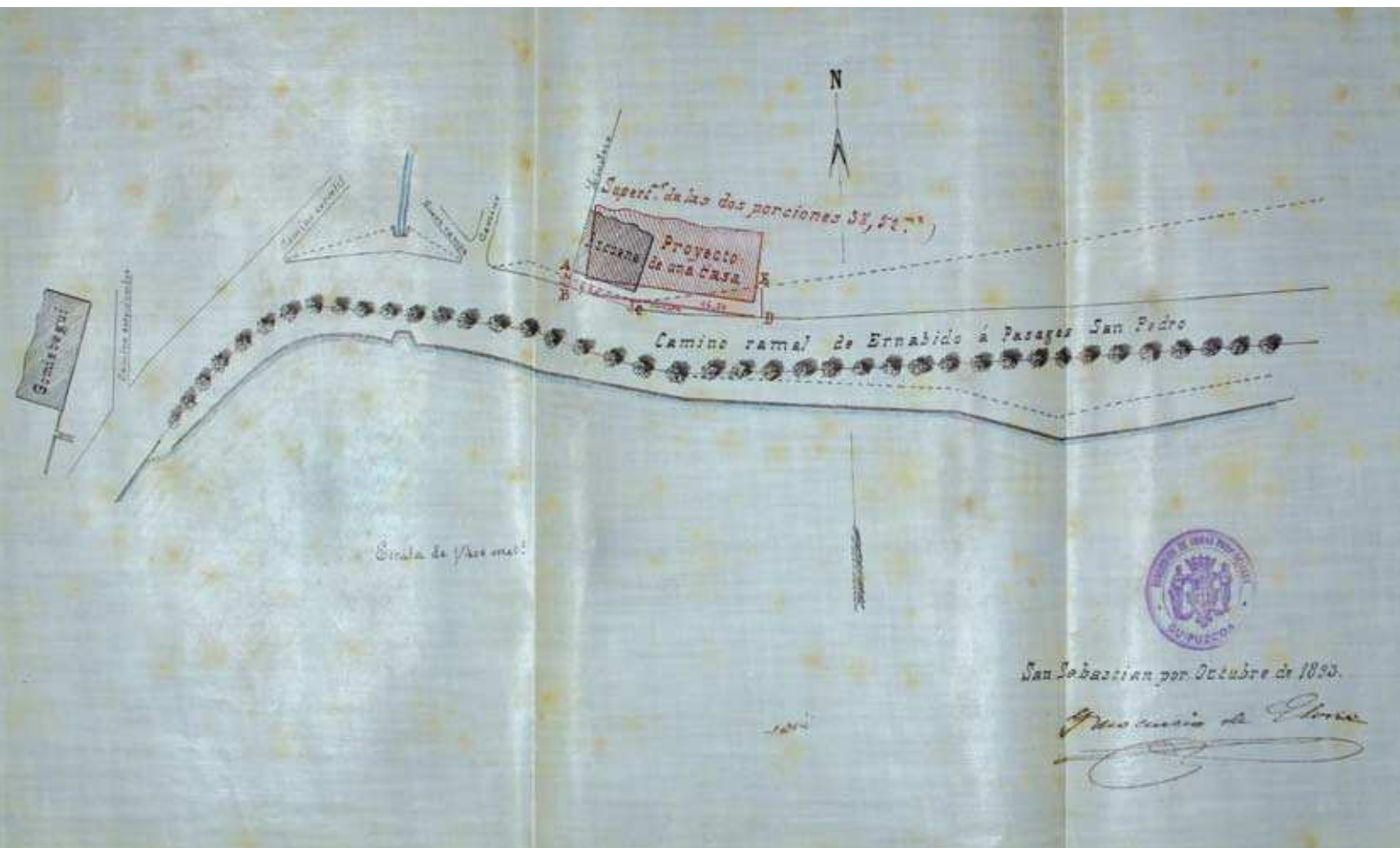
a) Caserío Astillero
 b) Sus terrenos
 c) Emplazamiento de la nueva casa
 d) Terreno y caseta del cuerpo de ingenieros
 e) Porción de terreno del señor Lasala que puede permutarse con el señor Loydi.
 f) Terrenos que deben adquirirse de la Diputación
 g) Camino vecinal que debe trasladarse su servidumbre por entre manzanas y el talud.
 M) Mojones actuales

E) Estacas que se han colocado para marcar los límites

Manzanas marcadas en tinta carmín.

Gipuzkoako Artxibo Orokorra - Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa): DM 23-33.





Inocencio Elorza que, entre otras obras, tomó parte en la construcción del puerto de Zarautz o el faro de Zumaia, y que como Director de Obras de la Provincia publicó las distancias existentes entre pueblos y entre puntos importantes de Gipuzkoa, firma en 1893 este plano en el que sobre el caserío Azkuene se plantea una nueva casa, que coincidiría con la actual Euskadi Etorbidea 35. (Bar La Amistad).

La carretera no ha sido aún modificada y describe una marcada y peligrosa curva bajo el caserío Gomistegi. *Gipuzkoako Artxibo Orokorra - Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa): JD IT 1800-6983.*

Las obras de desecación y de construcción de diques, espolones y demás soportes que permitan crear suelo firme y seco donde levantar establecimientos industriales y viviendas son constantes desde este momento^{VI}. En las actas municipales constan dos peticiones aprobadas en 1884 para actuar en la ribera Norte de la bahía: una, de Dionisia Cesárea Garbuño, conocida también como Viuda de Londaiz, sobre quien volveremos más adelante y que aquí hace referencia a sus propiedades en la zona de Erroteta; y otra de 1885, por Donato Gómez Trevijano.

También debe señalarse el relleno de Salbio (Astillero del Rey) entre 1882-1892, al que acompañan otros datos relevantes como son la solicitud de los dueños de Bidebieta para vallar su finca, o la construcción en 1893 de la que (al margen de los caserios) tradicionalmente se considera primera casa de Trintxerpe, la primitiva de Auge, que coincidiría en el tiempo con el proyecto de Ostolaza sobre el caserío Azkuene.

Este movimiento de “desecar para cultivar” se produce también, al mismo tiempo, en el otro extremo de la bahía. De hecho, el mismo día que se registra la Real Orden por la que Lasala comunica su derecho sobre la ensenada de Molino, se da curso a la solicitud de Hermenegildo Instander para desecar el tramo entre Bordalaborda y Lezo, con el fin de convertirlo en terreno agrícola. No obstante, si bien esta iniciativa es alabada y aprobada, no parece

VI - Salvando las distancias, sólo comparable al trabajo realizado por Guillermo de Lezón y sus compañeros siglos atrás.

En el intermedio, la desecación más destacable es la del amarradero de Donibane que pasa a convertirse en la plaza actual, toda ella también ganada al mar y levantada sobre el agua.

A pesar de la escasez de espacio, esta magnífica fotografía recoge perfectamente el esfuerzo por racionalizar el mismo y el porte elegante y digno de las fachadas antxotarras. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa.



que prosperara, no solo por la evidencia, sino porque sorprendentemente en 1886 es Laureano Conde de la Mata quien solicita desecar Bordalaborda, recibiendo una rotunda negativa porque tal operación perjudicaría la actividad portuaria.

En este contexto se produce la venta de la manzana "D", adquirida por Agustín Arbillaga el 28 de Febrero de 1885, y en la que el mismo hizo edificar diez casas, con sótanos, finalizadas a principios de 1887. Esas "diez casas" son, evidentemente, las populares Hamarretxeta¹⁷.

Del éxito de la operación, y la ocupación del nuevo suelo de Antxo con viviendas, da fe la existencia de ordenanzas de edificación para Molinao. Se trata de 76 artículos detallados, sobre alturas de edificios, características de las fachadas, humos, patios, luceros, escaleras, aceras, usos de locales...¹⁸

Creemos que esta relación fue redactada a finales de 1906 o inicios de 1907, pero, en todo caso, queda claro

que se trata de un proyecto que responde a las necesidades de adoptar unos criterios uniformes en todo el proceso de construcción que se venía realizando en Antxo desde fines del XIX; o al menos establecer unas directrices de cara al futuro. Así mismo creemos que ese proyecto es fiel reflejo de las competencias que hasta hacía escasos años escapaban al Ayuntamiento pasaitarra en esta zona pero que éste es capaz de ejercer ya.

Tampoco resulta gratuito que para su confección el consistorio de Pasaia solicite a los diversos propietarios sus escrituras de compra-venta, en las que Lasala está omnipresente y donde éste y las diversas partes compradoras establecían condiciones de edificación. Especialmente relevante resulta ser la venta realizada de 4.670 metros cuadrados (manzana G del plano), realizada por Lasala a doña Ignacia Minondo en 1885. En dicho documento se acuerdan numerosas medidas en torno a la construcción de manzanas y casas entre las que destaca la que impedía a la compradora establecer fábrica alguna de fundición de hierro.



2.2 El cultivo industrial

Esta condición impuesta por el Duque de Mandas a Minondo habla bien a las claras de la transformación de la marisma pero, sobre todo, del control ejercido en el asentamiento de actividades industriales pesadas por el propio Duque de Mandas. En otras ocasiones, en cambio, las condiciones que el Duque de Mandas no serán restrictivas, sino que introducirá cláusulas que faciliten la llegada de capital.

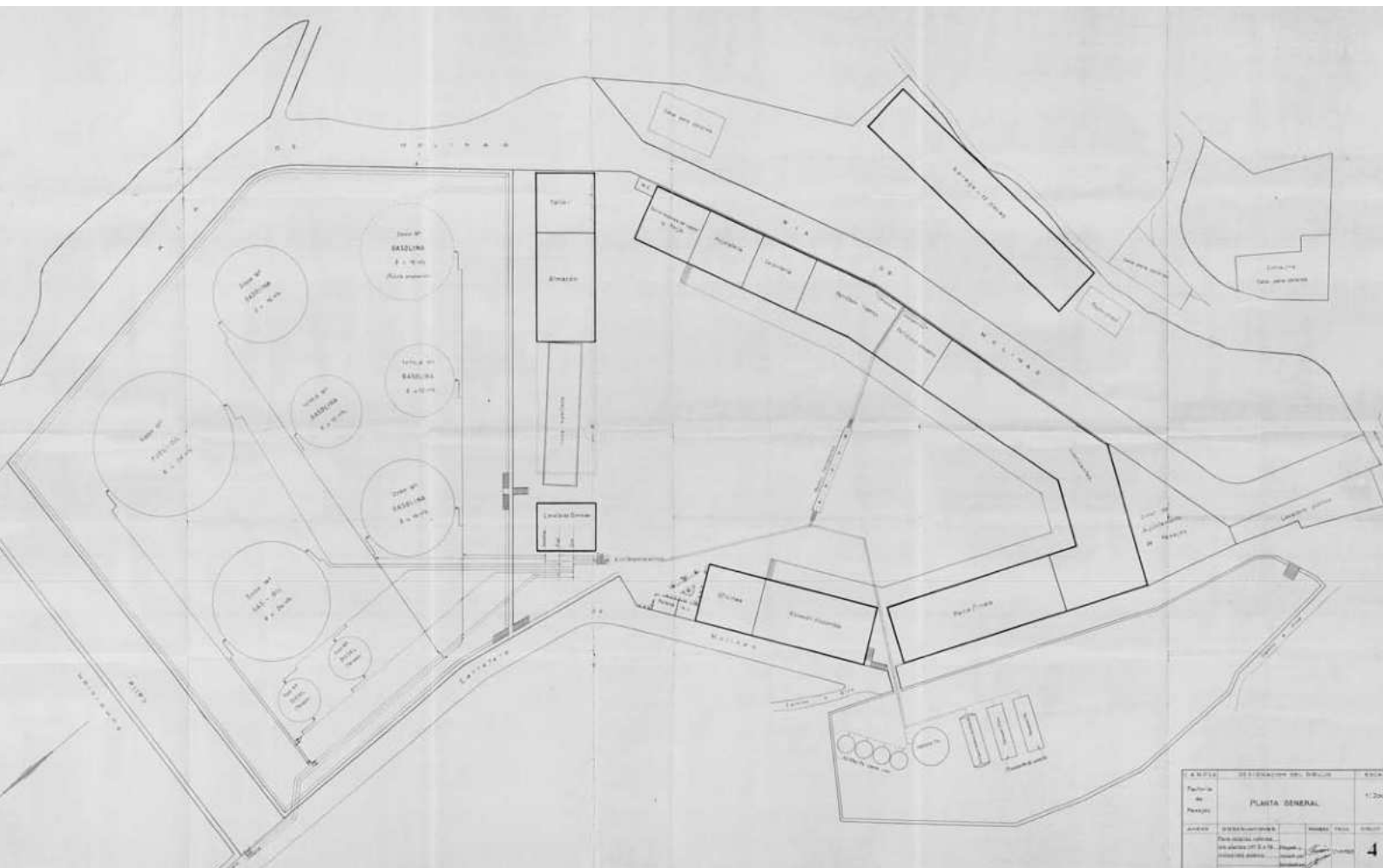
Este capital no vendrá de muy lejos, pues desde 1870 aparecen en la bahía nombres ligados al primer impulso industrial que antes hemos localizado en Rentería. Estos empresarios trasladan su acción a Pasaia a partir de 1870. No les falta, pues, ni visión general de su entorno y ni olfato empresarial. La acumulación de capital conseguida en esa primera fase y asegurada mediante bodas entre sus familias les permiten extender sus negocios, no tardando en encontrarse en Pasaia con el Duque de Mandas.

Toda esta situación se materializa en, por ejemplo, otra de las instalaciones industriales pioneras de Pasaia: los almacenes y refinería de combustible y petróleo. El abastecimiento de combustible industrial puede ser tomado

como otro indicador de esa nueva era que explotará (florecer no sería un término apropiado en este caso) en la zona Sur y Oeste de la bahía, siguiendo el trazado de las nuevas comunicaciones y de los muelles. Por ello, no es casual que a la vez que se construye el puerto moderno, se solicite licencia para levantar depósitos de petróleo ni que quien lo haga sea precisamente miembro de una de las familias citadas arriba, cuyo origen industrial radicaba en la producción industrial de lino en Rentería y Oiartzun: los Londaiz.

El emplazamiento si resulta cuando menos chocante, pues en julio de 1870 el lugar escogido para ello por Ramón Londaiz es Torreatze. Ocho años más tarde se confirma la existencia de los mismos en las inmediaciones de Kalparra, siendo propiedad de la Sociedad Borderas (Mercader y Londaiz)... ante la desesperación del propietario de la primera, que no encuentra quien asegure su casa. Y ese mismo año de 1878, la Sociedad Borderas se establece en Molinao contando para ello con la colaboración del Duque de Mandas¹⁹. Este nuevo emplazamiento resulta completamente exitoso, y en 1885 la empresa heredera de Borderas, (Mercader y Viuda de Londaiz), amplía las instalaciones, aunque manteniendo los almacenes y depósitos de San Pedro, al menos hasta agosto-septiembre de 1892²⁰.

Del rellenos de las marismas se pasa directamente al del mar. Entre los elementos señalados: las imponentes instalaciones de la Real Compañía Asturianas, en Kaputxinos con sus talleres especializados; la fábrica de cuerdas; el taller de toneles en Berra; Ganboena sobre Zamatete; los jardines de Palazio txikia; el caserío Buenavista entre Ostaberde y Kanpitxo; los arroyos Araneder y Gomistegi previos a las calles actuales. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa. P-007.*



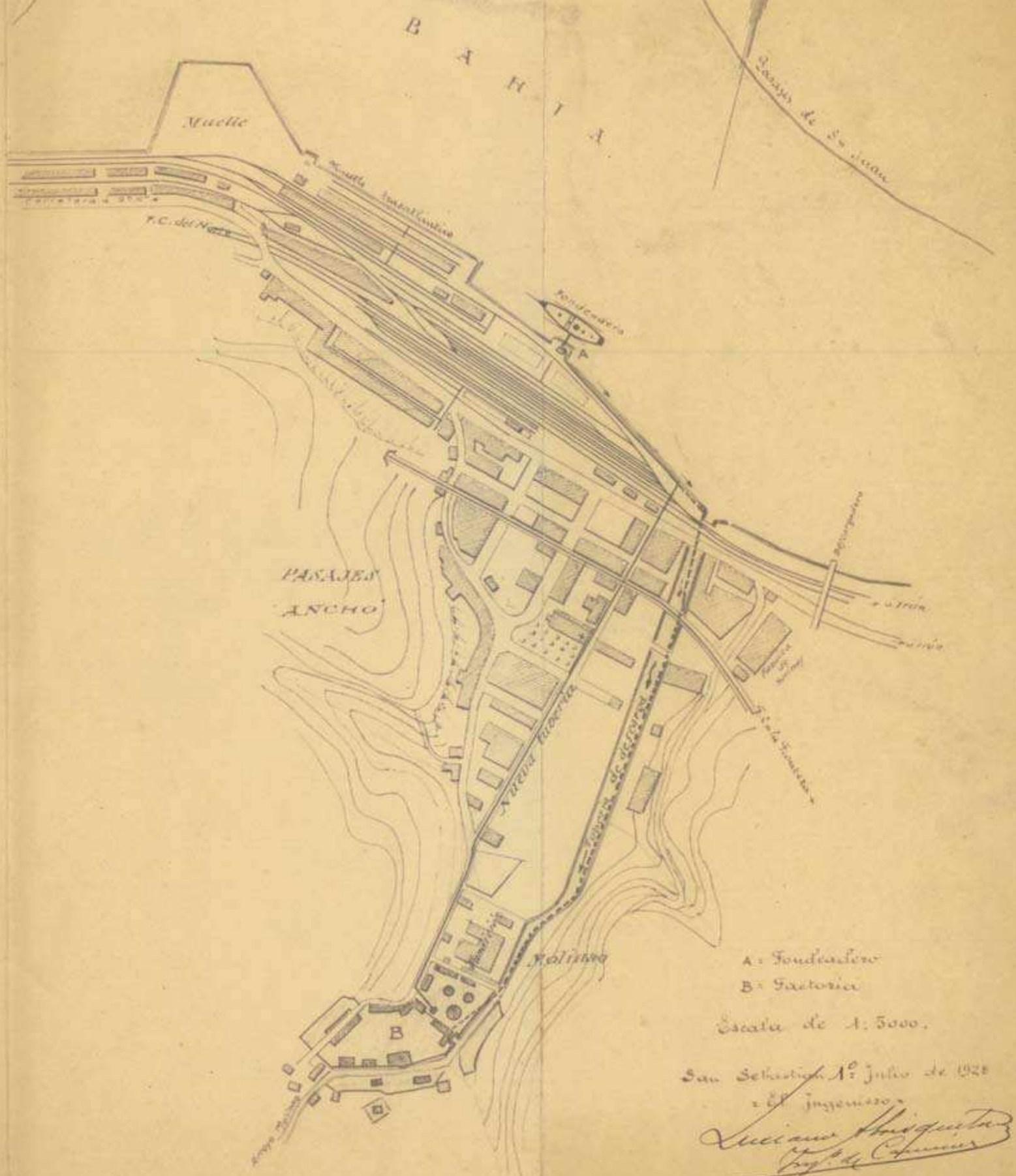
La primitiva concesión a la Sociedad Borderas acaba transformándose en CAMPSA. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa. 961-13.

Efectivamente, la primera semana de septiembre se lee en Pleno una comunicación del Gobernador Civil que refrenda la decisión municipal contraria a Mercader – Londaiz que pretendía adecentar sus instalaciones en San Pedro, si bien insta al ayuntamiento a reformar las ordenanzas para que se puedan construir los tanques de depósito con asesoramiento científico para que aumente la seguridad, toda vez que estos depósitos iban a sustituir a las cajas apiladas que servían hasta entonces de envase de almacenamiento. Desmarais Hermanos seguirá una evolución paralela, dedicada también, desde 1891, al almacenamiento de petróleo refinado.

En realidad, es el miedo a un incendio fortuito o provocado el que rige la discusión anterior, en la que seguridad y progreso -entendido como éste como más industria-inician una relación de plena actualidad. Será el concejal Saiz quien consiga imponer su punto de vista: *no veía la seguridad y garantía que ofrecían los tanques o depósitos que se proyectan establecer, que si bien comprende que para su construcción se tomarán todas las precauciones necesarias, no obsta para que el menor descuido o una mano criminal producía una explosión seguido de un horroroso incendio,*

como el que se experimentó hace unos años en la fábrica de petróleo que los señores L. Mercader y Viuda de Londaiz tienen en el barrio de Molina^{VII}. Que si esto sucediera en los almacenes de que se trata, situados dentro de la población, las consecuencias serían lamentables, máxime si se tiene en cuenta que pegante a los edificios que han de servir de depósito de petróleo existen seis casas habitadas de numerosas familias. Por todo lo que, y no queriendo contribuir con su voto a que dichas familias en particular y el vecindario en general vivan en continua alarma, era de opinión que si alguna modificación merecen las ordenanzas municipales en la parte que se disiente, es la prohibición absoluta de depositar petróleo en dichos almacenes, no solamente en tanques ni cilindros sino también en cajas y barriles, por hallarse el depósito dentro de la población y está expuesto a una catástrofe en el momento menos pensado.

VII - Se refiere al incendio ocurrido el 16 de mayo de 1888 y del que se hizo eco prensa donostiarra como "El Eco de San Sebastián" (<http://www.antxo.com/?p=48>), en el que murió un obrero y resultó gravemente herido otro.



En este plano de 1928, la tubería de 1893 es sustituida por una nueva con un trazado más recto. Además, el plano señala otros puntos de interés, como la fundición, el descargadero de mineral o la fábrica de harinas. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 961-12.



El cargadero de mineral perduró hasta 1965. Diseñado por Alfonso Dori en 1900, sus 47 metros de largo y 9 de altura suponían el fin del trayecto para el mineral proveniente de Arditurri. Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Probablemente, tras esta negativa, la empresa pasa ya a centrar todos sus esfuerzos en mejorar las instalaciones de Molinao, donde en marzo de 1893 obtiene permiso para establecer una tubería que irá desde los depósitos hasta el muelle abasteciendo directamente a los barcos²¹.

La constante relación de ventas que se producen entre 1884 y 1886 toman siempre como referencia el plano de 1883 y los terrenos, manzanas, allí señalados. Junto a la Sociedad Borderas y su sucesora, podríamos destacar como industrias pioneras en la ocupación del nuevo suelo a "Isaac León hijo mayor y hermanos". Esta ocupaba la la mayor parte de la manzana H del plano, si bien en esa manzana será característica la fábrica de chocolates de Louit Hermanos. En la zona de la Magdalena, aparecerán la fábrica de loza, propiedad de Santos Mujika, y la de jabón de Julián Souza.

Ocupando todo la manzana O aparece "A. Etxeberria y Compañía", participada por Antonio Etxeberria, José Manuel de Brunet y Prat y el propio Duque de Mandas, y en un principio debía abastecer a la fábrica del Duque de Mandas en Lasarte²², lo que explicaría la restricción aplicada a Minando más arriba. En 1901, esta empresa

se disolverá, dando lugar a "Fundiciones de Molinao", sin la presencia de Etxeberria, y con la participación del Duque de Mandas y otro miembro de la familia Brunet²³. Y esta misma empresa derivará en 1918 en la fundición de Luzuriaga.

Fuera del plano, pero en las inmediaciones, se instala en 1903 la fábrica de harinas Ugalde, con su impresionante edificio que ocupaba más de 1.000 metros cuadrados, produciendo 30 toneladas por cada 24 horas o el descargadero de mineral²⁴.

Pero si estos datos reflejan la instalación de un tejido industrial más pesado, existen numerosos establecimientos que responderán tanto a las necesidades de los obreros de esas infraestructuras fabriles como al tráfico mercantil y a los habitantes que se irán instalando en ellos. Destacan numerosos productos al por mayor, lo que refleja el asentamiento de numerosos almacenes y distribuidores: aceite, bacalao, coloniales, queso u otros como almacenes de maderas, exportación de vinos, etc.

Los bajos de las casas son destinados a todo tipo de comercio e industria menor. El resultado es un tupida red industrial en la que se mezclan actividades más o menos

ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES EN PASAI ANTXXO (1891-1892)

Establecimiento	Ubicación
Café restaurant	Carretera
Café	Carretera, letra L
Café	Carretera, letra G
Fonda y café	Carretera letra F
Comestibles, tejidos e hilados al por menor	Carretera, Magdalena
Carnicería	Berra-bea
Vino y aguardiente al por menor	Carretera K
Vino y aguardiente al por menor	Carretera K
Comestibles	Magdalena V
Aguardiente y licores	Magdalena V
Loza ordinaria	Magdalena
Estancos, cucharas, etc.	Carretera

Establecimiento	Ubicación
Comisionista	Magdalena
Farmacia	Carretera
Barbería	Carretera
Carpintería	Magdalena
Hojalatería	Diez Casas
Carpintería	Magdalena
Vino y aguardiente al por menor	Molinao R, Carretera, Carretera B, Carretera A
Carbón al por menor	Carretera (ubicado en una barraca)
Sastrería	Carretera L
Panadería	Carretera G
Peluquería-barbería	Carretera
Estancos, cucharas, etc.	Molinao

Fuente: Matrícula industrial 1891-92. AMPasaia, 1676-3

La impresionante fábrica de harinas presidía la entrada a Antxo. Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

clásicas, como la tornillería o la imprenta, hasta otras más sorprendentes, como la fabricación de discos, botones, laboratorios farmacéuticos, tinte para el pelo, envases cilíndricos, pasando por destilerías o fábrica de licores.

La matrícula industrial municipal, base para el pago de los impuestos industriales, deja ver que la única actividad comercial o industrial reseñable en Antxo hasta 1890 es la de los agentes de Aduanas. Sin embargo, a partir de esos años se constata una paulatina transformación que se refleja especialmente en la contribución municipal desde el ejercicio 1891-92.

No todos estarán ubicados en los domicilios de los propietarios o en casas. Como es lógico, algunos necesitarán dotarse de unas infraestructuras adecuadas para su desarrollo, tales como los almacenes. Así, empresas dedicadas al transporte de vinos para Burdeos, almacenistas de vinos, depositarios de vinos o individuos dedicados a la exportación de éstos como Larrañaga Hermanos, Lardy J., P. Lardi y Chipin, A. Jaurriat, Leon Galoping o Henry Garnier se ubicarán en Antxo y en diversos almacenes, dispersos por toda la geografía pasaitarra, incluyendo plataformas en las inmediaciones de las vías.

Tampoco la Herrera se va a mantener ajena a este proceso. Aunque habrá que esperar algo más de tiempo para ver allí este mismo impulso, en la contribución industrial



de 1893-94 ya encontramos la fundición de “Administración de Fundiciones del Norte” y un par de depósitos de vinos. Y en Donibane es necesario citar la escabechería del señor Tutón.

UBICACIÓN DE INDUSTRIAS Y ESTABLECIMIENTOS EN PASAIA

SP = San Pedro - Trintxerpe

D = Donibane

A = Antxo

Establecimiento	1898-99	1910	1925
Carruajes de alquiler	2 (SP)		
Grúas a vapor	1 (Muelles)	1 (Muelles)	
Aceite al por mayor			1 (A)
Aceite mineral		2 (SP)	
Agente aduanas y consignatario buques	17 Puerto ^{VIII}	15 (Puerto)	32 (Puerto)
Albañil		6 (1 SP, 4 A, 1 D)	4 (2 A, 2 SP)
Almacén de hierros y lingotes			2 (SP, A)
Alpargatero	2 (SP, A)		
Baños públicos		1 (A)	
Barbería/ Peluquería	3 (A)	7 (3 A, 2 SP, 2 D)	8 (3 A, 3 SP, 2 D)
Cacharros			1 (SP)
Café Naval		1 (A)	
Café taberna		12 (11 A, 1 SP)	
Carbón mineral			4 (Puerto)
Carbón por menor			4 (2 A, 2 SP)
Carnes			8 (1 D, 3 SP, 3 A, 1 sin especificar)
Carpintería mecánica			2 (1 A, 1 SP)
Carpintero	6 (3 D, 2 SP, 1 A)	5 (2 D, 1 SP, 2 A)	6 (3 SP, 1 D, 2 A)
Comercio papel			1 (A)
Comestibles		6 (Puerto)	6 (3 D, 3 A)
Comisionista	1 Puerto		2 (Puerto, D)
Comustibles minerales			2 (A)
Confitería y pastelería		2 (D, A)	1 (A)
Conglomerados			1 (A)

VIII - En la contribución de 94-95, Puerto, Muelles y Almacenes se establecen dentro de Antxo. Las listas se completarían con los inscritos en la matrícula industrial de Altza y Donostia.

SP = San Pedro - Trintxerpe

D = Donibane

A = Antxo

Establecimiento	1898-99	1910	1925
Corredor intérprete marítimo			3 (Puerto)
Cosechero de sidras	8 (4 D, 3 SP, 1 A)		
Deposito de Carbones	1 (Puerto)	3 (A)	
Deposito de vinos	6	1 (A)	
Droguería por menor			2 (SP, D)
Ebanistería y modelos			1 (SP)
Efectos navales			1 (SP)
Especialidades farmacéuticas		1 (A)	1 (SP)
Fábrica cola			1 (SP)
Fábrica cuerdas de cáñamo	1 (D)	1 (D)	
Fábrica de alpargatas			1 (A)
Fábrica de gaseosas		1 (A)	2 (A, SP)
Fábrica de hielo			1 (SP)
Fábrica de licores		2 (A)	
Fábrica de muelles		1 (SP)	
Fábrica de porcelana		1 (D)	
Fábrica de tapioca		1 (A)	
Fábrica de tinte para el cabello	1 (A)	1 (A)	
Farmacéutico		1 (A)	2 (A)
Farmacéutico	1 D		
Ferretería			1 (A)
Fonda y café	5 (1 SP, 3 A, 1 D)		
Fundición de hierro	1 (A)	1 (A)	1 (A)

UBICACIÓN DE INDUSTRIAS Y ESTABLECIMIENTOS EN PASAIA

SP = San Pedro - Trintxerpe

D = Donibane

A = Antxo

Establecimiento	1898-99	1910	1925
Herrero	1 (SP)	3 (2 SP, 1 A)	
Hojalatero	2 (SP, A)	2 (1 SP, 1 A)	
Hortalizas			3 (D)
Linternero			2 (SP, A)
Lonja de ultramarinos al por menor	1 (A)	1 (A)	
Loza, cacharrería			1 (A)
Maderas			3 (2 SP, 1 A)
Maestro albañil	2 (SP, A)		
Maestro cantero	1 SP	2 (SP)	3 (1SP, 2 A)
Médico	1 D	1 (D)	2 (D, SP)
Mercería	2 (D, A)	9 (2 D, 7 A)	12 (3 D, 5 SP, 4 A)
Muebles			1 (A)
Panadería	4 (2 D, 1 SP, 1 A)	5 (2 D, 1 SP, 2 A)	5 (1 D, 1 SP, 3 A)
Papel			2 (A)
Pastas para sopa			1 (A)
Pescado por mayor			1 (SP)
Petróleo			1 (Puerto)
Rabas			1 (SP)
Refinería de petróleo		1 (A)	1 (A)
Refinación aceites minerales			1 (SP)
Restaurant		20 (10 D, 4 SP, 6 A)	
Salazón de pescados y depósito de aceites	2 (D)		
Tablajero	3 (D, SP, A)	4 (1 D, 1 SP, 2 A)	
Taller ajustaje			1 (SP)
Taller de calderería pequeña			2 (A, SP)
Taller de calderería			1 (A)

SP = San Pedro - Trintxerpe

D = Donibane

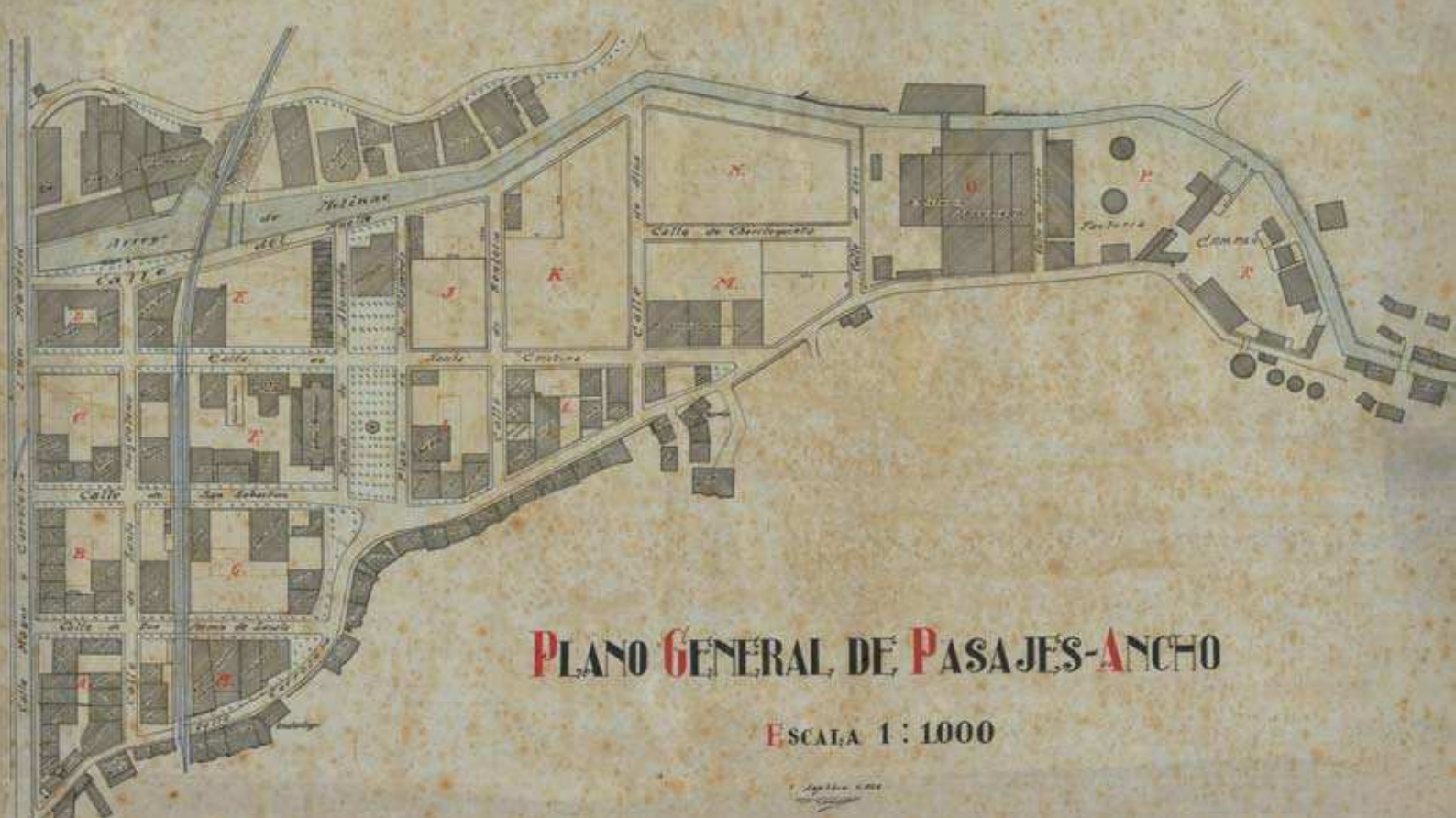
A = Antxo

Establecimiento	1898-99	1910	1925
Taller de imprimir			1 (A)
Taller de toneles		4 (A)	
Taller herrería			6 (1 D, 4 SP, 1 A)
Talleres de hierro y cerrajería		2 (SP)	
Tienda de peines, botones	1 (D)		
Tienda perfumería			1 (A)
Tonelería			1 (A)
Venta de aceites		1 (A)	
Venta de comestibles		3 (2 D, 1 A)	
Venta de frutas		2 (1 A, 1 SP)	
Venta de sidra		23 (7 D, 8 SP; 8 A)	
Veterinario	1 D	1 (D)	
Vino aguardiente al por menor	24 (7 D, 9 SP, 8 A)		
Vino por mayor	1 (A)	2 (A)	7 (3 A, 4 sin especificar)
Vino por menor		27 (3 (D), 7 SP, 7 A)	
Vinos			5 (2 SP, 3 A)
Vinos y licores extranjeros	1 (Almacén)		1 (A)
Zapatero	2 (SP, A)		

Seguir la evolución de la población a través de los diversos padrones o realizar una comparación de las diversas actividades económicas asentadas en cada uno de los distritos pasaitarras resulta suficiente para ver dónde se van a llevar a cabo las principales inversiones de carácter industrial. La importancia demográfica de Antxo ya queda constatada en 1897, ya que con 939 habitantes, está en segundo lugar a poca distancia de Donibane (1063) y por encima de los 355 vecinos de San Pedro. El desarrollo industrial transformará la distribución poblacional para 1925. Entonces, con todo el proceso de consolidación industrial de la zona de Trintxerpe, Antxo será el distrito más poblado con 2132 habitantes, seguido de San Pedro-Trintxerpe con 1926, quedando Donibane relegada al tercer puesto con 1475. Otro ejemplo lo podemos ver en la contribución indus-

trial relativa a Antxo en el ejercicio 1892-93. Dividido en dos epígrafes, "Propiedad" e "Industria y Comercio", deja bien claro este proceso: mientras en el primer apartado son 18 nombres los que se apuntan, el segundo incluye a 58.

Al mismo tiempo que se produce este desarrollo, en la banda de Donibane, la Sociedad Arrieta y Cía, acería que había reemplazado a la fábrica de porcelana, declara sentir incompatible su propia actividad con la instalación a su lado de la Sociedad Astilleros de Pasajes de San Juan, por lo que propone traspasar sus derechos sobre el terreno a esta nueva empresa. Dato este que nos habla tanto del desarrollo y diversificación de las actividades, como, sobre todo, de la renovación y modernización de las mismas.



En 1928 el proceso de transformación se ha completado. Industria y vivienda ocupan la antigua bahía de Molinao, convertida ya en Pasai Antxo. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaia Udal Artxiboa P-042.

2.3 Renovación total de los antiguos espacios

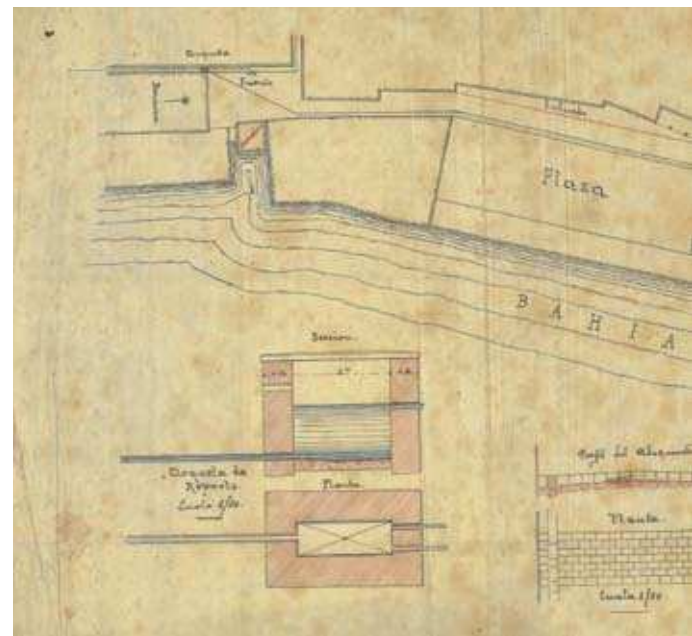
Industrias, productos, establecimientos, transportes... la actividad asociada al puerto y el nuevo volumen de población se traduce en una gran inyección económica para las arcas municipales, que pueden, por fin, dedicarse a renovar las calles antiguas y poner en marcha nuevos servicios municipales de todo tipo.

Hasta el éxito económico motivado por la llegada del tren y su conjunción con el puerto, la situación económica del municipio era agónica, puesto que, como ya recordaron los representantes de Donibane, no se estaban cumpliendo las condiciones de su fundación sin cuyo respeto la entidad municipal difícilmente era viable. Como ejemplo, valga el detalle de la suspensión de las fiestas de Santa Ana en 1869, por encontrarse la caja municipal completamente exhausta. O la decisión en el invierno de 1871 de dejar de contribuir en las casas de socorro, con lo que, es de imaginar, los menesterosos de Pasaia allí acogidos acabarían en la calle.

A ello, hay que añadir la incidencia de las guerras carlistas, que también castigaron directamente al pueblo. No es de extrañar, por lo tanto, que en la década de los 80 del siglo diecinueve, abunden los expedientes de ruina y demolición en las calles de San Pedro y San Juan, anunciando el final de una época también en la fisonomía de ambos.

Ya en 1862 San Pedro tuvo que pedir dinero prestado a particulares para asegurar las laderas mediante desmontes y taludes, destacando el préstamo de Passaman, que renuncia a recuperar el dinero hasta que el municipio se encuentre en mejor situación económica.

Pero, como decimos, a partir sobre todo de 1883, asistimos a una verdadera renovación y crecimiento urbanístico en todas las orillas de la bahía. Podemos decir que



el nuevo distrito estaba ejerciendo no sólo de motor económico ligado al puerto, sino también de ejemplo y de aliciente social. Y es que los años coinciden plenamente. Así, en 1883 no sólo han vuelto los fuegos artificiales a las fiestas de San Ignacio y Santa Ana, sino que desde el mismo año son constantes las referencias en las actas municipales a la renovación del adoquinado de las calles de San Pedro (1885; con piedra negra, de la de Mutriku) y Donibane (1883, 1887: con piedra de Zumaia), hecho ligado, por un lado al mal estado del pavimento, que en Donibane se define como intransitable en 1887 y por otro a las nuevas conducciones de agua, pues se aprovecha la obra para introducir tuberías²⁵. El mantenimiento del suelo público se convierte ya en una constante, en una función más del municipio y se traduce, por ejemplo, en restricciones de paso a carros cuyo peso pueda dañar los adoquines²⁶.

El arreglo de la plaza de Donibane en 1898 o el de la de San Pedro en 1911 se puede considerar como una extensión de esta renovación. De menor impacto urbanístico, pero de mayor importancia en cuanto a indicar de cambio, de aumento de la población y de mejora en el nivel de vida podemos calificar la gestión de agua para consumo privado.

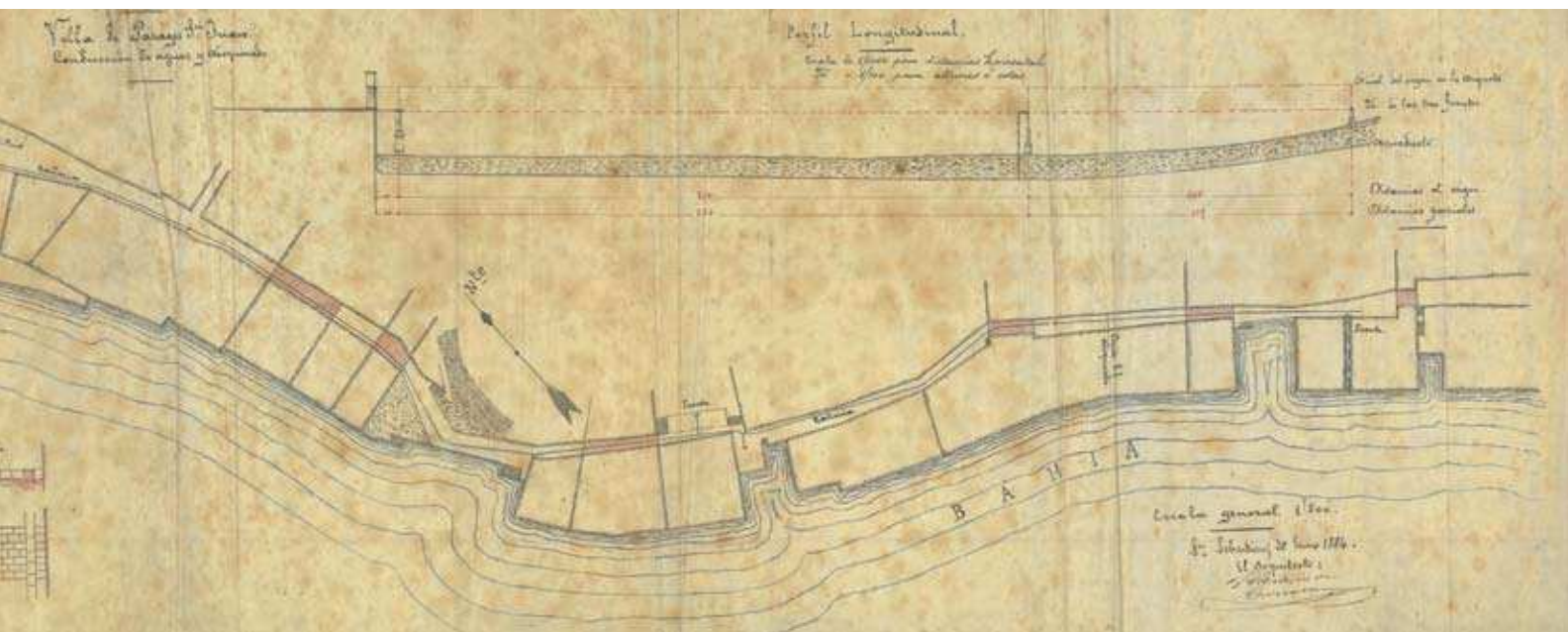
Este cambio es apreciable en las fuentes. Ya en 1858 la fuente principal de Donibane había sido trasladada a Bonanza. Con ello, se pretendía evitar lo peligroso del camino a la Txurrutalla en invierno y ahorrar los jornales gastados en eliminar nieve y hielo del camino. La nueva fuente será diseñada por el tolosarra Vicente Ansola, y ejecutada por el alzararra Francisco Irazza. Del éxito de la nueva ubicación habla la prohibición de 1869 de lavar ropa y pescado en la misma.

Precisamente desde esta fuente de Bonanza se estudia en 1883, al mismo tiempo que las obras de adoquinado, abastecer al resto de la villa, colocando diferentes caños a lo largo de la calle, proyecto que no parece llevarse a cabo. Similar proceder se da en San Pedro pues, al hilo del adoquinado de 1885, se trata de la reforma de la fuente de Salbio y la traída de sus aguas hasta la entrada y centro del pueblo. Además, se aprovechará la arena extraída para rellenar en parte el Salbio y, en enero de 1886, para instalar una nueva fuente a la altura del nº 14. En 1887, en cambio, será el turno de arreglar la de Arri-balakopunta, es decir, la de la Torre.

Los años 90 suponen un nuevo impulso en este ámbito; así, la primera mención a una fuente en Antxo aparece en las actas municipales en 1893, siendo luego continuo el debate sobre su ubicación más adecuada, mientras que en San Pedro, ese mismo año, se menciona la posibilidad de instalar una automática, es decir, regulada con una bomba. Este tipo de fuente cruza rápido la bahía y en septiembre de 1894 se instala una en cada distrito.

Como colofón a esta nueva distribución del agua, es imprescindible señalar la invitación del ayuntamiento para que se realicen las acometidas que permitan llevar al agua directamente a las casas, cursada en 1887 en Donibane: José Tutón, Ignacia María Aranburu, Ramón Llanos, Antonio Minondo, Ignacia Cruz Elizalde, Avelino Sanz y Ramona Urteaga fueron los primeros solicitantes y Pablo Cámara recibirá el encargo de vigilar la obra, común a la del nuevo adoquinado arriba señalado. El interés y aumento por tener agua corriente en casa, y la incomodidad de tener una única fuente en Donibane, llevará en 1902 a un nuevo reglamento de acceso al servicio y a la colocación de contadores.

La transformación no sólo se plasma en grandes obras; también en otras menores pero necesarias para mejorar el nivel de vida del pueblo, como el abastecimiento de agua corriente a las casas. En el plano, la cañería de Donibane, en 1886. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiko Udal Artxiboa: 300-23.





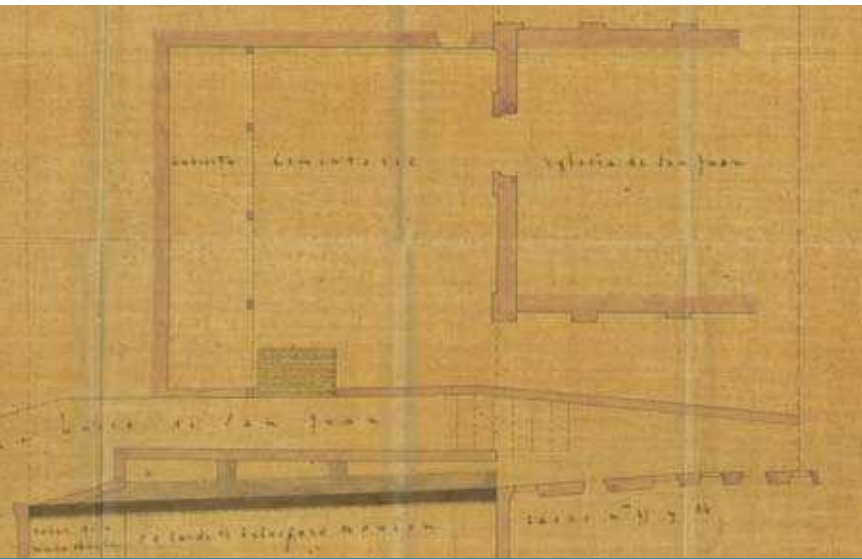
Por último, resulta igualmente necesario reseñar la utilización de la fuerza del agua para producir electricidad y, con ello, mejorar, en primer lugar, el alumbrado público y abaratar el coste de su mantenimiento y gasto en petróleo²⁷, y, por otro, lograr un nuevo ingreso municipal llevando la electricidad a las casas. Así, en septiembre de 1897, solicita negociar con el Barón de Satrustegi, como dueño de los manantiales de Alabortza, el aprovechamiento de las aguas que en ese punto van directamente al mar sin ser aprovechadas, realizando la obra necesaria para conseguir un salto de agua que permita generar energía eléctrica^{IX}.

De aquí en adelante, la compra de agua a los herederos de Satrustegi será una constante (1899, 1904, 1906...) y será una solución al aumento de la demanda motivado por el crecimiento de la población, por el aumento del consumo industrial y por las dificultades en época de sequía, que afectan especialmente a San Pedro y Antxo²⁸. Conviene destacar que el acuerdo de enero de 1904 ya mira al abastecimiento de todo el pueblo, no sólo de Donibane, y que el de 1906 entrega la propiedad de los manantiales de Alabortza al ayuntamiento, quien, en aras de la higiene y la calidad del agua, prohíbe que se sigan lavando las lanas es ese punto. Las compras de agua se acentuarán en la década de los 20 (1923 y 1928), al hilo del crecimiento industrial, asunto sobre el que volveremos más adelante.

No obstante, quizás la obra más llamativa de ese momento sea la corrección que sufre la calle de San Pedro, en especial a la altura de los números 66 y 68. Para mejorar el paso por ese punto, se tratan dos soluciones. Una, al igual que se hizo 100 años antes en Donibane o como también se puede apreciar en el mismo San Pedro, aboga por cortar los pisos bajos, haciendo pasar la calle por y bajo la misma casa, mediante un arco; la otra, en cambio, pasa por cortar “de abajo a arriba con todo lo que la calle coge”. Finalmente, en 1883 se propone extender el retranqueamiento entre los números 64 – 69, financiándolo con la caja de la cofradía; pero no será hasta febrero de 1885 que se alcance unanimidad sobre esta obra, cursando a Diputación permiso para solicitar un préstamo al respecto.

La nueva fisonomía en todas las poblaciones de la bahía, viejas y nuevas, el nuevo sentir de la población se puede medir por la necesidad de cambiar los nombres a sus calles, de dotarlas de personalidad, abandonando las denominaciones impersonales, como “calle única”,

IX - Como curiosidad, ese mismo año se produce también el cambio de aceite por electricidad en Rentería. Mientras que la oportunidad de tener agua corriente en casa se ofreció a los vecinos en 1876, si bien con muchas restricciones. Véase Barcenilla: La pequeña Manchester. Donostia: Aldundia, 1999.



Planta horizontal y perfil longitudinal de un tramo de la calle de Donibane, entre los números 14 al 17, junto a la iglesia. El fin de la obra es ensanchar dicha calle y regularizar sus pendientes, quitando varios escalones que figuran en el perfil, por encargo Ayuntamiento. Se trata, por lo tanto, de eliminar los escalones con los que se salvaba el desnivel hasta Arizabalo. Es de imaginar que el paso de carros, por ejemplo, no sería nada cómodo. También se aprecia un retranqueo de la fachada o muro de dos solares, para dar más anchura a la calle reformada.

Está firmado por Lekuona en 1864 y puede considerarse un antecedente de la obra de San Pedro arriba señalada. Resulta interesante comprobar que en el acceso a la iglesia se encontraba el cementerio. En 1875 la cuesta también será rebajada, pero con financiación del empresario Tutón, por no disponer el erario público de dinero para obra pública por su crítica situación económica, lo que confirma lo expresado anteriormente en el texto. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa. 1682-4.*



y rotulándolas en euskara y castellano. Para ello, en diciembre de 1896 se proponen como nombres de las calles principales, Calle San - Juan San Juan kalia; Calle San Pedro - San Pedro kalia, y, en Antxo, Calle Mayor - Kale Nagusiya. Al fin y al cabo, bautizar o poner un nombre a un recién nacido, supone el reconocimiento de una personalidad y el inicio de una nueva vida, asociada aquí, sin duda, al desarrollo urbano.

2.4 Ocupación del nuevo espacio

Antxo, o barrio Lasala como gustaba su promotor, queda constreñido entre puerto-carretera e industria, pero su diseñador Osinalde asegura que la salubridad del mismo es excelente; o lo había sido mientras los nuevos constructores y propietarios cuidaban desagües, surcos y sumideros. *Jamás los terrenos del Molino motivaron en treinta años, reclamación ninguna de nadie por causa de insalubridad, siendo natural que no la hubiera cuando despues de costosas obras, los terrenos daban productos agrícolas propios de terrenos completamente saneados como ademas de la hierva, son el maiz y la manzana. Tampoco en los diez años siguientes, cuando se estableció la fábrica de refinación de petróleo y se comenzó a levantar casas viviendas hubo allí estancamiento alguno de aguas. Pero hace dos años [1887] empezó a notarse que tierras jamas bañadas por agua lo eran; cosa muy natural cuando se trasformaron de heredad en centro importante de industria y población. Con solo el aumento de propietarios y de habitantes, se*

comprende que hubiera allí descuidos y abusos que antes no habia.

De igual modo se expresa en 1893, dando cuenta detallada de todo el proceso posterior a la desecación: *por encargo del Excelentísimo Señor Don. Fermín de Lasala, Duque de Mandas, el que suscribe formó con fecha 31 de Diciembre de 1883, un plano para la urbanización de los terrenos del Molino. Anteriormente a este proyecto, existía un depósito contra la carretera, con el objeto de recoger las aguas de la regata de hacia Alza. A este depósito se dirigían también las aguas de la ribera que estaban en su inmediación .*

En virtud del trazado del terreno que se dividió en manzanas con sus correspondientes calles espaciosas, se sustituyó el referido depósito con otro para los mismos objetos, y que está marcado en el mencionado plano de 1883. Este nuevo depósito es muy capaz, como se ha comprobado hasta ahora, para contener todas las aguas que afluyen a él.

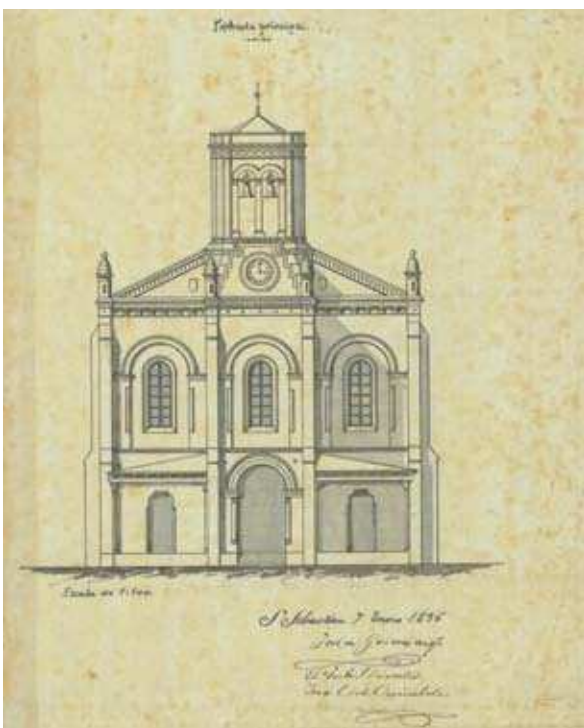
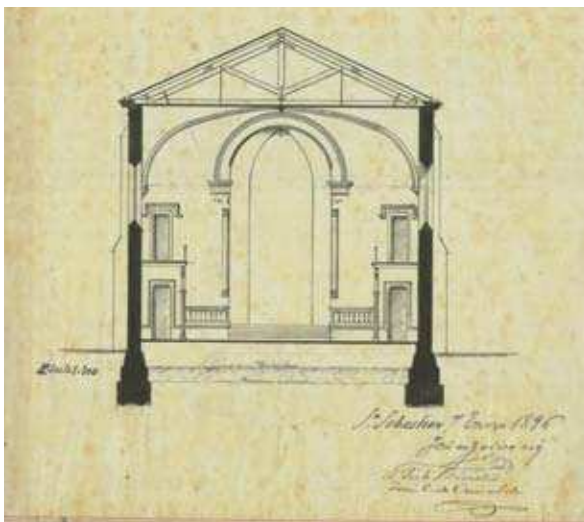
La manzana G del plano, así como todas las demás, hasta que se vendieron por el Sr. Lasala, han tenido zurcos, por los cuales se han conducido las aguas a este nuevo depósito. El 24 de febrero de 1885 compró Doña Ygnacia Minondo la mayor parte de la manzana G y como se han dejado los zurcos sin el cuidado indispensable de limpiarlos con alguna frecuencia, resulta que se han rellenado de tierra y por consiguiente no es posible sanear el terreno, sino se reponen los zurcos que han desapare-

Los primeros callejeros de Antxo recogen junto a los nombres de los municipios vecinos o de la toponimia local, elementos relacionados con la familia Lasala. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 306-21.*

La edificación de la iglesia de Antxo refleja las dificultades de edificar en un terreno tan blando como Antxo. En escritura de junio de 1896, El Duque de Mandas cede un terreno en el que él llama barrio de Lasala pero el ayuntamiento denomina Antxo, para construcción de iglesia, entre las, antiguas, calles Santa Cristina, Ventosilla y San Sebastián. Antxo cuenta ya con 1.000 habitantes y el ayuntamiento solicita a los jesuitas cedan efigies de santos vascos y vírgenes vascas que han retirado de Loiola. Sin embargo, en 1897 una parte de la iglesia se hunde al ceder el suelo sobre el que se asienta, y la obra se paraliza.

Ni el director de obra, Osinalde, ni el arquitecto, el conocido donostiarra Goikoa, autor, entre otros del Palacio de la Diputación (1879-1885), de las escuelas de Amara (1893), del cementerio de Polloe (1876-1878)... , se hacen responsables del accidente.

Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: P-043.



... cido. Otra de las causas de que constantemente [esté] inundada la manzana G, es tam[bién] por las aguas que por filtración de la carretera, van a ese terreno, de una propiedad, que pudiendo evitar ese perjuicio, tiene cortado el malecón y por cuya abertura pasa una gran cantidad de agua y están en continua inundación los terrenos de su inmediación, que son las manzanas B, G y H en las partes que no se han edificado.

Por esta última causa que se acaba de mencionar, se inundaba también la manzana F, y con el objeto de sanearla, los señores Lasala y Lojendio, dueños de la misma, ejecutaron el año 1891 el terraplén, en 7.208 metros superficiales el 1º y en 1.627 el 2º, consiguiendo con esta operación que hicieron por voluntad propia, tener en un estado satisfactorio y seco, toda la referida manzana y calles contiguas hasta su eje.

También los señores don Eustasio Olasagasti y don Benito Olasagasti, han terraplenado sus correspondientes propiedades sin que nadie les haya obligado a hacer esa operación que indudablemente favorece y le da mayor valor a la finca (...)

Ninguno de los propietarios que han edificado y muchos de ellos con sótanos, se han quejado de haber tenido inundaciones, pues es regular y obligatorio que cada propietario cuide su finca con las condiciones que exige su clase y situación, para su buena conservación.

La convivencia entre casas, monte, mar e industria acarrea problemas de convivencia a distintos niveles. Junto a reclamaciones o preocupaciones por la ocupación de suelo y espacio peatonal y de paso, por ejemplo, por trabajos de carga y descarga, la existencia, todavía, de grandes estanques de agua en medio de la zona de viviendas supone un auténtico dolor de cabeza para el vecindario, provocado tanto por los olores fétidos de los residuos que acaban flotando allí como por la imposibilidad del municipio de hacerse con la propiedad de esos pozos y proceder a sanearlos.

Sin duda, el más llamativo de ellos es el que, en el documento arriba citado, Osinalde llama depósito pero que desde 1910 es conocido en las actas municipales como "charca". En la discusión entre rellenar este espacio o dejarlo abierto, se opta por su relleno parcial y por comenzar a negociar con el Duque de Mandas la cesión de terreno para edificar una plaza. 1914 y 1915 son años de constante discusión sobre el tema, dadas las dificultades para la limpieza debido a las mareas.

Podemos situar a finales de 1915 un intento de arreglo general, con la limpieza, arreglo, colocación de sifón y parrillas, que, sin embargo, no debió componer gran cosa, pues en julio de 1916 el ayuntamiento convoca a los propietarios afectados para hacer llegar su



Además de la charca, esta fotografía presenta un medio de transporte que ha dejado su huella en la trama urbana de nuestra villa, ese es el topo, a través de sus inconfundibles arcos. En abril de 1910, ante la confirmación de la parada de Herrera, se gestiona con el Duque de Mandas la cesión de terrenos en los que instalar otra parada en Antxo. El proyecto levantó protestas entre los dueños de propiedades cercanas, o mejor dicho inmediatas, al viaducto, entablandose una árida discusión tanto entre los concejales como entre el ayuntamiento y la Compañía de este ferrocarril. A pesar de las tiranteces entre ambas instituciones, el topo realizó su primer viaje el 14 de diciembre de 1912²⁹.

Los arcos del viaducto del topo se convierten en un deseado emplazamiento de negocios, lo que denotaría el alto grado de ocupación del distrito. Así, entre 1917 y 1945 podemos enumerar los siguientes usos que se dan a los arcos: talleres, alojamiento de la guardia civil, cuadra para carruajes, terraza y toldos para café, carbonería, soporte de anuncio, compra-venta de desperdicios, fundición, fontanería... También la presencia de barracas, sin permiso en muchas ocasiones, apunta en la misma dirección.

hartazgo por la falta de acuerdo y por las constantes denuncias que recibe desde Sanidad. La charca que según el proyecto original debía recoger el agua de lluvia y aliviar la subida de la marea, se había convertido, en realidad, en una gran letrina donde se desviaban las aguas fecales de toda la población.

Los estudios para el total saneamiento corren a cargo del ingeniero Sarasola, pero los avances son lentos, tanto que motivan la reprimenda del Gobernador provincial. Las diferentes opiniones sobre la conveniencia o no de secar la charca obedecían al temor de parte del vecindario a la pleamar, que sin poder aliviarse mediante la charca causaría otros daños. Por ello, se ve necesario bien desplazar el depósito a un extremo alejado del centro, o bien la construcción de un gran colector. Finalmente, las bases para el saneamiento de la charca se presentan en julio de 1918. Las obras y el relleno se alargan hasta 1924 y comprenden tres cuartas partes de la superficie de la marisma, más de 3.334 metros cuadrados, según mediciones del arquitecto Gaiztarro. Esta propiedad pasará a ser municipal en agosto de 1926, lo que hará viable la construcción de la plaza de Antxo. Esta, estará acabada en 1928 y acarreará la sustitución de los nombres de las calles Recorba y Ventosilla (nombres que hacían referencia a algunas de las propiedades rurales de los Lasala en España^X) por el de Plaza de la Alameda.



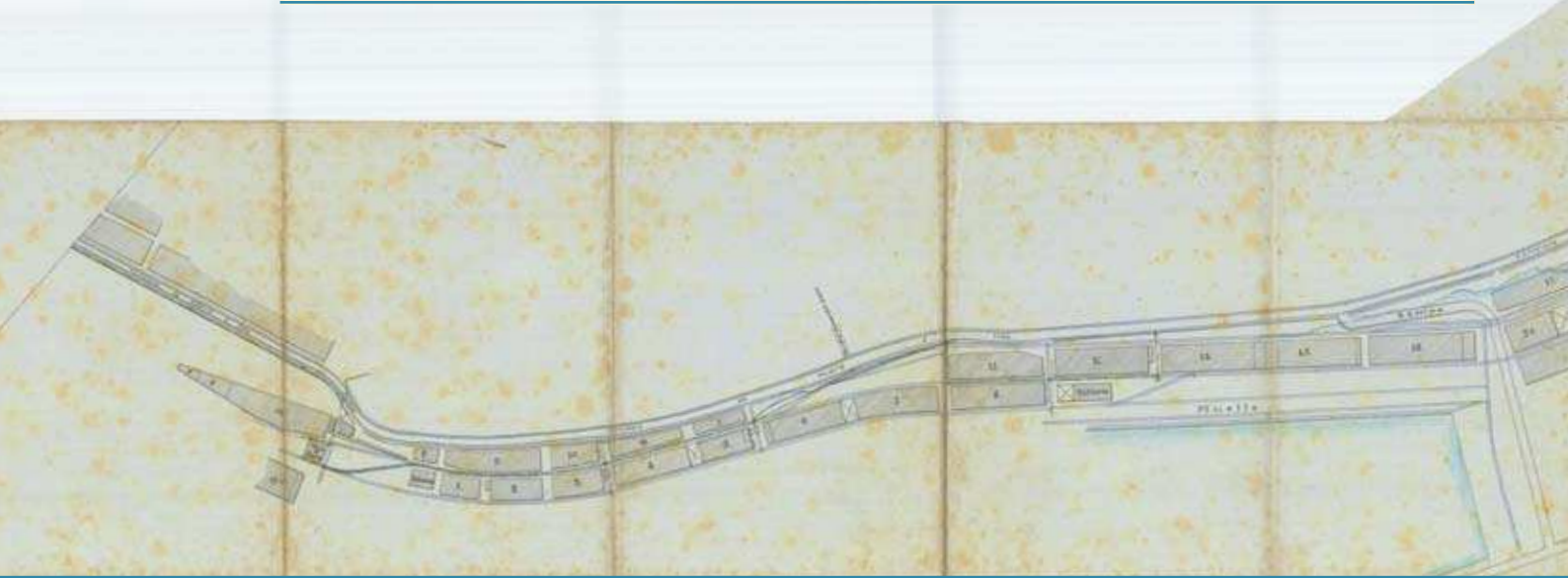
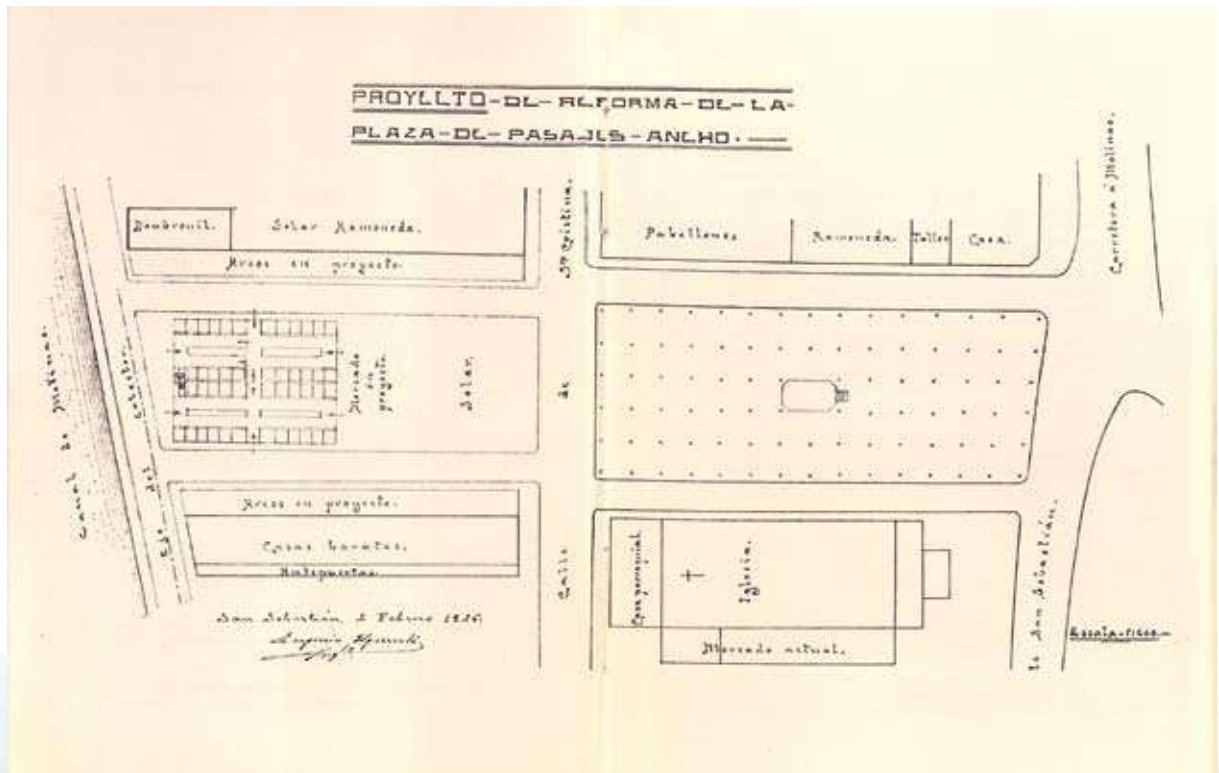
El saneamiento integral de Antxo necesitó de una gran obra de ingeniería, que se alargó en el tiempo pero que consiguió mejorar las condiciones de vida y habitabilidad del distrito y dió paso a la construcción de la plaza y el mercado.

Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiko Udal Artxiboa: P-005.

En realidad, la necesidad de contar con una eficiente red de alcantarillado se torno indispensable en todo Pasaia, algo perfectamente lógico teniendo en cuenta la continuidad por doquier de industria-vivienda y la siempre presente amenaza del agua, cayendo de las

X - Así consta en una Real Orden de que autorizaba a D. Fermín de Lasala y Collado para tomar aguas del río Duero con destino al riego de sus posesiones tituladas el coto de la Recorba y la dehesa de Ventosilla. Gaceta de Madrid núm. 269, de 26/09/1858.

Eugenio Elgarresta firma este proyecto para Antxo, donde ya se anuncian la plaza y el nuevo mercado, que sustituye al que se celebraba junto a la iglesia. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 306-10.

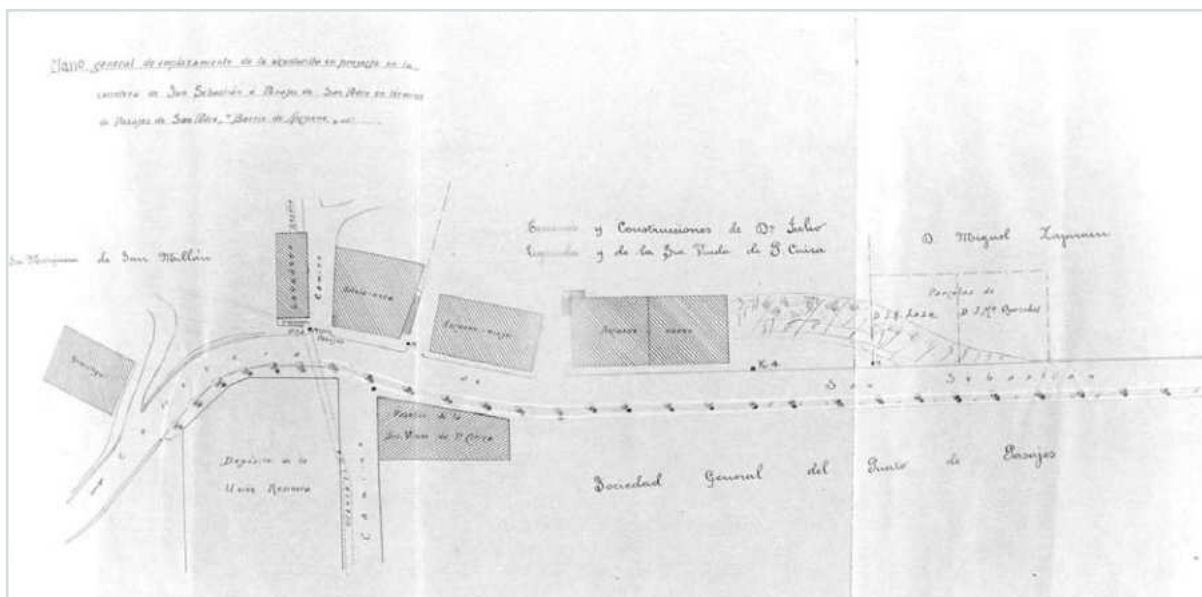


Al levantar los muelles de Trintxerpe, la marisma resultante hasta Herrera va siendo ocupada por distintas empresas. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 592-10.

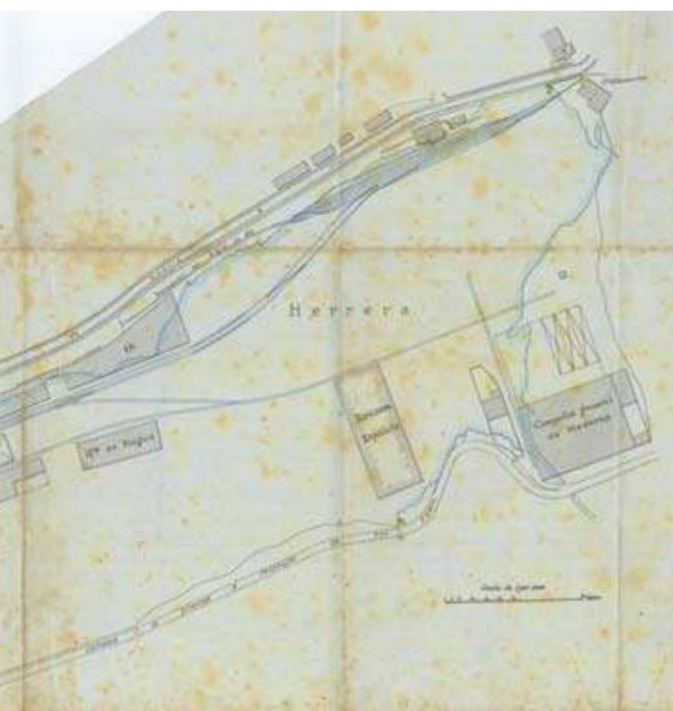
laderas o ascendiendo con las mareas. El atasco de la alcantarilla de Donibane en 1909 pudiera ser un buen ejemplo. Pero, sin llegar al deterioro de la charca de Antxo, en medio de Trintxerpe seguía existiendo un problema similar. O, mejor dicho, dos.

El primero se derivaba de la propia desecación de la playa de la Herrera, mencionada ya en 1904 y del crecimiento industrial del lugar: En marzo de 1924, en cambio, la carretera camino a San Pedro se encuentra intransitable, dado que el relleno de la marisma ha

inutilizado los desagües naturales: *Este ramal de carretera... ha adquirido estos últimos años una importancia grande por las importantes fábricas construidas a ambos lados de la carretera, y como consecuencia de ellas otro importante núcleo de casas, que la aprisionan en tal forma, que impiden su saneamiento; antiguamente era fácil la evacuación de las aguas de lluvia por medio de los desagües que en la carretera se contaban a la dársena, pero hoy se encuentran inutilizados, debido a los rellenos que para el aprovechamiento de marismas se han hecho en ese lugar.*



El crecimiento de Trintxerpe y su urbanización motivará la canalización del agua, lo que motivará el presente plano donde encontramos representados de varias épocas: Las propiedades de la Marquesa de San Millán, como heredera de los grandes linajes pasaitarras de siglos pasados; las de Miguel Zapirain (de Illunbe), que encarnaría a los caseríos de principio del siglo XX; los nuevos empresarios, como Ciriza y Ciganda; y las nuevas casas en torno al arroyo Gomistegi. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 306-2.*



Aranader y los terrenos del propio Salinas; es decir, al final de la actual Pescadería y entre la plaza de los Gudaris. Seoane responde que son los restos de pescado (se supone que llegan desde la pescadería, por lo que la cantidad de los mismos no sería, desde luego, pequeña) los que provocan los olores, por lo que va a estudiar la construcción de un murallón que haga de filtro para estos restos y otras sustancias, a la vez que permita la subida y bajada de la marea.

Pero la solución definitiva para eliminar el problema de desagüe y también el foco de infección pasará por un alcantarillado eficaz a lo largo de toda la calle, tal y como presentan en noviembre de 1925 Félix Agirregabiria y Compañía, interesado en el saneamiento para sus propias construcciones.

2.5 “... hiciste nuestras casas al lado de tus fábricas...”

La mencionada presencia de sótanos en Hamarretxeta habla ya de la vocación de conjugar vivienda y locales industriales. Los promotores no parecen renunciar a esa dualidad, todo lo contrario, la ven rentable, y será el ayuntamiento quien deba poner freno a determinados comportamientos, pues la proliferación de fábricas está haciendo disminuir la disponibilidad de viviendas.

Así se observa en noviembre de 1930, cuando el pleno municipal debe tratar la solicitud de Louis Saint Yours. Éste, pretende montar una serrería mecánica y almacenes de madera en un terreno de 3.687’63 metros cuadrados adquiridos a Victorio Luzuriaga, pero en vista de la reglamentación municipal *se compromete a construir sobre una parte de los talleres una casa de ocho habitaciones*

El segundo, lo constituía una marisma propiedad del Marqués de Seoane, al lado de la carretera; es decir, del mismo lugar que aparece en muchos mapas del siglo dieciocho y anteriores como una pequeña laguna, el mismo en el que los barcos se aprovisionaban de agua dulce en otras épocas. El Marqués gobierna un bello entorno, limpio, verde, arbolado, con el palacio de Salinas... del que esta pequeña costa fue, algún día una extensión. y conserva la propiedad de este gran pozo, En julio de 1924 se reciben quejas por el mal estado de esta marisma, que podemos situar entre el caserío



Con la intención de borrar la memoria de Trintxerpe, los franquistas rebautizan el barrio con el nombre de Nuestra Señora del Carmen, y así lo escriben en la fachada más significativa (como se aprecia en la foto), borrando el nombre original que la presidía con anterioridad.
 Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

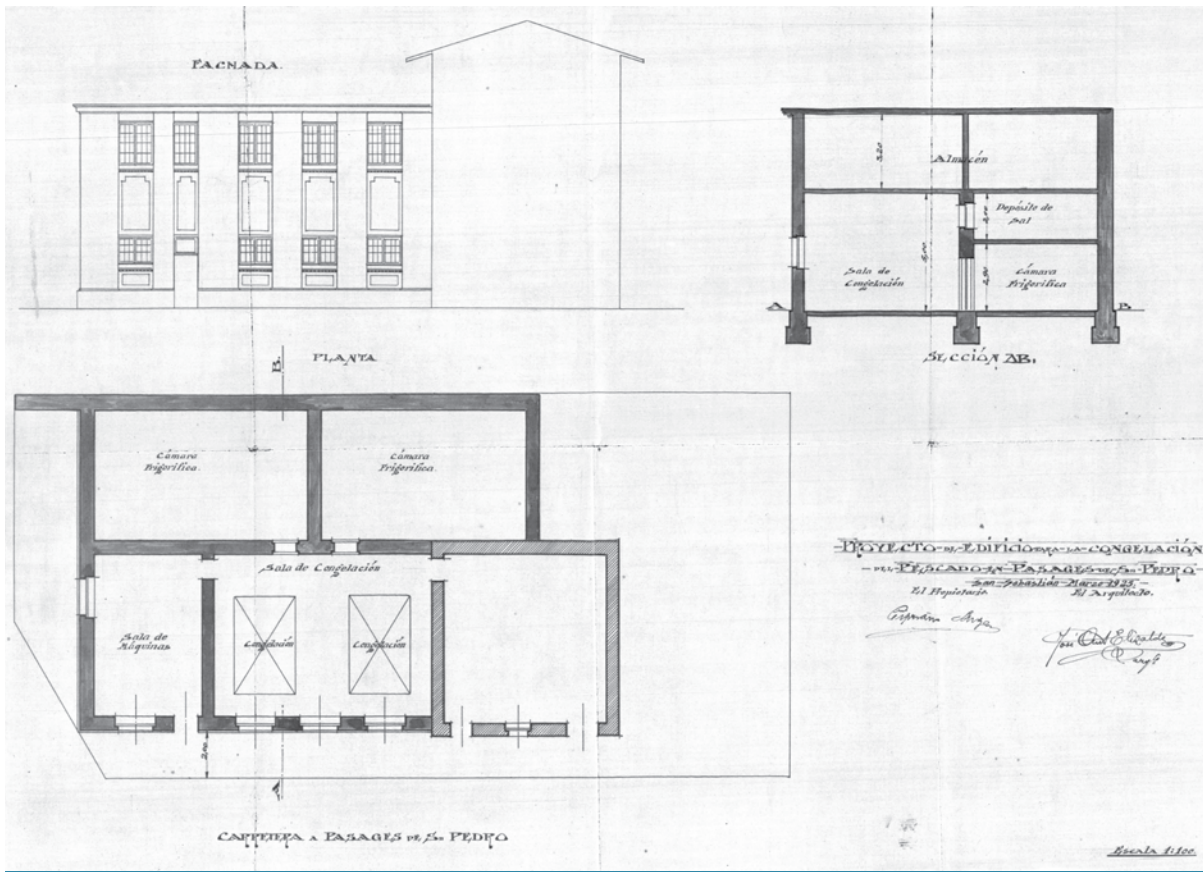
con un frente de 27 metros por 15 de alto, que da a la calle de Alza, siendo el muro de la fachada que da a la calle de Rentería de 5 metros de altura; que el resto del terreno que confina con la Sociedad de Petróleos, con el canal y con la calle de Alza lo cercará con madera o tabique hasta la altura de 2 metros, utilizando como almacenes para agrandar los talleres o venderlo por entero o en parcelas para viviendas o industrias sin la menor obligación para los nuevos propietarios o para él a construir casas viviendas si no les conviniere.

El alcalde confirma que con la construcción de almacenes falta terreno para viviendas: *no hay que poner dificultades para la instalación de una industria, porque es la vida de un pueblo que atrae gente que obliga luego a la construcción de viviendas y al poner inconvenientes, los propietarios del terreno cercan o ballan sirviéndoles de almacén, sin que haya modo de obligar a que construyan viviendas, quedando así por tiempo indefinido, cosa que a todo trance hay que evitarlo.*

Es cierto que la unión sobre el terreno de fábrica y vivienda hace casi imposible distinguir ámbito profesional y ámbito privado. Y no menos cierto que el carácter

de gran parte de la industria pasaitarra no ha sido, precisamente, ni ligero ni limpio. Pero parece innegable que esas condiciones de vida personal y laboral también contribuyeron a la forja de una cultura social y política³⁰. Eso se reflejó, ciertamente de manera notable, no sólo en la Guerra Civil, sino también en sus años previos. Pero además de la lucha sindical, la fortaleza de la sociedad pasaitarra también puede medirse en su riqueza asociativa³¹ y, por qué no, en la aparición en el territorio pasaitarra de algunas infraestructuras de administración y ocio, espacios de sociabilidad que, en definitiva, también reflejan, por un lado, el crecimiento numérico de la población y, por otro, la vida de la misma más allá de la fábrica.

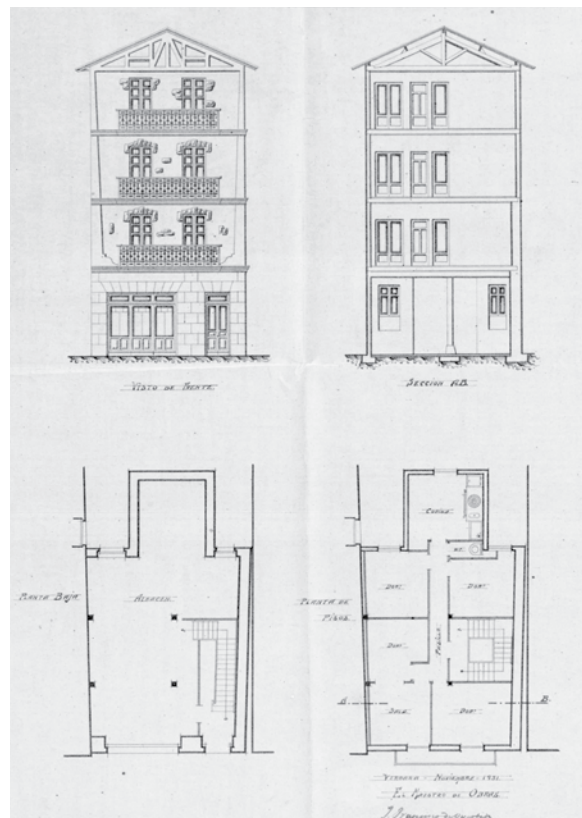
Evidentemente, la industria naval y pesada, el comercio y la pesca industrial de altura no podrían funcionar sin trabajadores. En este capitalismo de principios del siglo veinte, algunos promotores industriales aúnan capitalismo y paternalismo, patrón y padre en una sola figura. El resultado es perfectamente visible a principios de 1928, cuando se propone en el ayuntamiento, junto con los citados arriba para Antxo, el cambio total de los nombres de calles de San Pedro y, muy significati-



Plano de planta congeladora, firmado por el arquitecto Elizalde para Cipriano Auge, 1925. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa. 863-28

vamente, los bautizos de la actual Euskadi Etorbidea con el nombre de Francisco Andonaegi y la actual Arrandegi con el de Pescadería³². Antes, en 1923, el ayuntamiento había ordenado la colocación de placas esmaltadas con los nombres de las calles y los números de los portales, como forma de ordenar y uniformar la imagen de las calles.

Las viviendas que impulsa, en su faceta de armador, Andonaegi quizás sean quienes mejor encarnen esa doble función. No es de extrañar que un tramo de la carretera entre el caserío Arnaobidao (a la altura de la actual gasolinera-telefónica de Bidebieta) y San Pedro pasase a llamarse Calle de Andonaegi, antes que los fascistas lo rebautizasen como General Mola. Andonaegi establece una serie de viviendas que contribuyen a la estabilidad de sus trabajadores, e indirectamente a su satisfacción mientras trabajan para él. De todos modos, hay que señalar que las viviendas para obreros promovidas por empresarios junto a o dentro de los recintos industriales era una práctica bastante habitual; de hecho, entre otros, Mercader – Londaiz ya habían levantado una casa doble con este fin, destinadas a trabajadores de la fábrica de petróleo en 1909. Y lo mismo harán Ciriza o Ziganda. No obstante, creemos que el ejemplo de Andonaegi es el más representativo, tanto por su volumen como por la dimensión social que adquiere. La primera mención a planos para viviendas



Nueva casa para Uranga, en Donibane, 1931. La renovación y la construcción de viviendas se extiende por todo Pasaia. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa 992-8.



Si algo ha caracterizado al municipio ha sido su importante y elevado asociacionismo³³. Las diversas agrupaciones, dedicadas a diversos ámbitos deportivos y culturales son, sin duda alguna, un importante instrumento en términos de sociabilidad para Pasaia.

Antxo aporta uno de los ejemplos más tempranos ya que La Armonía, fundada en 1893, es la sociedad no-donostiarra más antigua fundada en la Provincia³⁴. En principio, esta sociedad perseguía unos fines benéfico-asistenciales ya que muchos de sus socios eran obreros pasaitarras que carecían de recursos. Se formaba así una asociación que lograba llegar a ámbitos que el Ayuntamiento no podía cubrir directamente, evitándole a éste último, además, numerosos gastos. O así lo aseguran en la solicitud de subvención de febrero de 1899.

La base puesta por La Armonía se asentó con el desarrollo de la zona y serán numerosos ejemplos los que tengamos antes del estallido de la Guerra Civil. La Sociedad Pasaitarra,

disuelta en torno a 1904 (junio 18) o Gure Kayola (1905), serán de las primeras que tengamos constancia. A ellas se unirán en Antxo la Unión Artesana (disuelta a 7 de diciembre de 1931) y Lore Xorta (inaugurada en julio de 1931, acta del 13); en San Pedro la “San Pedrotarra” (5 de noviembre de 1925), “Gure Txokoa” (24 de octubre de 1933) o “Piña Kurdin” (12 de junio de 1934).

Tras la Guerra Civil tendremos en Antxo las sociedades como Club 33 (1949-I-31), que organizaba torneos de ajedrez y ping-pong, la sociedad de caza y pesca Galeperra (1949-X-10) o Arkupe (1953-VII-6), entre otras.

Entre ellas no se pueden olvidar las de carácter musical como la banda Constancia sanjuandarra, la banda más antigua de Gipuzkoa que figura ya en 1813, la Musical Pasaitarra, de Antxo (1910), la Sociedad Musical Independiente, también de Antxo (1914), la Reunión Artesana Artístico Musical (1915) o la Sociedad Musical Pasaitarra (1925).

Precisamente, para acoger los conciertos de las bandas se han mantenido edificaciones características como los kioscos. Sin embargo, a pesar de lo que podría pensarse, no se trata de elementos muy antiguos. Las primeras informaciones sobre ellos en Antxo datan de julio de 1906, y vuelven a aparecer dos décadas más tarde, al igual que el mercado, al calor de la desecación de la charca. Igualmente, sabemos que Donibane poseía uno provisional en torno a 1909 “para que la música ameniza durante los días que toca al público” y donde ya se solicita que se construya uno de forma definitiva, finalizado en noviembre de 1911.

En lo que respecta a San Pedro, su kiosco vendrá derivado de las obras del frontón, para aprovechar la piedra sobrante de éste entre septiembre de 1925 y marzo del 26; su construcción por lo tanto, no es planificada y sigue la moda del momento: *El Sr. Odriozola hace presente que en las obras llevadas a cabo en el frontón de San Pedro ha sobrado piedra más que suficiente para montar un kiosco para la música que ha de tocar quincenalmente, por cuyo motivo solicita su construcción, ya que el coste ha de ser de poca monta.* La barandilla se forjó en Luzuriaga. Las obras de renovación del de Donibane están documentadas en 1933, y se adjudican a Sergio Murua Iza.

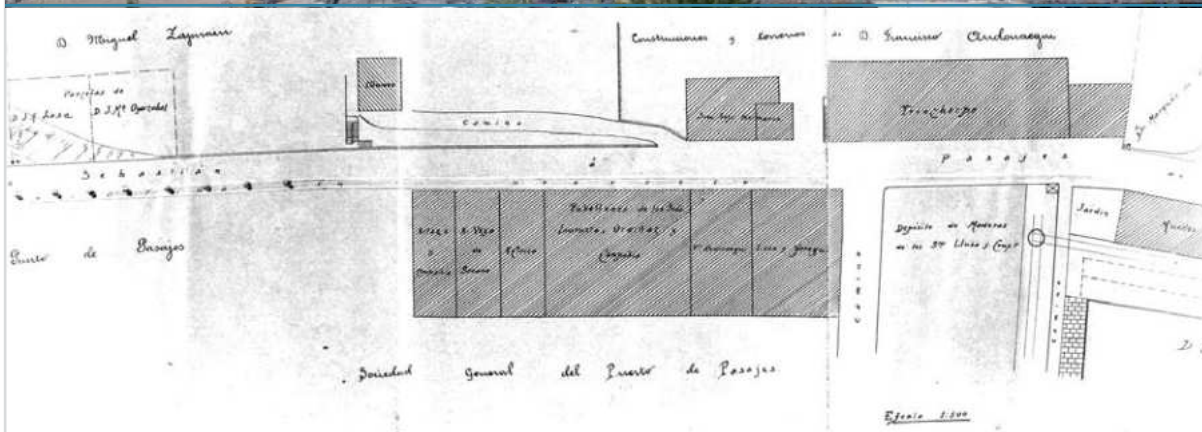
Las casas construídas por Andonaegi se extienden por la orilla del arroyo Araneder. Iñaki Berrio.



XI - Aunque muchas veces se ha pensado que La Armonía era, junto a la Unión Artesana donostiarra (1870) la sociedad más antigua de Gipuzkoa, lo cierto es que en esos 23 años se crearon otras asociaciones populares, sin olvidar el carácter pionero que tuvo La Fraternal (creada en torno a 1857), que fue el germen de la citada Unión Artesana. Posiblemente este error se deba a que en 1873 también se constituyó una sociedad del mismo nombre en Donostia. Lo que sí deberíamos afirmar es que La Armonía antxotarra es, junto a la Unión Artesana, la sociedad más veterana que sigue existiendo hoy en día. Por otro lado, Yarza señalaba que anteriormente existió la sociedad “Los Amigos del Norte”, disuelta en 1892. Vid. YARZA, p. 141.



Iñaki Berrio.

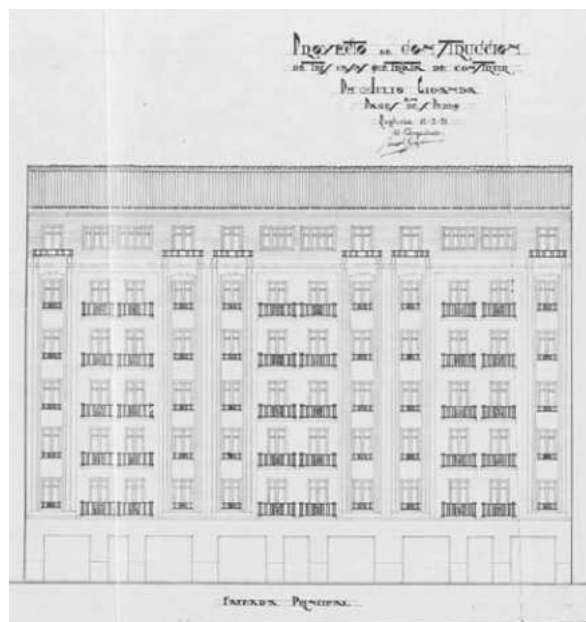


Gipuzkoako Agiritegi Orokorra – Archivo General de Gipuzkoa (Tolosa): JD IT 1800-6998.

presentadas por este empresario³⁴ se refiere, en enero de 1923, a un conjunto de cinco casas, a todas luces las centrales de Trintxerpe, y van acompañadas de solicitud de acometida de agua. Más adelante (a 20 de octubre de 1927), solicitará la habitabilidad del conjunto Trintxeralde -si bien las acometidas de agua estaban autorizadas desde 1921-, las de Trintxeraurre (1937), continuando la anterior hasta la calle Pescadería, y Trintxer-bide (1940), en la misma calle Pescadería. Todas por delante de nuevas instalaciones industriales.

Paralelamente, se traza el alcantarillado desde el caserío Artola-enea-Azkuene hacia San Pedro (1926) y los Hermanos Agirregabiria construyen el tramo entre las actuales Pescadería y Plaza de los Gudaris y la parte alta de la propia calle Pescadería (solicitud de habitabilidad en 1935). En 1931 se da continuidad a la calle principal, ocupando, por ejemplo, con viviendas promovidas por Ziganda y diseñadas por Gaiztarro, desde Artola-Enea^{XII} hacia Illunbe. De este modo, las casas se alinean en una acera y, enfrente, se levantan las instalaciones industriales de todo tipo: desde Lasa hasta la Compañía de maderas.

Ante estas fechas, cabe una pregunta lógica: si el primer aluvión de emigrantes llega a Pasaia antes de 1920, ¿Dónde se instalaron hasta la construcción de las casas de Trintxerpe? ¿en los propios barcos? ¿en barracones? ¿hacinados en habitaciones comunes? ¿volvían a casa una vez acabada la marea? De lo que no hay duda es del malestar y los inconvenientes derivados por la falta de casas en condiciones, tal y como atestigua la petición del vecino Francisco Casal, en noviembre de 1923. El pleno municipal cede la palabra a Casal que denuncia, en primer lugar, la carestía

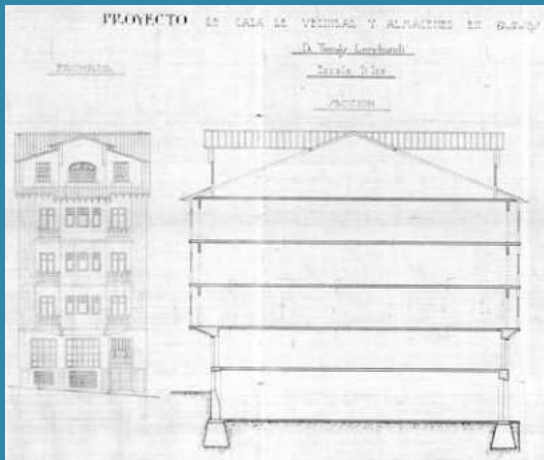


Casas en la actual Euskadi Etorbidea, diseñadas por Fausto Gaiztarro para Ziganda. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaia Udal Artxiboa. 970-22.

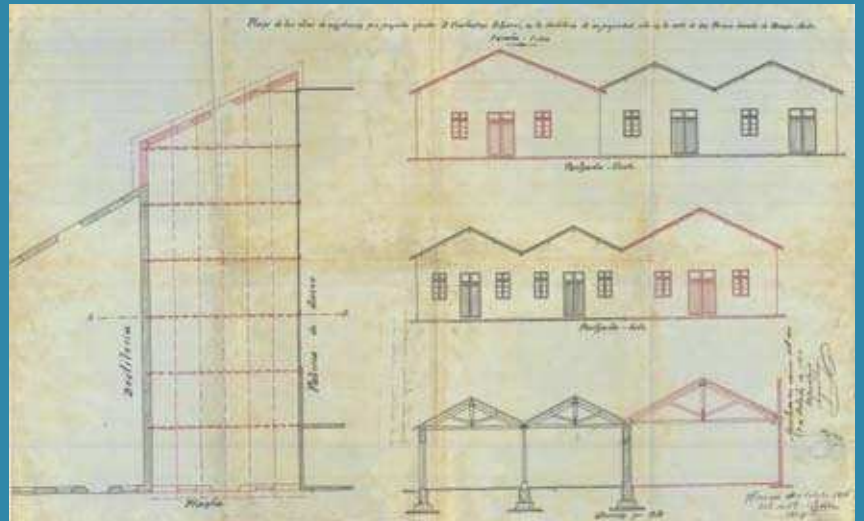
de los alimentos básicos, lo que impide a un obrero cualquiera mantener a la familia y, en segundo lugar, el brusco aumento de los alquileres y, sobre todo, de los subarriendos, así como el mal estado de las casas. Propone a los concejales que formen una comisión y ofrece su casa como ejemplo para que puedan revisar las condiciones de habitabilidad. Su petición no es aceptada.

Las casas impulsadas por Andonaegi reflejan perfectamente la división clasista y jerárquica de la sociedad. Y lo hace de un modo tan natural como rotundo. Así, además de las casas de los obreros y pescadores existe otro tipo de vivienda que se ubica en una dimensión, espacial y social, distinta. El ejemplo más claro de ello lo tenemos en la villa, o chalet si usamos el lenguaje de la época, del mismo

XII - Que se correspondería con la casa que hace esquina entre la calle Jaizkibel y Euskadi Etorbidea, levantada en 1918.



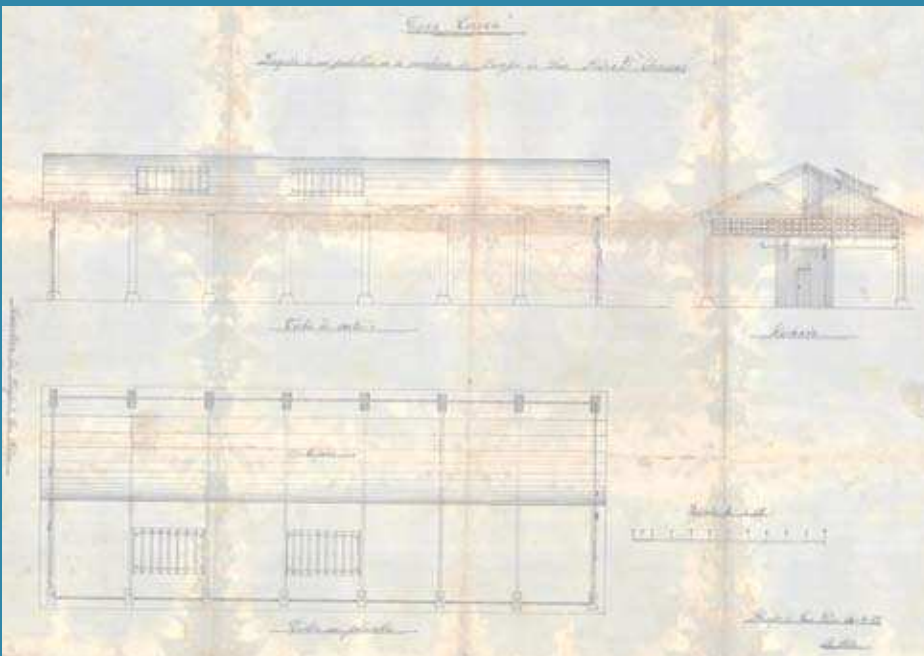
Lertxundirena, San Pedron. AMP-PUA: 983-1.



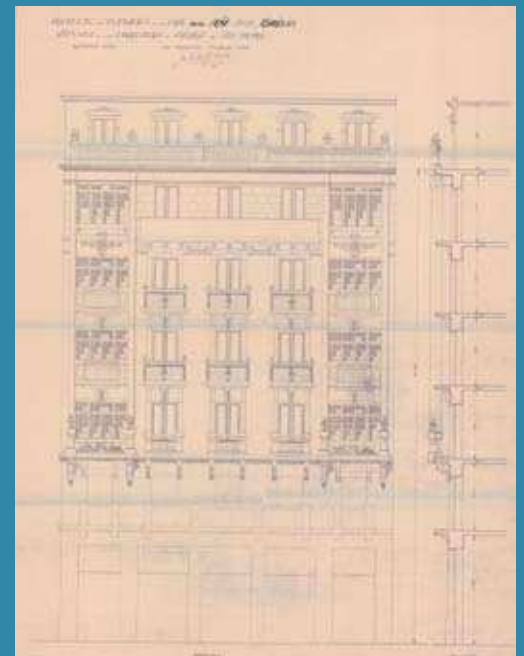
Etxarriren destilategia, diska-fabrikaren ondoan. Antxon. Setien. AMP-PUA: 188-57.



Camararenak, Donibanen. Zendoia, 1918. AMP-PUA: 961-10.



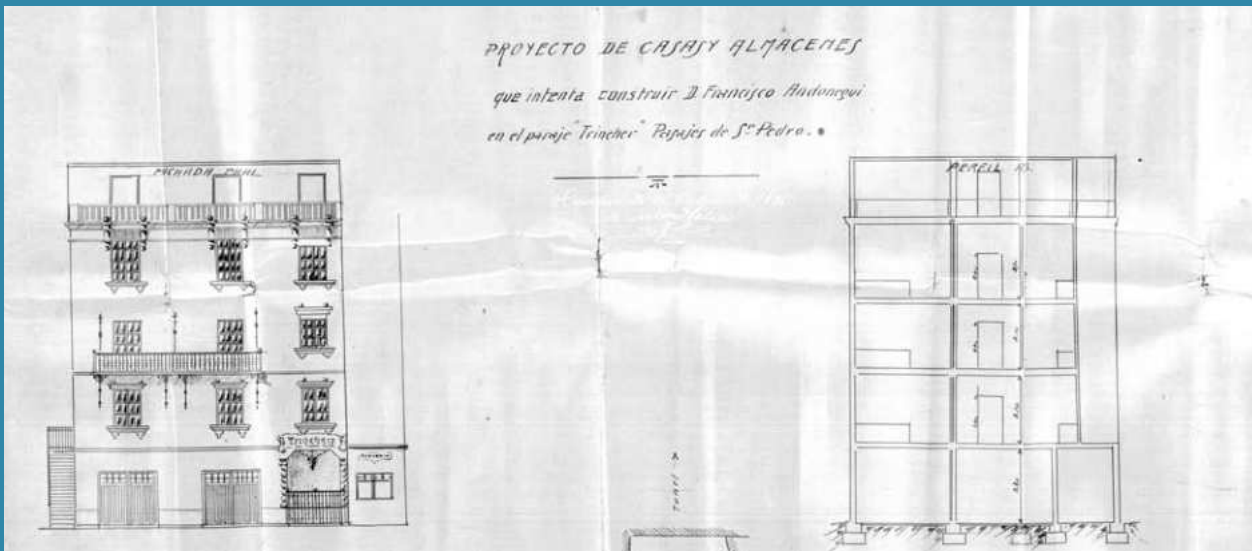
Ciriza, Trintxerpen. Lete, 1925. AMP-PUA: 970-25.



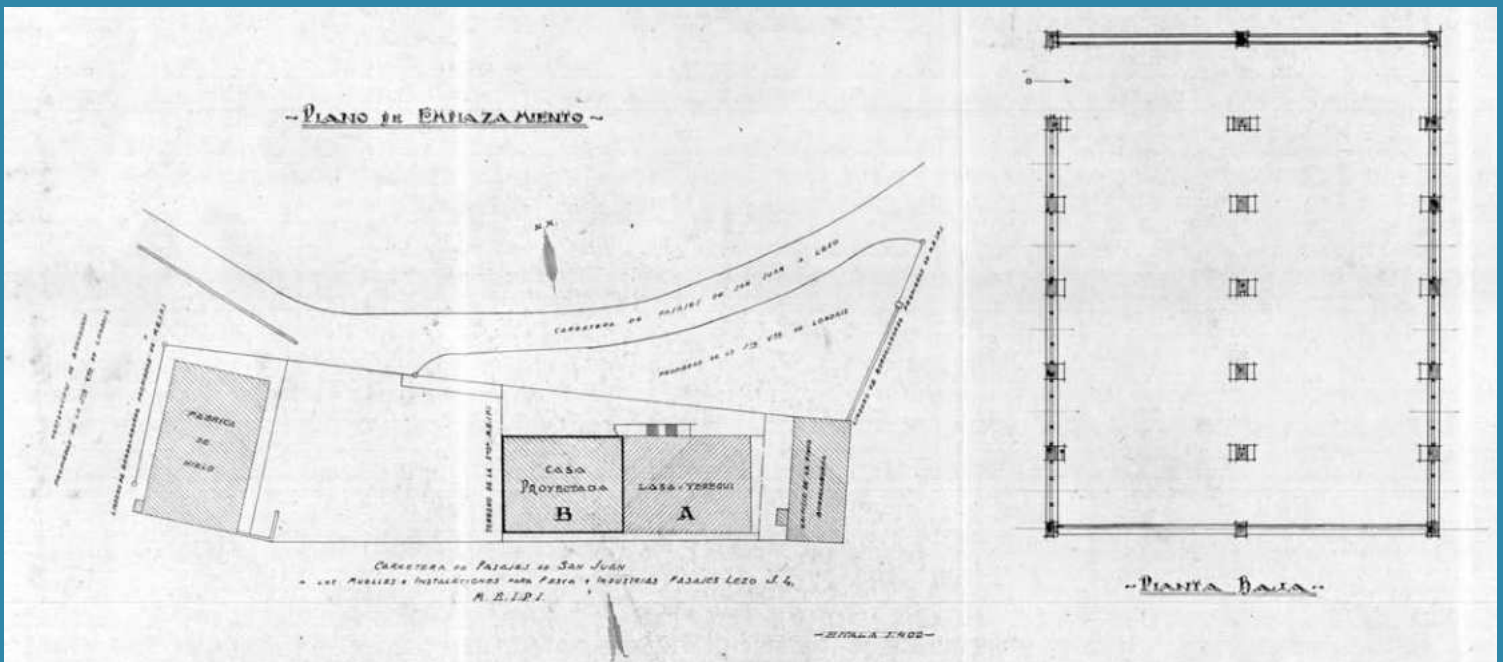
Augerena, Trintxerpen. Elizalde, 1932. AMP-PUA: 863-31.



Agirregabiriarenak, Trintxerpen. Elgarresta, 1929. AMP-PUA: 759-10.



Andonaegiren etxea eta biltegiak, Trintxerpen. Setien, 1925. AMP-PUA: 809-6.

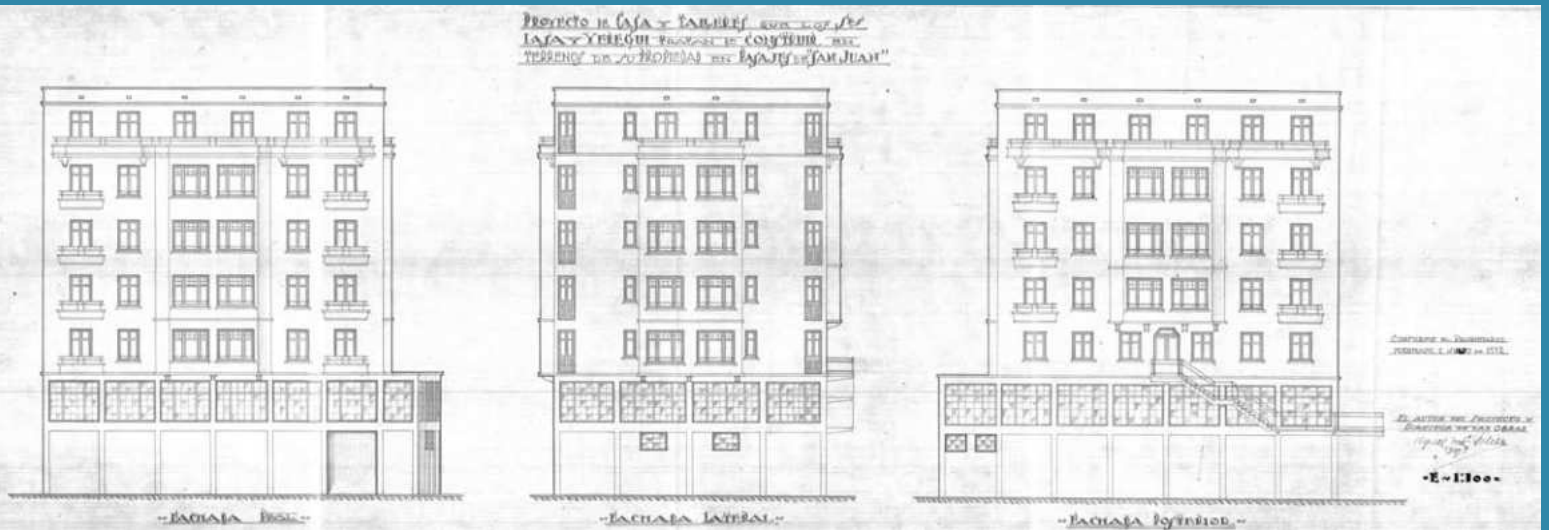


Lasa eta Yeregiren atelier eta etxeak, Donibanen. Setien, 1932. AMP-PUA: 982-10.

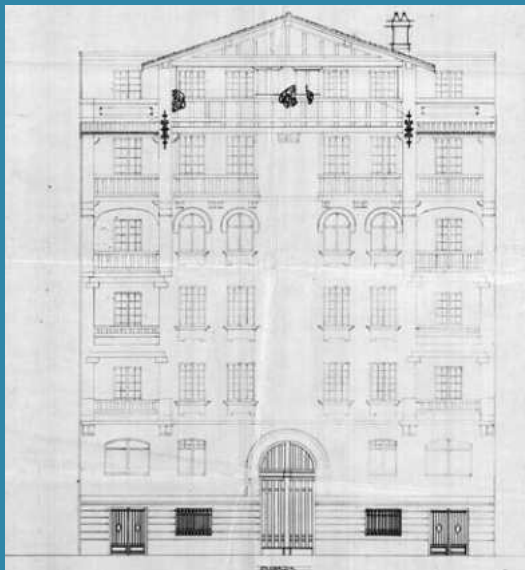
Además de las casas de Andonaegi, Ziganda y demás empresarios en Trintxerpe, las Lertxundi y Arratibel en San Pedro, las de Irisarri en Donibane, o las de Roldán y Romero-Tasada-Beltrán en Antxo, también corresponden a esta época y las proponemos como ejemplo y representación del resto. Parece que el proceso constructivo de nuevas casas pasa a Trintxerpe una vez colmatado Antxo. Estas y otras construcciones vienen firmadas por arquitectos reconocidos como Elgarresta, Setien, los hermanos Alday, Zendoia, Goikoa, los Gaiztarro, Eizagirre, ... protagonistas de un buen puñado de edificios muy significativos de la Gipuzkoa de entre guerras.



Agirregabiriarenak, Trintxerpen, Elgarresta, 1930. AMP-PUA: 759-9.



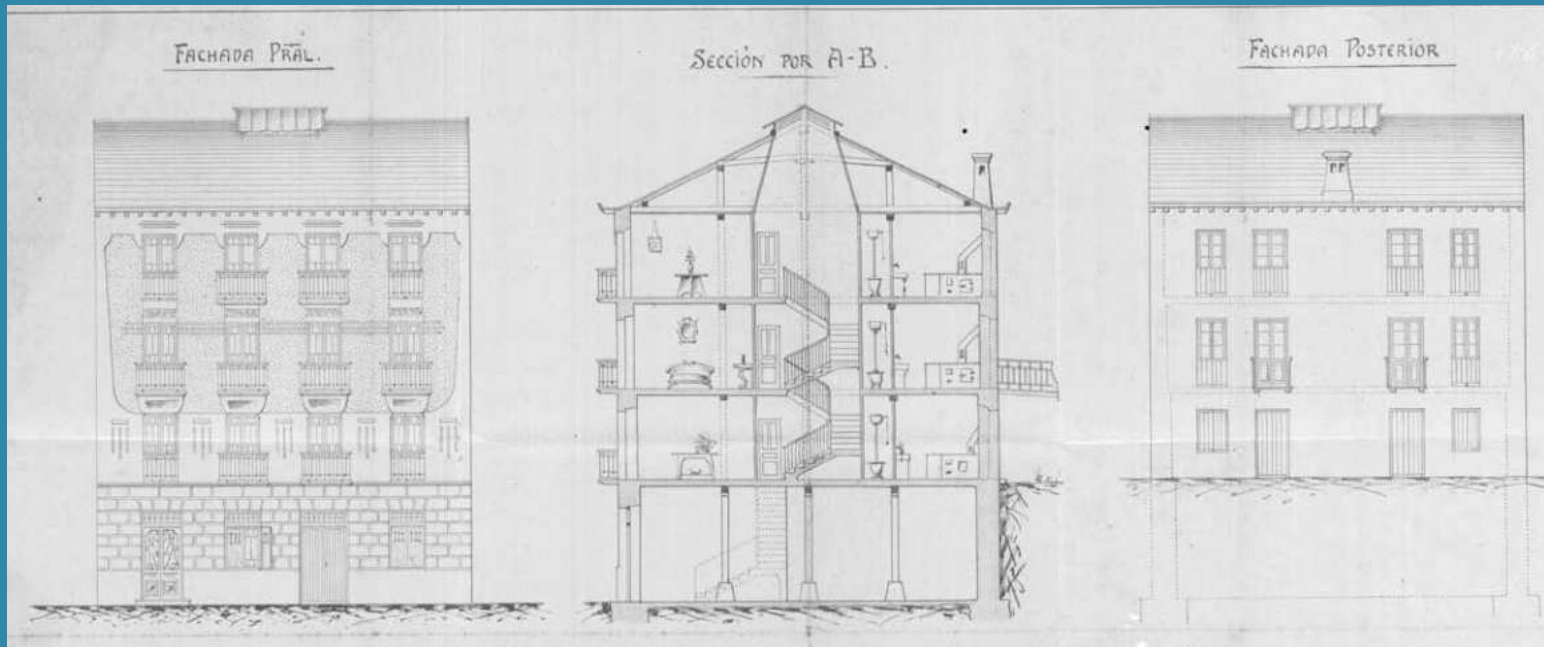
Lasa eta Yeregiren atelier eta etxeak, Donibanen. Setien, 1932. AMP-PUA: 982-10.



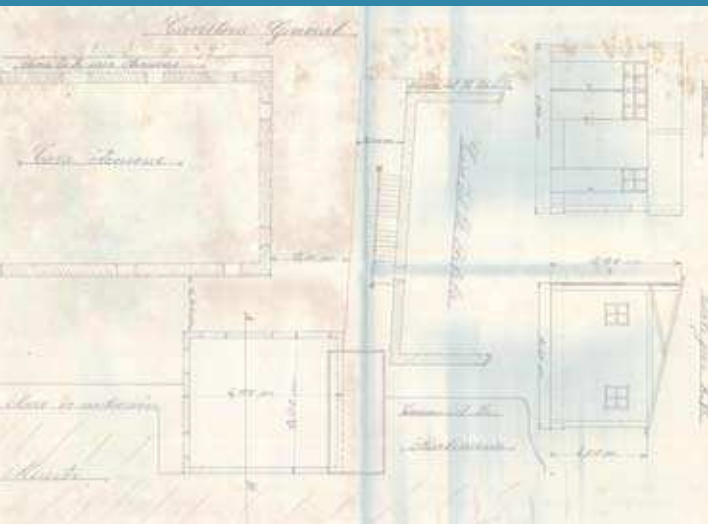
Balenziagarena. F. Gaiztarro, 1924. AMP-PUA: 939-14.



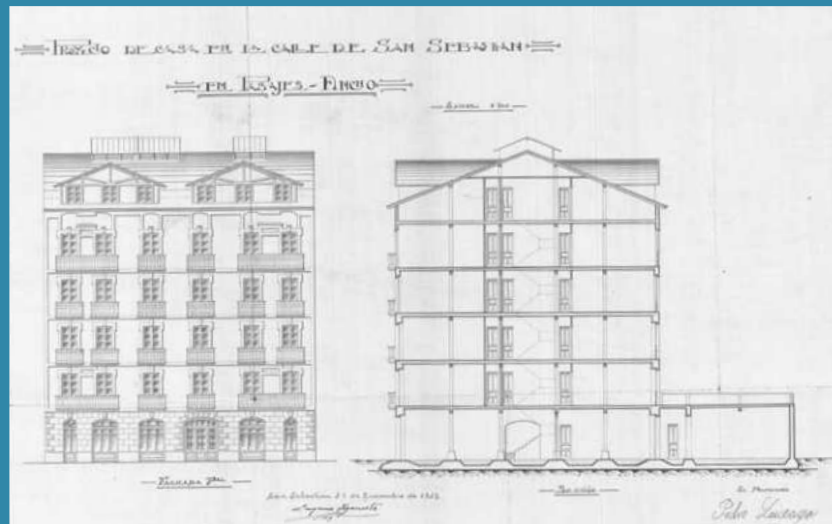
Artola-enea, San Pedro. Setien, 1925. AMP-PUA: 848-1.



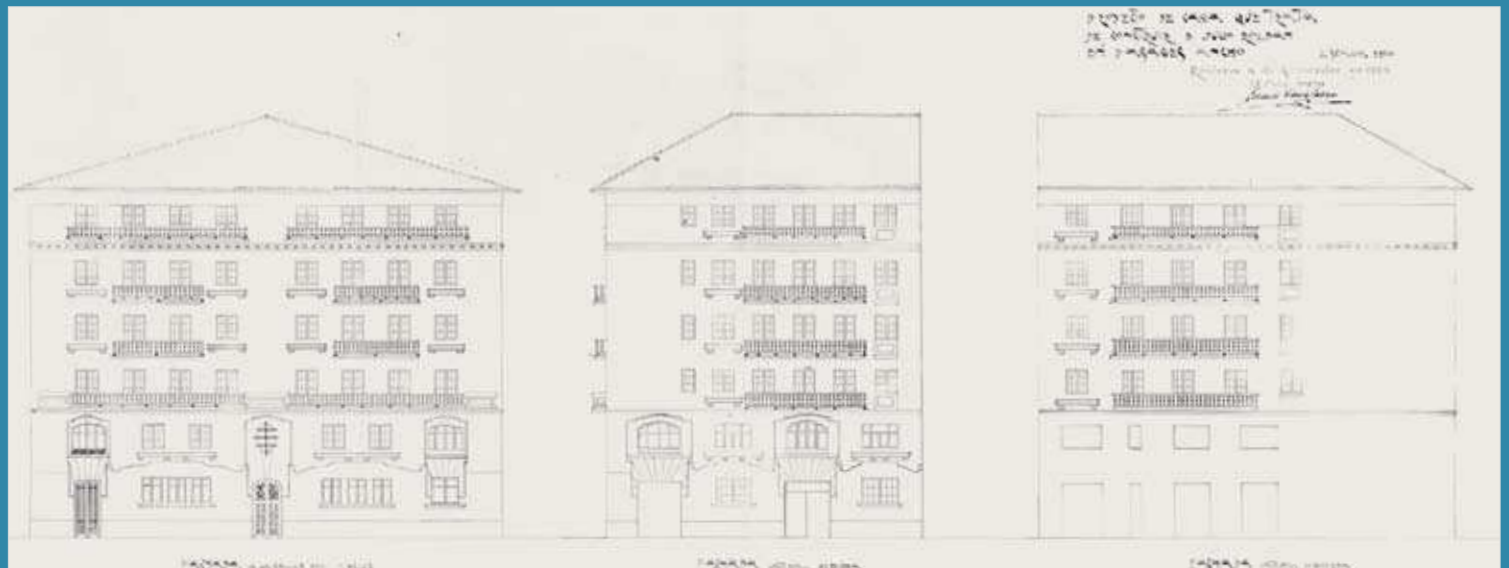
Arozenarena. Zendoia, 1919. AMP-PUA: 832-12.



Azkuene + Artolaenea, Trintxerpen. AMP-PUA: 970-25.



Leizeagarena, Antxon. Elgarresta, 1923. AMP-PUA: 982-15.



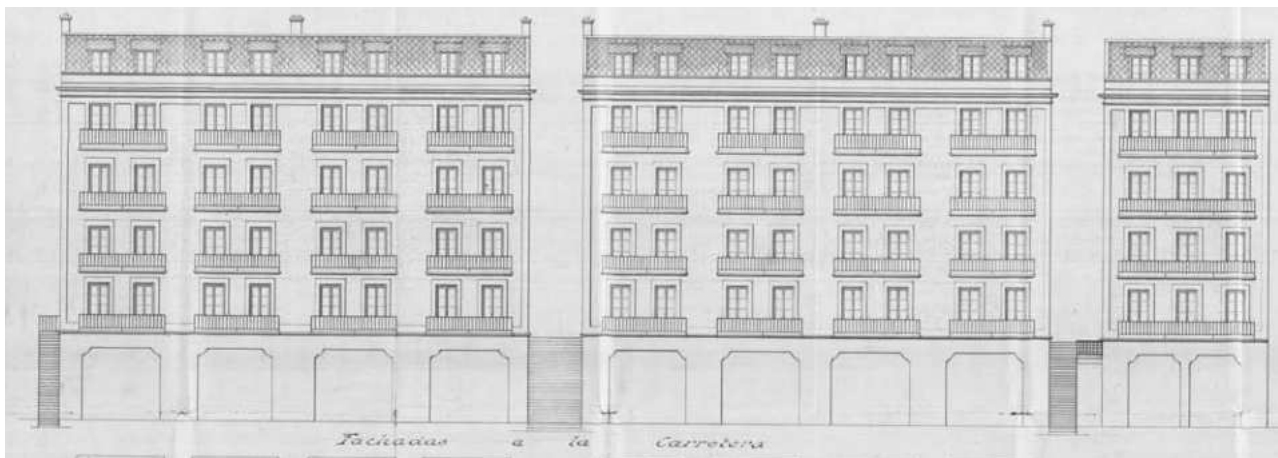
Roldanena, Antxon. F. Gaiztarro, 1928. AMP-PUA: 987-10.

Andonaegi legó algo más a Pasaia. Efectivamente, desde su atalaya de Trintxer y Trintxer-berri, haciéndose heredero de la tradición del lugar y desde el punto más alto no sólo de la escala social sino también del nuevo barrio, fue bautizando las casas que construía tomando siempre como centro y referencia su propia residencia. Así, nombra a los conjuntos de casas

Trintxeraurre, Trintxer-bide y Trintxeralde, según la posición de los mismos respecto a sí mismo. Aun se pueden leer los rótulos en las fachadas, como todos sabemos. Hay otro conjunto de casas que, además, dan nombre al nuevo barrio, Efectivamente, el conjunto que queda inmediatamente debajo de Trintxer y Trintxer-berri es denominado Trintxerpe, dando lugar así a la denominación actual de lo que hasta entonces era un trozo más de la playa y ensenada de Herrera.

Los planos de ese nuevo conjunto van firmados en 1923 por Lucas Alday, arquitecto donostiarra que participó en edificios tan significativos como el antiguo Kursaal, el conjunto de Zorroaga o el edificio de Avenida de

Navarra-8 en Donostia. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udala Artxiboa: 809-5.



Andonaegi. Además de las casas referidas, el empresario construyó su propia vivienda cerca de las de sus trabajadores. Cerca, pero con otro estilo, con otro entorno y lo suficientemente separada de las primeras. El primer edificio que construyó sustituyó al principal caserío del lugar: Trintxer, el único que, creemos, no había sido propiedad de las grandes familias medievales que se posicionaron en el puerto, sino que había estado en manos de propietarios locales. En un primer momento, Trintxer fue sustituido por un nuevo edificio con planta de caserío, el mismo que suponemos bautizado como Trintxerberri (acabado en o antes de 1923). Sin embargo, razones personales llevaron al industrial a levantar un segundo edificio, que si bien tiene algo del estilo neo-vasco, introduce innovaciones como sus grandes vidrieras, su lujosa escalera principal interior o la terraza y el mirador en forma de torre que lo hacen original.

Se trata, obviamente, del actual conservatorio, que la familia posteriormente legó al municipio para usos cul-

turales. La propiedad de Andonaegi se completaba con la casa del guardia, detrás de la iglesia, con una avenida arbolada, un extenso jardín, frutales y otros árboles si no exóticos si al menos diferentes (palmeras) e instalaciones deportivas, como un campo de tenis.

Es evidente la necesidad de nuevos edificios, con usos y fines concretos, que satisfagan las necesidades de una población en continuo aumento. La documentación gráfica del ayuntamiento permite seguir la pista de algunas de estas instalaciones y su rápida evolución o su constante mantenimiento nos hablan bien a las claras del continuo crecimiento del número de vecinos y sus actividades. Hemos elegido para ilustrar este desarrollo en primer lugar los relacionados con la vida y la muerte: alimentación (mataderos y mercado), lavaderos y cementerios; con la socialización de las personas: asistencia (asilo); escuelas; iglesia; nuevos accesos; y, por último, el ocio: museo, frontones, Alabortza y cine.



Toda vez que la del Duque de Mandas es una fortuna relativamente nueva en la bahía, y si bien otra de las grandes fortunas de la Provincia, con clara raigambre medieval, como la Marquesa de San Millán también está presente en el siglo veinte pasaitarra, será el Marqués de Seoane, como heredero de Ferrer, el otro gran propietario de la zona, al menos en cuanto a residencia solariega y bien diferenciada se refiere.

Joaquín María Ferrer se había hecho primero, en 1818, con la propiedad de Zamatete³⁵, y, posteriormente, en una fecha tan significativa como 1821, con la casa palacio que antaño fue de los Rober – Etxeberria – Salinas, Duque de Villalcázar, y que era conocida como Salinas³⁶. Edificio con tradición casi medieval, su tamaño así como el de sus murallas y jardines o huertas escalonados lo hacen digno de salir en prácticamente todas las representaciones gráficas del puerto a lo largo de su historia, y en algún cuadro se puede apreciar su altura de tres o cuatro pisos.

Las guerras del siglo diecinueve castigaron fuertemente el edificio, siendo, por ejemplo utilizado como hospital para los soldados portugueses en 1814 y de campaña en la última carlistada; de hecho, tras la primera guerra carlista tuvo que ser reconstruido en 1850³⁷. En la guerra civil, en cambio, fue sede republicana. En la década de los 50, en cambio, acudían allí los vecinos a recibir asistencia médica gratuita proporcionada por médicos de fuera del pueblo, por ejemplo extracción de muelas; y también se

le dio otros usos, como el de lugar de catequesis. Su paso a las propiedades de los Velasco marcará su declive, siendo derribado en 1966 para dar paso a la escuela náutica.

En 1905³⁸, la descripción de las propiedades del Marqués de Seoane, heredero de Ferrer, incluye una descripción de los edificios comprendidos dentro de la finca:

- Casa de Campo: Palacio de 3.500 pies, por planta baja, principal y segunda, todo de piedra, de construcción sólida. Le pertenecen jardines, huertas, bosque, tierras labrantías y manzanales.

- Casería de Salinas: Edificio con tierras labrantías, manzanales y huerta.

- Caserío Zamatete. Edificio de reciente construcción, con tierra labrantía de 828 posturas, huerta, manzanales. 3.400 pies (más de 263m²).

Además del tamaño y lo cuidado del jardín y las huertas, esta descripción permite comprobar que el antiguo caserío de Zamatete³⁹ ya había sido derruido y sustituido por un edificio nuevo, el mismo que se puede apreciar en alguna fotografía. De ese modo, se borran definitivamente los lazos que habían unido a San Pedro con los grandes nombres de la Edad Media en el entorno del puerto. Constituye, pues, otro certificado que confirma el triunfo de lo industrial sobre el viejo mundo.

Los usos industriales fueron reduciendo el espacio del palacio Salinas y sus terrazas, hasta su demolición en 1966.



Entre la multitud de propiedades de Ferrer, se cita también la de Palazzo txikia⁴⁰, al menos desde 1848. A nuestro parecer, éste podría ser el chalet al que se hace referencia como sede de la Sociedad General del Puerto en San Pedro, en la zona del Astillero del Rey.

2.6 Los equipamientos del nuevo Pasaia

MATADEROS

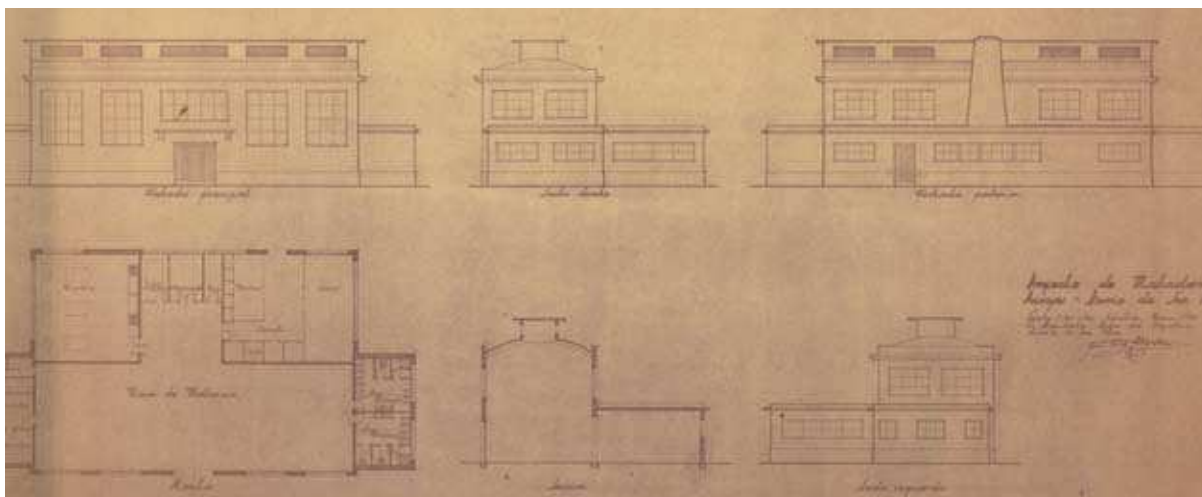
Sin ninguna duda, las obras de los mataderos tradicionales de Donibane y de San Pedro son dos eficientes indicadores en lo que a desarrollo urbano se refiere, toda vez que sus reformas coinciden plenamente en el tiempo con los años del despegue industrial.

Si bien el nuevo matadero de Donibane (1881) antecede al de San Pedro (1886), la evolución de éste es particularmente interesante, pues en tan sólo diez años dejó de estar en uso⁴¹.

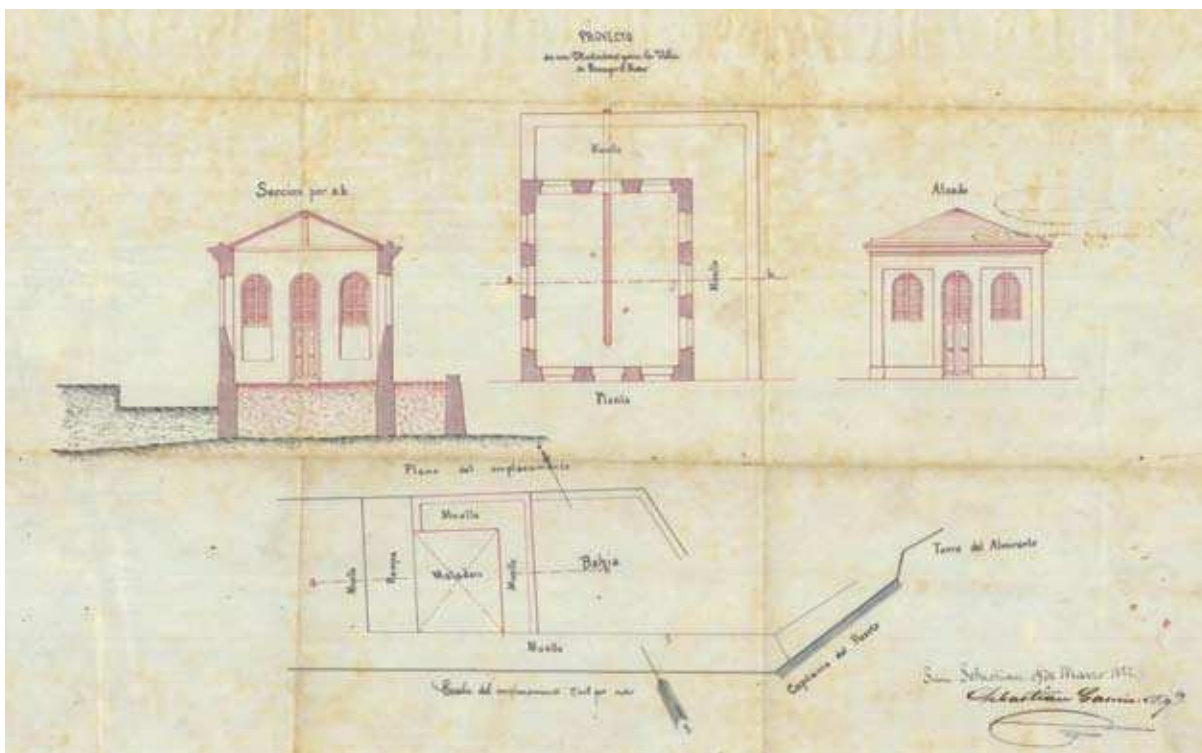
Copia de la real orden del 21 de abril de 1887, que llega con posterioridad al propio edificio: *se concede al Ayuntamiento de Pasages de San Pedro la autorización que solicita para ocupar con destino a la construcción de un matadero, el terreno de la zona marítima terrestre situado en dicho puerto y señalado con tinta carmín en las planas del expedientes. Terreno de 126 m2,*

incluyendo la zona para el nuevo camino de sirga, el cual tendrá 3 metros de ancho, contadas entre los paramentos del zócalo del matadero y la arista exterior de la coronación de los muros del muelle y quedará de dominio público. 3º: la rampa existente y que a de lindar por el Oeste con la fachada de éste nombre, del matadero, se salvará con tablonos giratorios o un puente volante de madera. 4º: los muros del muelle se construirán de mampostería concertada con mezcla hidráulica y coronación de sillería sentada también sobre mortero hidráulico. El espesor medio de estos muros no bajará de cuatro décimas de la altura, contada desde la fundación y el de la coronación tampoco bajará de ochenta centímetros.

Su desafortunada ubicación en Torreatze motiva su rápida decadencia. Por un lado no está equipado con agua dulce ni para su limpieza ni para el arrastre de despojos. Por otro, el obligado paso de los animales por la estrecha calle de San Pedro convertía éste es una especie de encierro, muy peligroso para los viandantes y en especial para los niños, pero también para el ganado, que a menuda caía al agua por el muelle anterior el matadero, al tener que descender una escalinata de diez peldaños, escalinata, además, imprescindible para el acceso.



Proyecto de matadero en la zona alta de Azkuene, firmado en 1956 por Elizalde. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: P-033.



Diseño del matadero de San Pedro, año 1886, firmado por Kamio. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 303-9.

De hecho, hasta 1906, el matadero se vendría usando como pescadería. Su arrendatario, Lucio Igartzabal, plantea entonces al Ayuntamiento la posibilidad de hacer una permuta de terrenos: a cambio del solar del matadero, Igartzabal facilitaría otro, situado cerca del frontón y junto a la regata de Salbio y en el que él construiría el nuevo. Aunque la mayoría del Ayuntamiento estuvo de acuerdo con la iniciativa, y el nuevo edificio se construye donde previsto, se hizo necesario aclarar que el suelo del matadero viejo no era municipal, por ser zona marítima, y su ocupación estaba unida al uso, lo que imposibilitaba la permuta. Surge por lo tanto un conflicto entre las partes, que no se aclarará hasta 1912, cuando el ayuntamiento

compre el nuevo matadero a los herederos de Igartzabal. El nuevo edificio se describe así: *es de una sola planta, cerrados sus cuatro lados por muros de mampostería ordinaria, siendo sus fundaciones de mampostería hidráulica, sobre la fachada del Este, se abre la única puerta de entrada al edificio que está coronada por un hueco cerrado con persianas fijas en esta misma fachada, a un lado y otro de la puerta, se abren dos huecos, también cerrados con persianas fijas, y lo mismo se hallan los tres huecos la fachada Sur; sobre los muros se levanta el armazón de la cubierta con una forma intermedia y forrada de tabla, se cubre con teja plana, la otra parte edificada adosada a la anterior consta también de solo*

Proyecto de edificio destinado a Matadero, con cuadra adosada al mismo:
en el Barrio de San Pedro de Pasajes.

Escala de 1:100.

Fachada principal



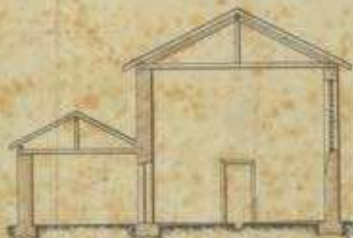
Fachada lateral



Planta



Sección por A-B



San Sebastián 3 de Febrero de 1925.

Sebastián Garmón

planta aja, siendo en altura mayor que la del matadero y es construcción análoga, no teniendo mas huecos que una puerta de entrada y un hueco circular sobre ella. La cabida total de la finca es de ciento cincuenta y dos metros y noventa y dos decímetros cuadrados, de los cuales hay edificados ciento ocho metros cuadrados, y sin edificar, los restantes.

La parte construida linda por el frente u Oeste con camino vecinal público, por la espalda o Este con el resto del solar por la derecho o el Sur con el camino público y por la izquierda o Norte con la casería número 3 del mismo barrio; y toda la finca linda por su frente o Sur por la derecha saliente u Oeste, con caminos públicos por la espalda o Norte con la casa número 3 y terreno de la regada de la misma y por la izquierda o el Este con la alcantarilla conductora de las aguas, procedentes de la fuente pública de Sableo.

ANTXO

El de Antxo es otro de los equipamientos compartidos con Altza, y también debe adecuarse a los nuevos tiempos, destacando la reforma de 1925.



El proyecto comprende dos partes: la primera es la modificación del edificio actual, suprimiendo la parte de cuadra y dividiendo la nave en dos mitades con su puerta independiente de entrada cada una de ellas. Las poleas se dividen montándoles en los sitios correspondientes. Las obras proyectadas en este pabellón comprenden además del cierre de dos puertas y apertura de otras dos, el arreglo con hormigón y caídas suficientes del suelo, construyendo un hormigón de portlan de 10 centímetros de espesor que sea de completa impermeabilidad. Las aguas que provengan de la limpieza del suelo y de los lavaderos de tripas que se establecen en ambas salas, van a parar a dos pozos Mouras de los que saldrán descompuestas para verter en el riachuelo. La separación de las salas se hace de asta entera hasta la altura de 3-00 metros y tanto esta separación como los muros de fachadas se revisten de azulejo blanco, gasto el mas importante de toda la reforma pero que se considera necesario por la idea de limpieza que ha de dar, tan necesaria en estos menesteres.

En completa independencia se construye adosado a la fachada Sur un pabellón destinado a cuadra, cochiguera y quemadero de cerdos. Este edificio será para uso común de ambos municipios, mas debe tenerse en cuenta que su uso no es continuo, que las reses descansan pocas horas antes de ser sacrificadas y que la capacidad de siete vacas y cuatro cerdos es suficiente para las necesidades de ambos ayuntamientos durante algunos años. Con este pabellón se consigue que los animales no conozcan por el olor de sangre que se acerca su sacrificio, cosa que se observa corrientemente y que les pone en un estado que desmerece la calidad de su carne.

LAVADEROS

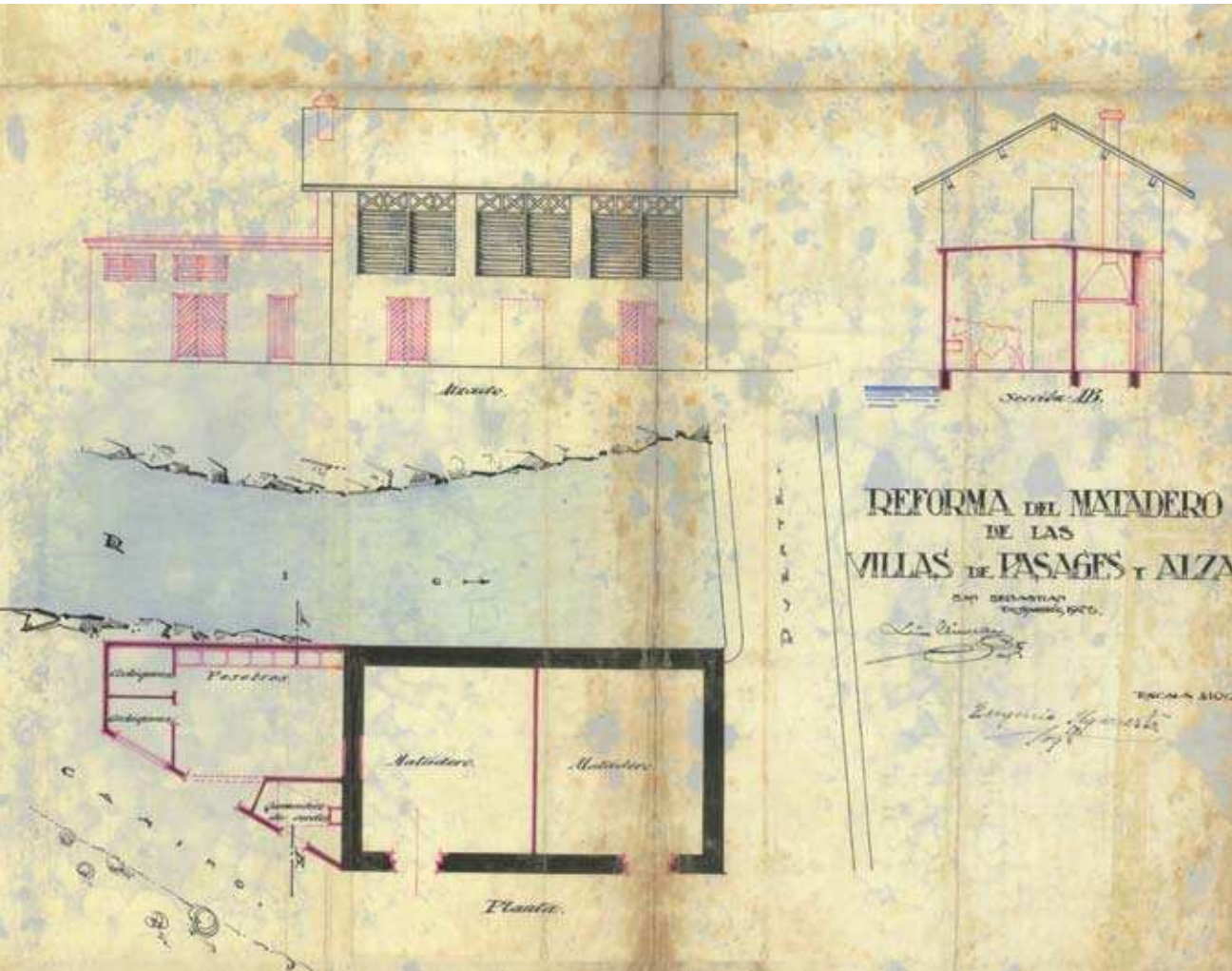
Completamente acostumbrados como estamos a la lavadora, se nos hace difícil imaginar que no hace tanto

tiempo en Pasaia la limpieza de la ropa se efectuaba a mano y al aire libre, bien en los ríos, bien en los lavaderos. Contribuye a este olvido la completa desaparición de estas modestas pero necesarias estructuras, y eso a pesar de que llegaron a ser abundantes a lo largo y ancho de la geografía pasaitarra (Salbio, Torrea, plaza de Donibane, Erroteta, Molinao, Azkuene, Araneder...), lo que es otro indicador de aumento de población y también del nivel de confort de la misma.

Las renovaciones y construcciones de estos lavaderos van parejas tanto a las obras de redistribución de agua como a los mataderos. Así, si bien entre 1863 y 1866 las menciones a lavadero se limitan al del Castillo en Donibane, nuevamente desde los años 80 asistimos a una lista



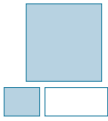
En la página anterior, una de las ubicaciones del matadero de San Pedro, con su correspondiente plano, firmado por el mismo Kamio en 1906. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 582-5.



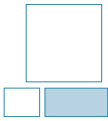
Plano de la reforma del matadero de Molinao, con la firma del habitual Elgarresta en los años 20. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 300-II.

casi infinita de menciones a obras y nuevas edificaciones en torno a este equipamiento: San Pedro 1886 (calificado como más necesario que la fuente), Molinao 1891 (mal estado), Donibane 1894, Araneder 1899, nuevo en Donibane 1907, nuevo en San Pedro 1908-1909, Arane-

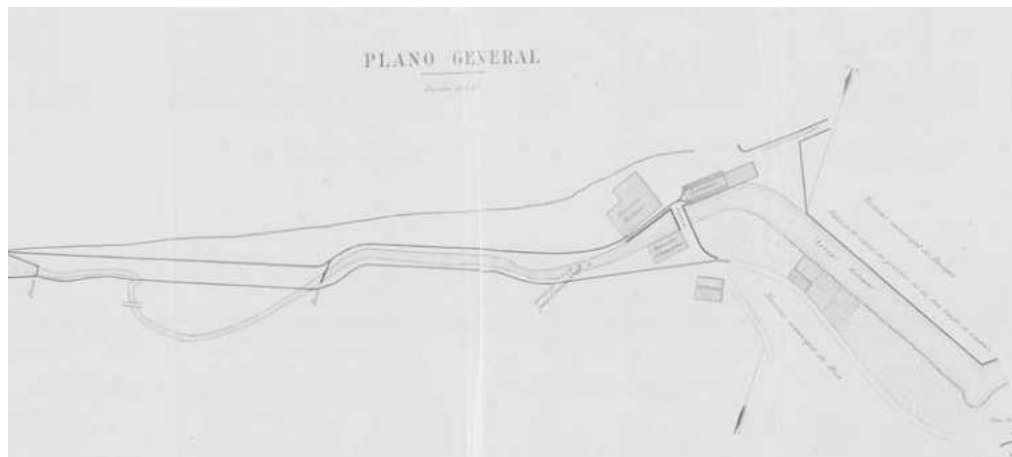
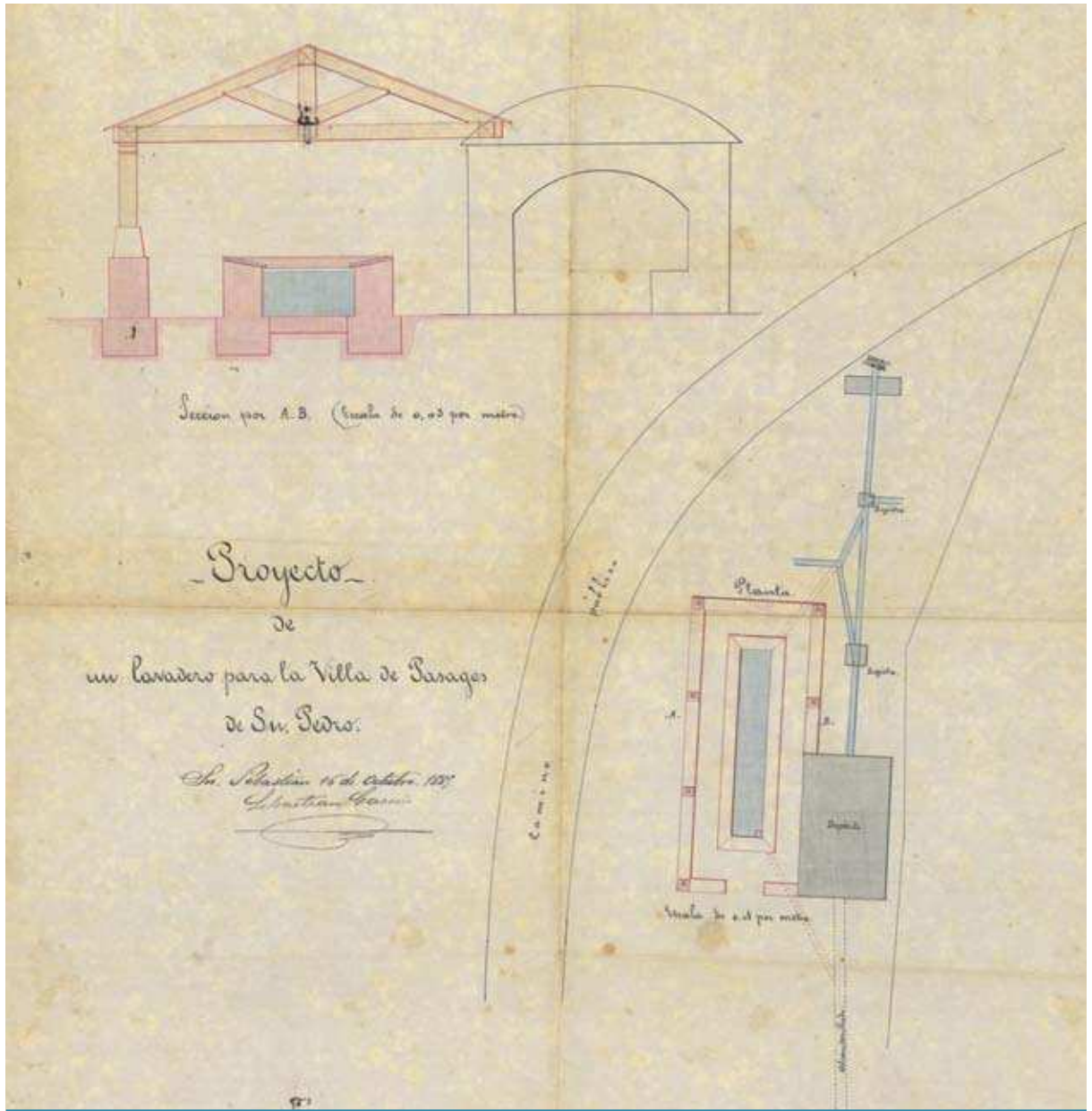
der 1921, Azkuene 1922, fin de obra en San Pedro 1931... acompañados de incontables obras y renovaciones hasta su progresivo abandono desde la década de los 50, en la que aún se recuerdan el de la Torre y el de Bonanza, ambos en altura, sobre las fuentes.

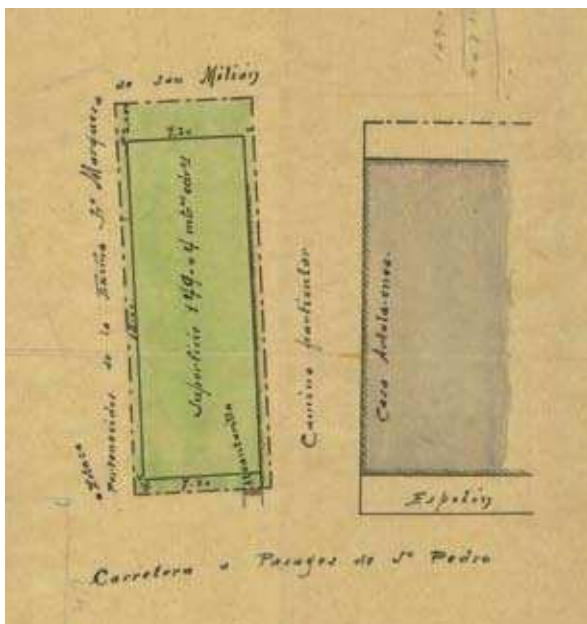


El emplazamiento escogido por Kamio en 1885 para el lavadero de San Pedro coincidiría con el de este dibujo de Didier Petit de Meurville, en la base de la cuesta al cementerio. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa 1794-4.



Este plano de situación de 1903, presenta la situación de matadero y lavadero de Molinao. En un principio, ambos se situaban frente al caserío Molinao; ahora, se representa el nuevo lavadero al otro lado del puente. Las presas marcadas más arriba permitían conducir el agua tanto para el lavadero como para particulares. Además, existían en el agua unas “losas que servían para el lavado de ropa”. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 300-22.





y como se aprecia en la propia fachada del edificio, sabemos que se levantó en 1928, es menos conocido que los primeros intentos son un par de décadas anteriores: antes de construirse el definitivo, Antxo conoció varios precedentes en tan sólo veinte años, los que van entre 1908 y 1928.

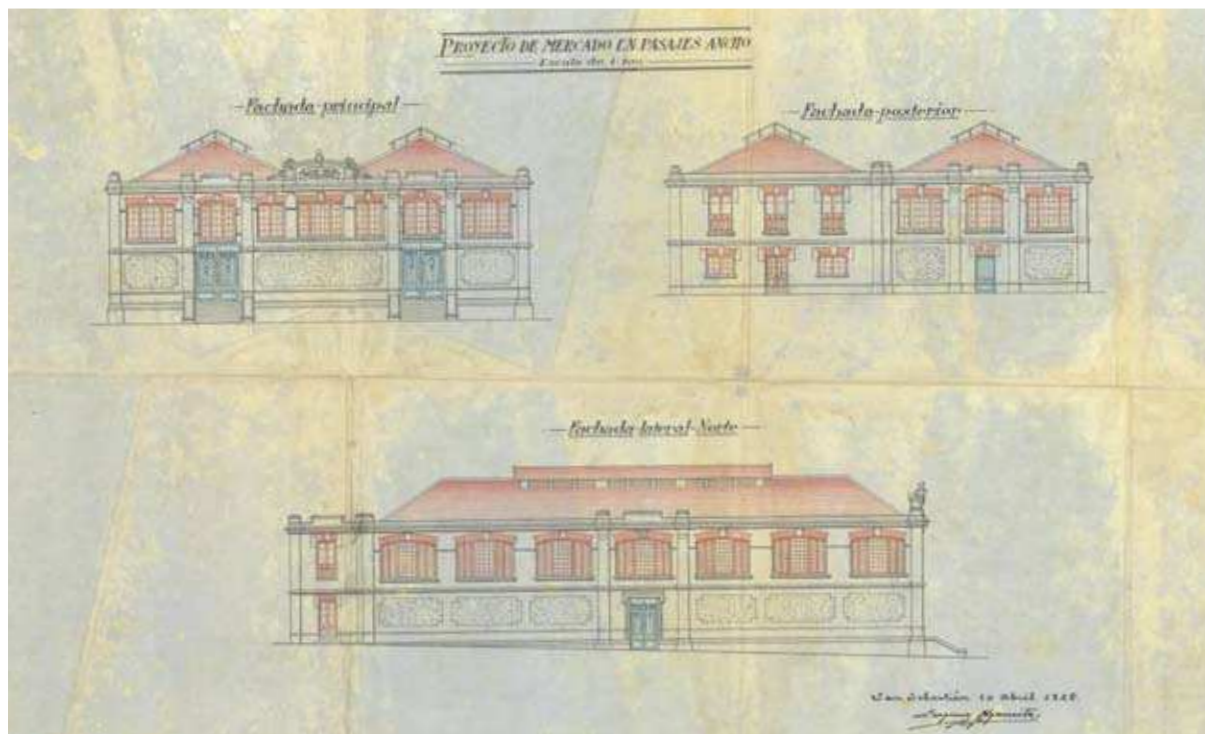
El proyecto inicial se presentó ante el Ayuntamiento en abril de 1906. Mariano Arrieta y Pedro Lapazaran mostraban la intención de edificar un mercado cubierto en Antxo, *donde el vecindario pueda hacer las transacciones sin que como hasta la fecha se vea obligada a recurrir a otras plazas para proveerse de las provisiones que hacen falta*. En aquel momento los citados Arrieta y Lapazaran planteaban la construcción de la siguiente manera: *haciendo el relleno de la plaza Viteri al nivel de las rebajas de ambas escuelas y el terreno comprendido entre estas y la iglesia de Ancho; esta obra, añaden, tendrá 10 m. de largo por 4 ½ de ancho y estará sostenida por dos columnas decoradas, armadura de hierro y cubierta de chapas honduladas y galvanizadas*.

MERCADO DE ANT XO

No sorprende pensar que muchos de los edificios actuales han contado históricamente con diversos precedentes, fruto de unas mismas necesidades planteadas en diversos momentos. En ocasiones, además, la consolidación de este tipo de infraestructuras o espacios ha pasado por altibajos o por situaciones en los que la edificación parecía pararse. El caso del mercado de Pasai Antxo es uno de esos casos, casi paradigmático. Si hoy en día, tal

Para poder financiar las obras solicitaban al Ayuntamiento la cesión del derecho para cobrar los impuestos del mercado durante un período de 12 años, durante el cual ellos mismos se ocuparían de la conservación y mantenimiento. Finalizado ese tiempo, el edificio pasaría a ser propiedad del consistorio.

La propuesta no habría convencido del todo a los gestores pasaitarras, pues un mes más tarde afirman que las obras podrían llevarse a cabo por el propio Ayunta-



El lavadero de Trintxerpe, en la entrada de la actual calle Azkuene, representa en buena medida el aumento de la población del barrio y la necesidad de contar con nuevos servicios para hacer frente a las necesidades de la población. Archivo Municipal de Pasaiá - Pasaiako Udal Artxiboa: 582-9.

Proyecto de Elgarresta para el mercado de Antxo en 1926. Archivo Municipal de Pasaiá - Pasaiako Udal Artxiboa: 306-10.

miento y no por unos particulares, “ya que posee terreno suficiente y capaz para el fin propuesto”. No obstante, mientras se adecúan los fondos necesarios, optan por llevar a cabo únicamente el relleno del terreno, aprovechando las obras de alcantarillado y terreno de la calle San Sebastián. Las obras, de todos modos, sí se encargaron a Lapazaran y Arrieta, e, incluso, a punto estuvo de inaugurarse, según el acta del 27 de junio de 1908: *haciendo ver que terminadas las obras de construcción de la plaza de mercado de Ancho, ponen a disposición del Ayuntamiento por si se digna acordar su inauguración para el servicio público. La Corporación acuerda que ante todo examine el maestro de obra de referencia y emita en dictamen en el sentido de si reúne o no las condiciones debidas.* El caso es que tres años más tarde, (19 de noviembre de 1911) se sigue expresando la falta de plaza de mercado, optándose por la ocupación de los terrenos que existían bajo los arcos del Topo (a los que ya hemos visto con otras utilidades) como espacio para ubicar dicha función: *se viene notando en Ancho la falta de una plaza de mercado y que para completar esto, conviene se acomode en los terrenos que existen debajo de los arcos que se han construido para el paso del nuevo ferro-carril; (...) que estos ascienden a once, pero que tanto él (Presidente) como el sr. Miranda se comprometerán a alquilar 2 cada uno, o sean, 4; que con la cuota que se fijará a los que ocupen puestos fijos, con suma facilidad se pagará el alquiler que solicite la Compañía que es dueña de esos terrenos y de esta manera, sin gasto alguno para el Ayuntamiento, tendrá en Ancho la plaza que tanto interesa. (...) acuerda [la Corporación] se dirija un oficio a la Compañía interesándole diga en qué condiciones podrá ceder al Ayuntamiento el terreno que ocupan los 11 arcos, cuyo terreno trata de destinar para plaza de mercado.*

Sobre la utilidad de esta elección, podemos leer en julio de 1918: *que todos los días se nota, que tanto las pescaderas como las verduleras y vendedoras de frutas se reúnen en la acera estorbando el tránsito de personas por no tener un lugar apropiado; y es natural que con el agua que corre ponen aquel lugar completamente sucio. Que para evitar el espectáculo que dan las reunidas, procede a su juicio se acomode sitio propio para la venta formalizando al efecto un mercado en la tejavana que existe cerca de la alhóndiga, para cuyo fin la Comisión de obras, ayudada por los concejales de Ancho, estudiarán la manera de reglamentar ese servicio, señalando al propio tiempo el arbitrio que procede para cada puesto fijo que se establezca y demás circunstancias que estime convenientes para la mejor organización del servicio...*

Desde luego, si tenemos en cuenta la existencia de la “charca” y el testimonio anterior, no es extraño que Antxo no fuese un lugar excesivamente salubre y la existencia de tifus estuviese a la orden del día. Entre 1918 y 1919 se puso en marcha el proyecto inmediatamente anterior al definitivo. Al contrario que el proyecto de 1908, los planos

coetáneos sí han dejado constancia de la ubicación de este segundo mercado. Concretamente se encontraba pegante a la iglesia, en su lado norte y frente a las escuelas.

En esta ocasión, no se acierta con las dimensiones, pues el proyecto planteado inicialmente resultó insuficiente y en pleno proceso de construcción, en abril de 1919, se ordenaba construir 3 puestos más además de los 6 proyectados⁴². Este espacio sí se consolidó y llevó a cabo su actividad, como lo demuestran las diversas solicitudes de puestos y obras de acondicionamiento a lo largo de la década de los 20, así como la aprobación del reglamento de funcionamiento y las tarifas, aprobados en mayo de 1919.

Esta mayor actividad, unida al proyecto de desecación y saneamiento de la “charca”, que en 1926 pasará a manos municipales y que dejaba disponible una superficie importante, propiciaron otro proyecto de mercado. De esta forma, en 1928 se volvió a plantear (y llevarse a cabo) la edificación de un nuevo recinto que acogiese a las vendedoras de diversos productos frutícolas y hortícolas, pescados y carnes.

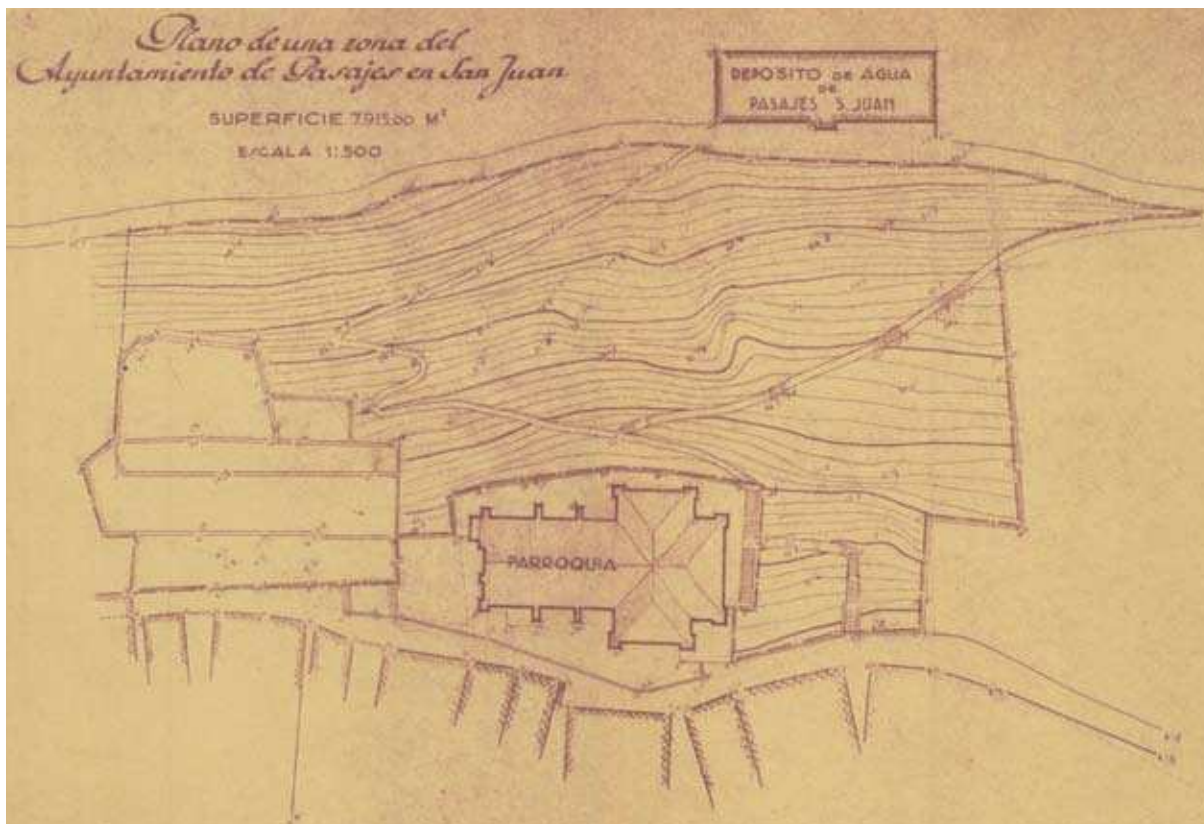
El otro mercado característico del pueblo ha sido, sin duda, el mercadillo de Trintxerpe, en la actual plaza de Gernika, una parcela en forma de cuadrado con dos entradas en las que los puestos se organizaban bajo una tejavana, puesta en marca en 1946-47 y sustituido por el edificio de la Azoka cuarenta años después.

CEMENTERIOS

En general, las noticias que nos aportan las actas sobre los cementerios son muy numerosas desde mediados del siglo XIX. Obviamente, este tipo de información será mayor a medida que nos adentremos en el proceso de industrialización y urbanización del espacio pasaitarra, ya que con el aumento demográfico las necesidades relativas a la inhumación de cadáveres serán mayores.

Ya tenemos constancia sobre ampliación del cementerio de San Pedro en torno a 1877, o la mejora de su acceso (1895). Pero, como decimos, será a partir del aumento de población cuando esta necesidad se haga más patente. No es gratuito que Pasaia se dotase de un reglamento en relación con los camposantos en 1916 y tampoco que San Pedro viese poco más tarde otro proyecto de ampliación, precisamente cuando va a vivirse una de las principales etapas inmigratorias de la historia de aquella zona. Desde 1917 las actas reflejan el interés del ayuntamiento para hacerse con terrenos destinados a aumentar la superficie del cementerio sanpedrotarra y mejorar los caminos de llegada, tanto en la zona de Trintxer o Illunbe como en la más cercana al casco urbano, para lo cual se compraron terrenos pertenecientes a Bista-Eder y Elizondo. Las obras llevadas a cabo debieron

La presencia de militares ingleses en el puerto está ligada a las guerras carlistas. Las tropas británicas jugaron un destacado papel en la primera de ellas y en su transcurso ocuparon Pasaia. Su cementerio se situaba a la entrada de Donibane y, curiosamente, fue alcanzado por las bombas de los aviones fascistas en 1936. Al parecer, el terreno fue cedido por el consistorio pasaitarra a la monarquía británica, según dejaba constancia el vicecónsul en marzo del año 1857. En todo caso, sabemos que el Ayuntamiento se encargó de adecuar el cementerio, que en ese año se encontraba bastante deteriorado debido a la maleza y a la presencia de ganado. Estos trabajos de limpieza y cuidado del terreno, no obstante, en algún momento debieron ser abandonados por el Gobierno británico. De igual forma, las posibles modificaciones u obras que afectasen a este recinto quedaban bajo supervisión y licencia del Gobierno británico. Así queda reflejado en 1887 cuando el Ayuntamiento de Pasaia propuso al vicecónsul arreglar el cementerio con fondos municipales, con el objetivo de enterrar a los "disidentes" y extranjeros que llegaban al puerto. El Ministerio de Negocios Extranjeros británico dio el visto bueno con ciertas condiciones: *siempre que se comprometa a respetar las sepulturas de los oficiales y soldados de la legión inglesa allí enterrados y den una garantía de que se conservarán en buen orden y condicion, rodeandolos si fuera necesario de vna verga, para que los nuevos entierros que se hagan no interfieran con los que están ya en aquel cementerio.*



Si bien este plano tiene como función informar sobre el abastecimiento de agua, nos interesa la nitidez con la que se aprecia el antiguo cementerio, a la izquierda de la parroquia de Donibane. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiako Udal Artxiboa: 727-2

resultar deficientes, en especial el material empleado, ya que en 1922 hubo diversos movimientos de tierras que ocasionaron el derrumbamiento del muro viejo.

Desde el punto de vista patrimonial, sin duda alguna el mayor acontecimiento relacionado con el cementerio es el traslado a él, a inicios de los 50, de la antigua capilla de los Ferrer, que pasa de apoyarse en la pared de la iglesia junto a la puerta principal, a integrarse en el cementerio, en lo que a nivel simbólico es una sustitución de

autoridad en toda regla. Hasta tal punto que nadie identifica ya ese edificio con una construcción dedicada a la memoria de uno de los más insignes vecinos del pueblo al que casi se veneraba para entrar en la iglesia.

En Antxo se intentará la construcción de un cementerio en varias ocasiones, por ejemplo en 1896 con la concesión de terreno por la Viudad de Londaiz o en 1919, aprobándose las bases de compra de terrenos y construcción, pero estos proyectos no prosperarán.

Las mismas necesidades se plantearon en fechas un poco posteriores en Donibane hacia 1927, donde el enterramiento a las puertas de la iglesia, tan típico todavía en algunas localidades de Lapurdi y que aún se aprecia en la fotografía adjunta, no da ya más de sí por falta de espacio: en el actual no hay materialmente sitio disponible para la inhumación de cadáveres, pues el encargado de este servicio tropieza con dificultades, ya que en unos puntos se encuentra con roca y en otros con restos humanos". Para ello se acordó que el lugar más apropiado estaba ubicado en Arrieder, ya que era "contrario a la dirección de los vientos reinantes y apartado de total corriente de aguas, aparte de que dista cerca de un kilómetro del poblado, reuniendo la ventaja de que hasta su inmediación existe el camino vecinal, que facilitará el acceso al mismo.

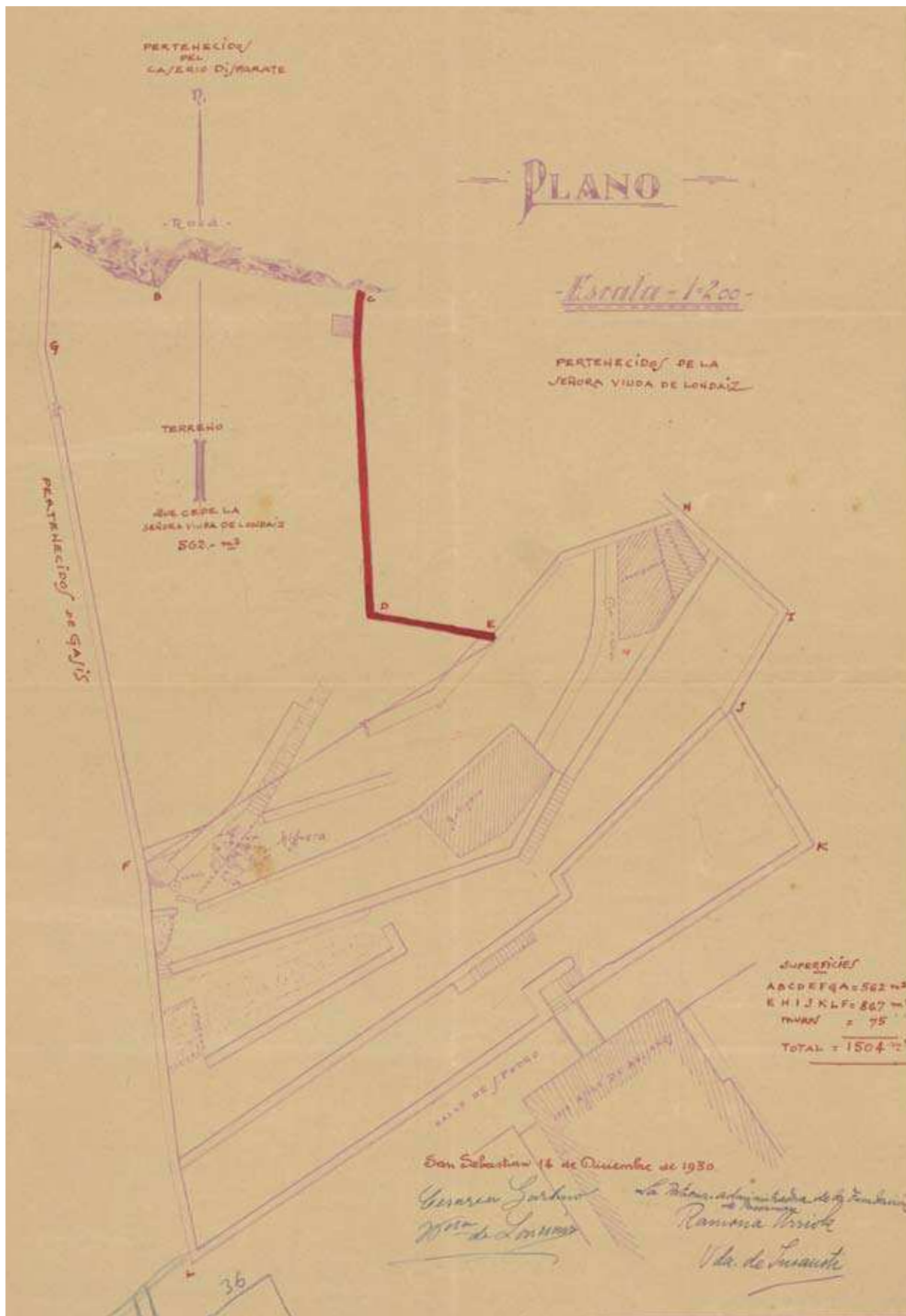


ASILO

La fuerza de los sindicatos pasaitarras no fue la única herramienta de solidaridad entre vecinos. También la piedad religiosa ha dejado especial huella incluso en el urbanismo del pueblo. El asilo para ancianos creado por los testamentarios de la sanpedrotarra Concepción Etxeberria será el mejor ejemplo de ello en Pasaia. Etxeberria, cuyo nombre perpetúa San Pedro con una calle que se refiere a ella como "Viuda de Passamán", funda en su testamento de 1879 un Asilo en su casa nº 57 en San Pedro "para recoger y atender a los ancianos y ancianas avecindados en ambos Pasajes". Sus herederos dan muestras de cumplir lo establecido ya en agosto de 1884, creando un asilo que sería atendido por las Hijas de la Caridad y bajo ciertas condiciones relativas a los asilados y relacionadas con su número, vecindad, preferencias o cuestiones sanitarias. Todo lo cual entra dentro de los parámetros de beneficencia tradicional de la sociedad pre-industrial de Gipuzkoa.

Otras viudas relacionadas con la empresa pasaitarra participan activamente en las mejoras y crecimiento del asilo, ofreciéndonos una imagen muy de sociedad victoriana en el pueblo. Así, Cesárea Garbuno y Arizmendi, la "viuda de Londaiz" propietaria de la refinería y que une en sus apellidos y matrimonio tres de los principales nombres de la industria del lino de Orereta, había cedido para el asilo a Ramona Arriola, "viuda de Insausti", patrona y administradora de la Fundación Passamán, el uso, primero, y la propiedad, después, de un terreno situado junto a los pertenecidos de Allo.

Tras la Guerra Civil la fundación piadosa cambió su gestión ya que su patrona en aquellos momentos, Ramona Arriola, había huido con el estallido de la contienda y no volvería más. Desde entonces la administración quedaría a cargo de una Junta formada por los alcaldes de San Sebastián y Pasaia y los párrocos de San Pedro y Donibane, siguiendo las directrices que al respecto había dejado escritas la fundadora. Lo cierto es que la situación del establecimiento fue empeorando a medida que pasa-



La gestión del asilo está en manos de tres ilustres señoras, las tres viudas: Concepción Etxeberria, viuda de Passamán; Cesárea Garbuno, viuda de Londaiz; Ramona Arriola, viuda de Insausti. Las dos últimas firman este documento gráfico sobre el asilo. *Archivo Municipal de Pasaia - Pasaiko Udal Artxiboa: 306-10.*

ba el tiempo y en 1953 el asilo estaba en una situación económica gravemente deficiente. Si bien se incluyó entre los establecimientos de beneficencia de Gipuzkoa, lo que le posibilitaba recibir subvenciones y ayudas por parte de la Diputación⁴³, en 1970 se dieron los primeros pasos para su cierre con el abandono de la comunidad religiosa que lo gestionaba. Finalmente, en 1973 ya se elaboraron unos primeros informes sobre la utilidad que se podía dar a los dos inmuebles, las casas número 42 y 54, que el mismo poseía.

Como curiosidad podemos decir que también sirvió, a la vez que asilo, de escuela religiosa en la segunda mitad del siglo XX.

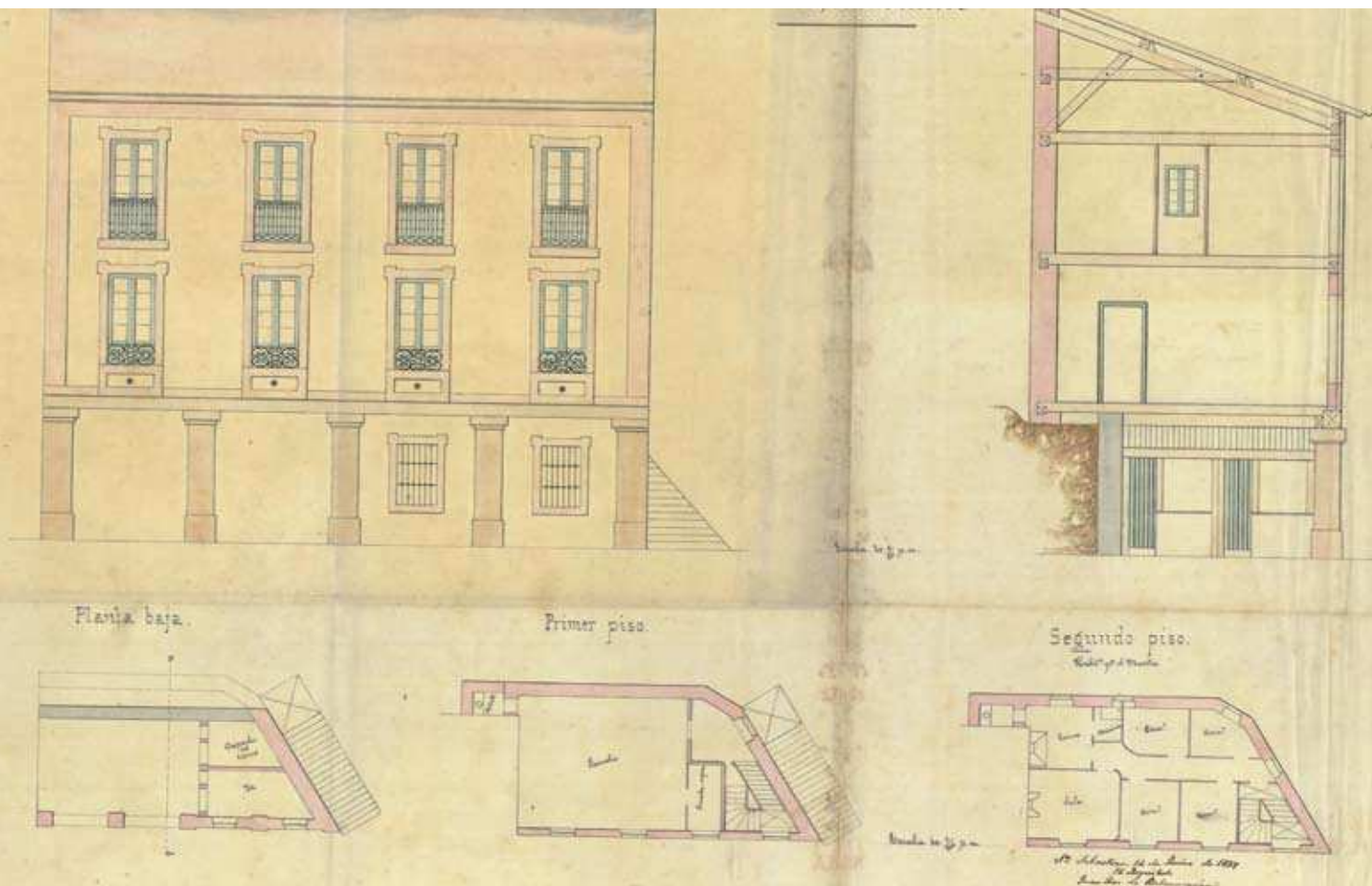
ESCUELAS⁴⁴

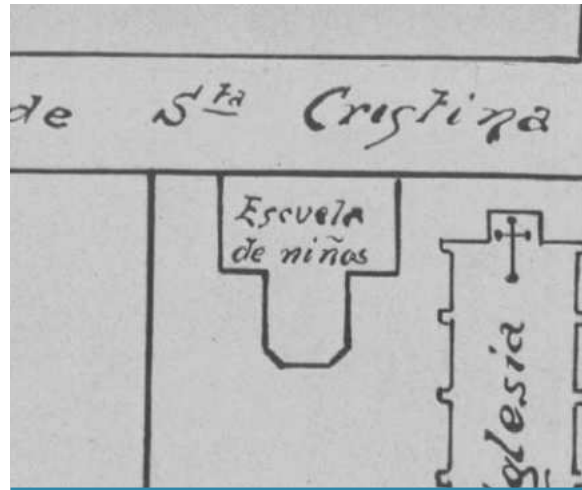
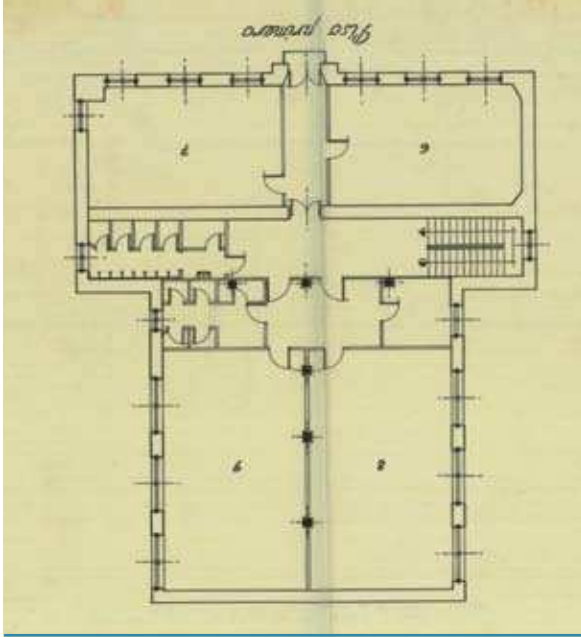
El carácter industrial del pueblo marcará también el tipo de educación que se ofrezca en sus establecimientos. Por ello, no se ofrecerá una educación orientada hacia la agricultura, por ejemplo, sino hacía la gestión empresarial y la contabilidad, el diseño, el dibujo y la formación profesional (Artes y Oficios) o los estudios náuticos. No obstante, en este capítulo queremos sólo apuntar los espacios educativos más relevantes, siempre en relación con el desarrollo urbano del pueblo y su huella física en el mismo.

Los años 30 en Trintxerpe están marcados por la reivindicación de espacios libres y escuela. Los vecinos y empresas locales denuncian en el ayuntamiento la falta de lugares para el esparcimiento común, y el miedo a los atropellos, derivado, todo ello, de la no existencia de una plaza ni de lugares aislados del tráfico y las fábricas integrados en la trama urbana. Y unen a esto una petición formal para abrir una escuela, pues dicen carecer de ella. (si bien en 1926 Trinidad Salaberrria da ya clases a 110 niños y niñas en su escuela mixta, número que espera aumente con las nuevas casas –las de Agirregabiria seguramente- e incluso presenta solicitud para dar clases nocturnas a adultos.)

La respuesta inicial del ayuntamiento no satisface al vecindario, pues coloca estos espacios en uno de los extremos del pueblo (parece que hacia la actual Plaza de los Gudaris), lo que es calificado de insano y peligroso, por lo que estos solicitan que plaza y escuela ocupen terrenos del caserío Illunbe, por estar bien situados, ser higiénicos, céntricos y quedar fuera del recinto industrial. La petición va acompañada de firmas y sellos y no caerá en saco roto, pues en 1932 que 160 niños y las 180 niñas obtendrán un local donde poder estudiar, situado e los bajos de la antigua Francisco Andonaegi 9 (Euskadi Etorbidea). Pero se trata de una solución provisional, pues está en marcha el estudio de un nuevo edificio para el

Primitivo edificio dedicado a escuela en San Pedro, datado por Juan José Belaunzan en 1887, situado en Herriko Plaza, junto a la tenencia de alcaldía. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaako Udal Artxiboa: 300-19.





Ubicación y una de las plantas de las escuelas financiadas en Antxo por Biteri.



La elección de terreno para el edificio alargó en el tiempo la construcción de las escuelas de Trintxerpe, y la guerra lo retrasó aún más. Elizalde en 1944 actualizó la fachada original dibujada aquí por Elgarresta en 1933. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa.

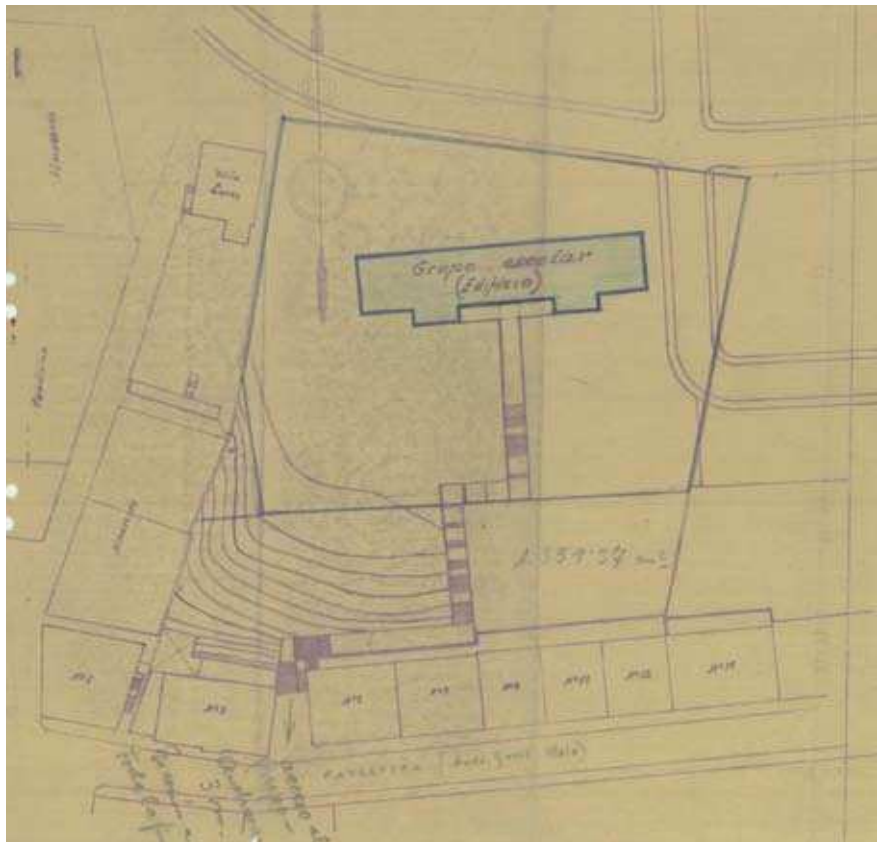
que proponen tierras Zapirain-Berra (Illunbe) y Andonae-gi. En abril de 1933 incluso se baraja la posibilidad de organizar un referéndum para que elija el vecindario, si bien finalmente se opta por terrenos de Ziganda, pegantes a los de Illunbe.

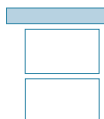
La guerra paralizará este proyecto, inaugurándose la nueva escuela en 1947, bajo la advocación favorita utilizada para ocultar el nombre de Trintxerpe: Nuestra Señora del Carmen.

En 1965, estos locales serán insuficientes para los 1.000 niños y niñas que los usan, esparcidos no sólo por aulas, también por todo tipo de edificios auxiliares, lo que motivará su ampliación a principios de los años 70. Este conjunto ha sido recientemente modernizado.

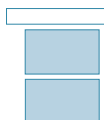
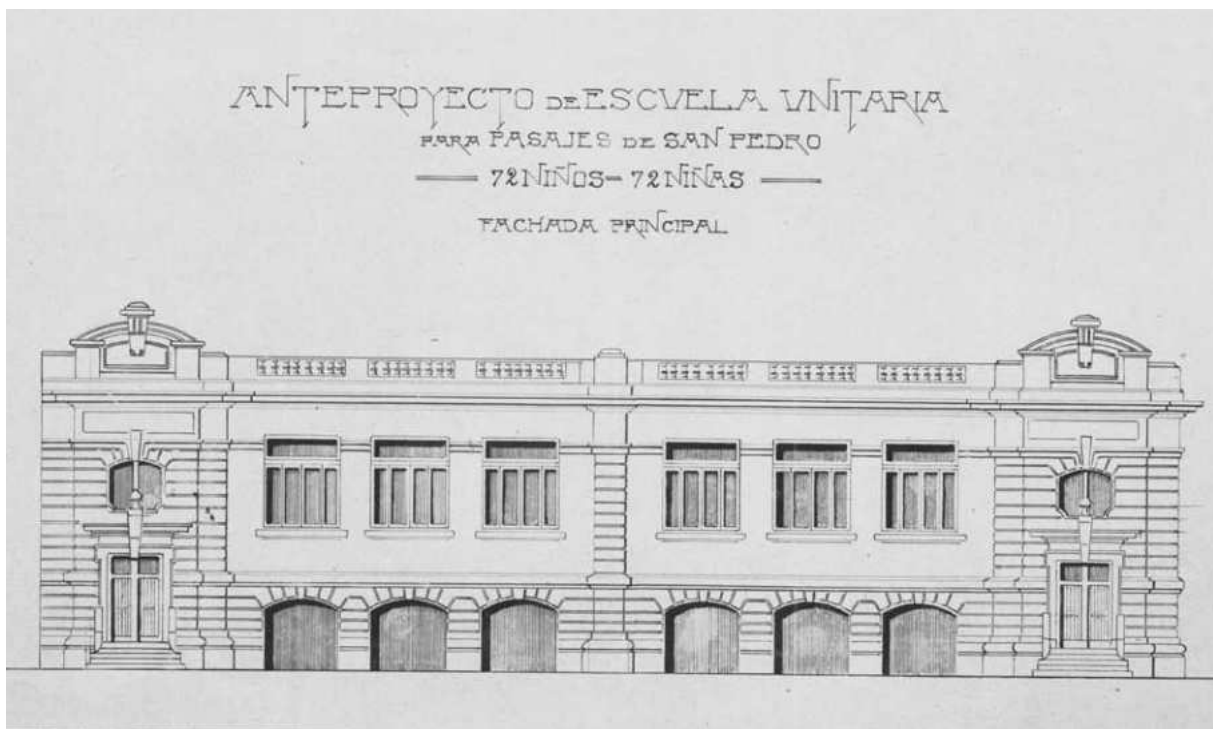
El filántropo Biteri promocionó la creación de escuelas por toda la provincia. También en Pasaia, donde fundó dos en 1905, levantadas por el arquitecto Juan José Aginaga: una en Donibane, dentro del recinto industrial del barrio de Bizkaia (en ruina en 1969 y derribada en 1984); y otra, más conocida, en Antxo. La de Donibane ya ha quedado pequeña en 1935, pues urge una mayor cabida para atender al aumento de niños y niñas.

La de Antxo, en un principio, venía a poner algo de paz en los ya habituales cruces de denuncias y amenazas

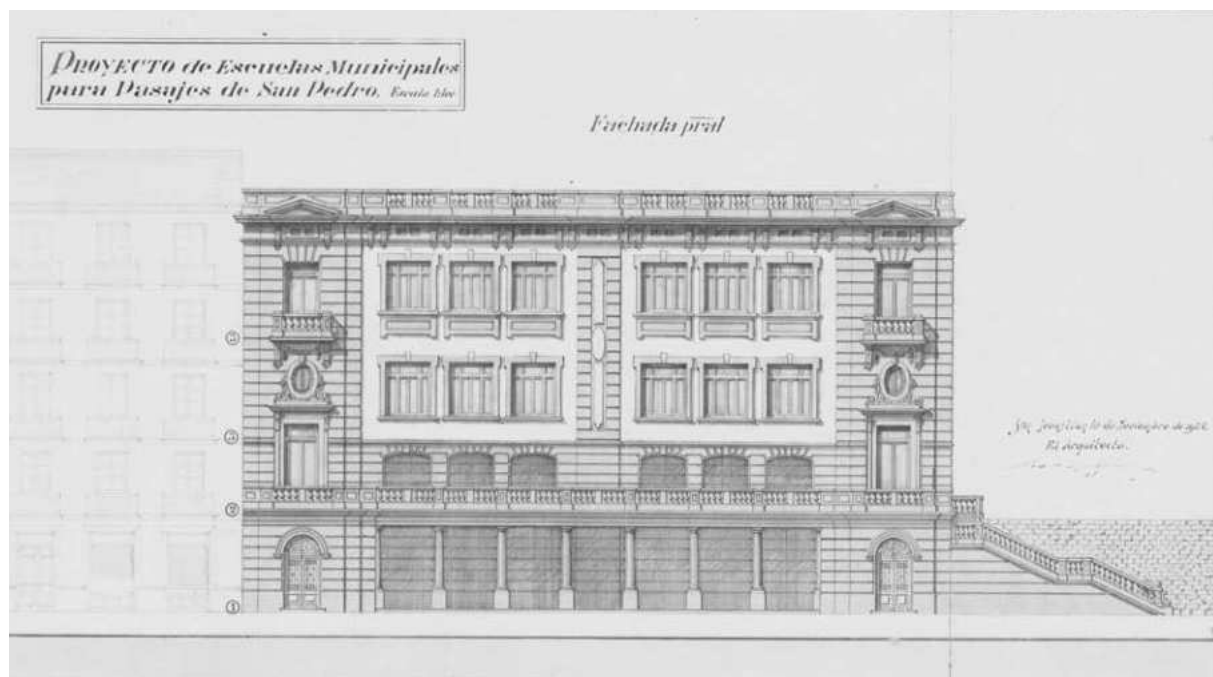




En el barrio de Bizkaia, la superficie entre los dos grandes palacios (Martinarena-Barranco y Arizabalo) estuvo ocupada por diferentes y variadas, pero siempre amontonadas, estructuras. Entre ellas, junto a la fábrica de porcelana, las escuelas. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 1152-27.*



Pedro Gaiztarro firmó algunas actuaciones en San Pedro, como la de las escuelas en 1922, antes de emprender otros interesantes proyectos en Donosti. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 300-17.*



entre Altza y Antxo, pues tampoco se pusieron de acuerdo sobre la gestión de la escuela que debían compartir desde 1897 y cuyo desarrollo, además, irá siempre parejo en la gestión al de la construcción de la iglesia^{XIII}. La Junta de Enseñanza había propuesto con anterioridad reducir el número de escuelas elementales para mejorar la calidad de la enseñanza, pasando de cuatro a dos.

Las de mejorarán la situación pero aún en 1932 se define el local de la escuela de niños como "local o barraca" en la que hace falta estufa.

También la puesta en marcha de Don Bosco hay que relacionarla con la voluntad del Duque de Mandas, expresada en su testamento, de levantar una escuela de estas características.

En San Pedro, por su parte, en 1916 el estado de la escuela es calificado como "lastimoso", pero la construcción definitiva no se acometerá hasta 1923-1924, ofreciendo un edificio de gran porte que, no obstante, es difícil contemplar por su emplazamiento.

XIII - Antxoko heziketari dagokionez, Antxoko Historia Mintegia egiten ari den lana aipatu nahi dugu.

NUEVOS ACCESOS

Si topo-tren-carretera marcaban el desarrollo urbano en Antxo, y una vez afianzada a finales del diecinueve la entrada de Donibane por Erroteta permitiendo el paso al pueblo a la altura de la costa y no ya a media ladera, en la otra orilla, quedaba por convertir la entrada a Trintxerpe en una vía de comunicación capaz de soportar el enorme tráfico al que se verá sometida. Ya en 1889 se solicitaba a la Administración del Puerto la construcción de una carretera "por donde se halla el cierre debajo de Illumbe en la dársena de la Herrera". Y, una vez abierta esta, la preocupación será mantenerla, pues los desmontes y el barro crean frecuentes quejas en el tramo de Gomistegi a Salinas en la década de 1920, recordando las descripciones de 100 años atrás al verse obligados a pasar y andar sobre barro amontonado. Pero será en junio de 1926, por lo tanto una vez levantadas las nuevas casas, cuando los industriales y vecinos de San Pedro soliciten a la Diputación, de quien depende este tramo, el arreglo de la carretera, especialmente el tramo entre Uriarte y Artola-enea, donde la curva pronunciada que rodea la loma de Gomistegi, impide ver si viene alguien en sentido contrario o si algún peatón está atravesando la carretera.

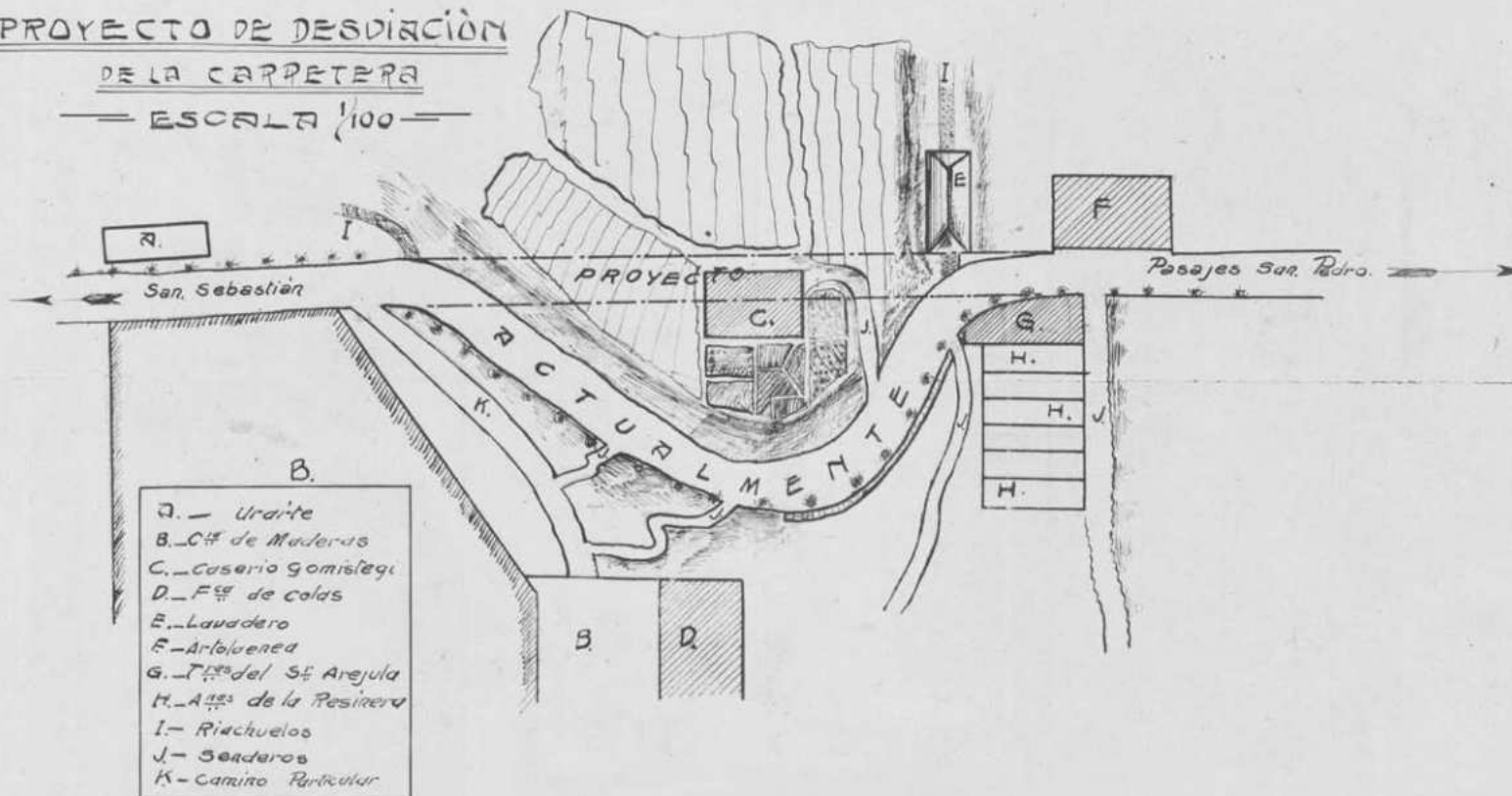
Precisamente, acceder a esa carretera de Donostia sigue siendo una prioridad, toda vez que la escollera de Salinas

Básicamente se trata de trazar una línea recta, recortando la loma desde la que Gomistegi dominaba este extremo del puerto. Se trata de una obra que beneficiaría también a la carretera general, ayudándola a descongestionarla, sobre todo en verano, y que ayudaría a separar el tráfico hacia Donostia. Archivo Municipal de Pasaia - Pasaia Udal Artxiboa: 306-19.

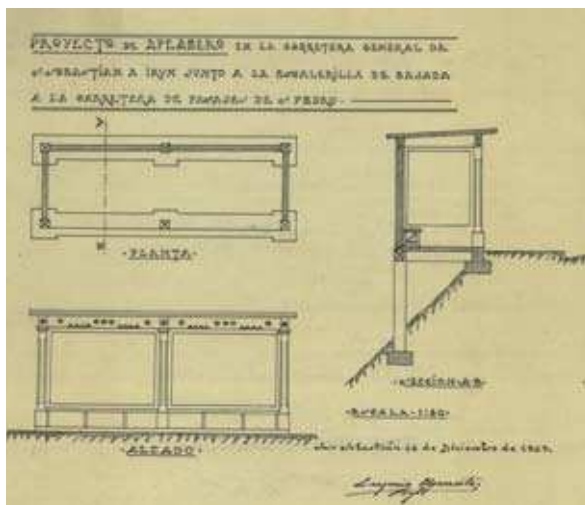
PROYECTO DE DESVIACIÓN

DE LA CARRETERA

ESCALA 1/100

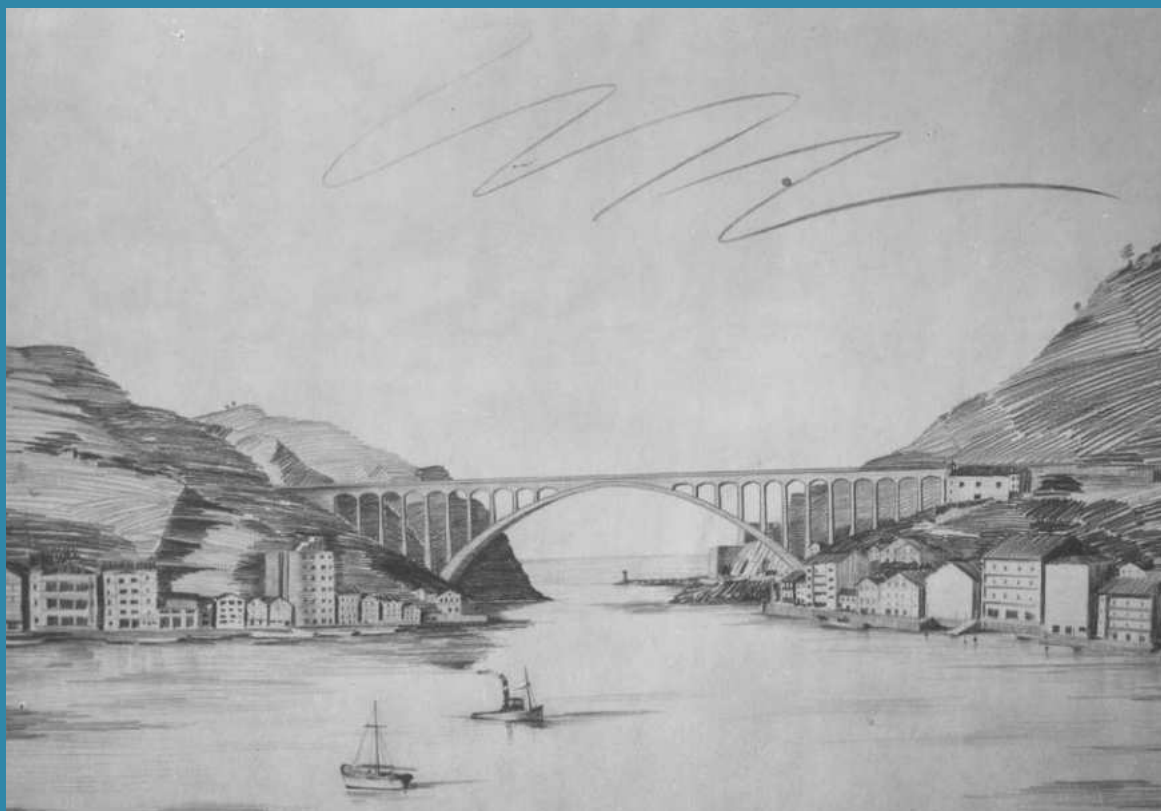


El primer refugio de escalerrilas data de 1929.
 Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: P-004.



que franqueaba el paso había sido desmontada. Para solventar esta carencia, en 1879 se propuso la construcción de un puente entre ambas orillas, pero, finalmente, se opta por establecer un servicio de transporte marítimo, servicio que se mantuvo, al menos, hasta la guerra. Y, del mismo modo, se solicita, en 1888 y en 1913, que el tranvía intenta llegue hasta su casco urbano. En el mismo intento por salir a la carretera general podemos situar el proyecto de apeadero de escalerrilas, que data de 1929^{XIV}.

XIV - Como curiosidad podemos decir que en 1947 se registra una solicitud para instalar en el apeadero un puesto de fruta, vino y caramelos, que resulta desestimada por lo reducido del lugar.



El proyecto conocido como carretera de Escario presentaba un trayecto que unía Hondarrribia y Donostia por la costa, haciendo de esta vía de comunicación un recorrido turístico entre las dos localidades, sacando este tipo de tráfico de la carretera principal, que mostraba ya evidentes signos de saturación en los años 50. El paso de la bahía se solucionaba con un puente y desde Trintxerpe y San Pedro se accedía directamente desde los barrios altos. Este proyecto es calificado por el ayuntamiento como inútil, caro, peligroso y perjudicial. Con estas duras palabras, no

olvidemos que expresadas en 1955, el alcalde protesta ante este proyecto al que no le ve ningún sentido, ni siquiera como enlace con el aeropuerto, y que amenaza con hipotecar Trintxerpe y San Pedro justo antes de la ocupación de la futura calle Azkuene. La respuesta de Diputación, una vez apartado el proyecto, es muy significativa, pues a la notificación se añade un elocuente: “afortunadamente para vosotros”.
 Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 693-1

FRONTÓN DE SAN PEDRO

Al igual que otras infraestructuras, la iniciativa de edificación del frontón de San Pedro fue particular. Comunicada el 10 de enero de 1878, el Ayuntamiento aceptó la iniciativa debido al poco espacio con que contaban los vecinos para su diversión, especialmente los jóvenes, ya que sólo se disponía de la plazuela situada junto a la iglesia *la cual además de ser sumamente angosta sirve para recrearse al tamboril la gente en los días festivos y lo que es mas de calle publica pues es continuación de esta y por ella tiene que pasar todo el que al pueblo llega por no tener esta mas de una calle.*

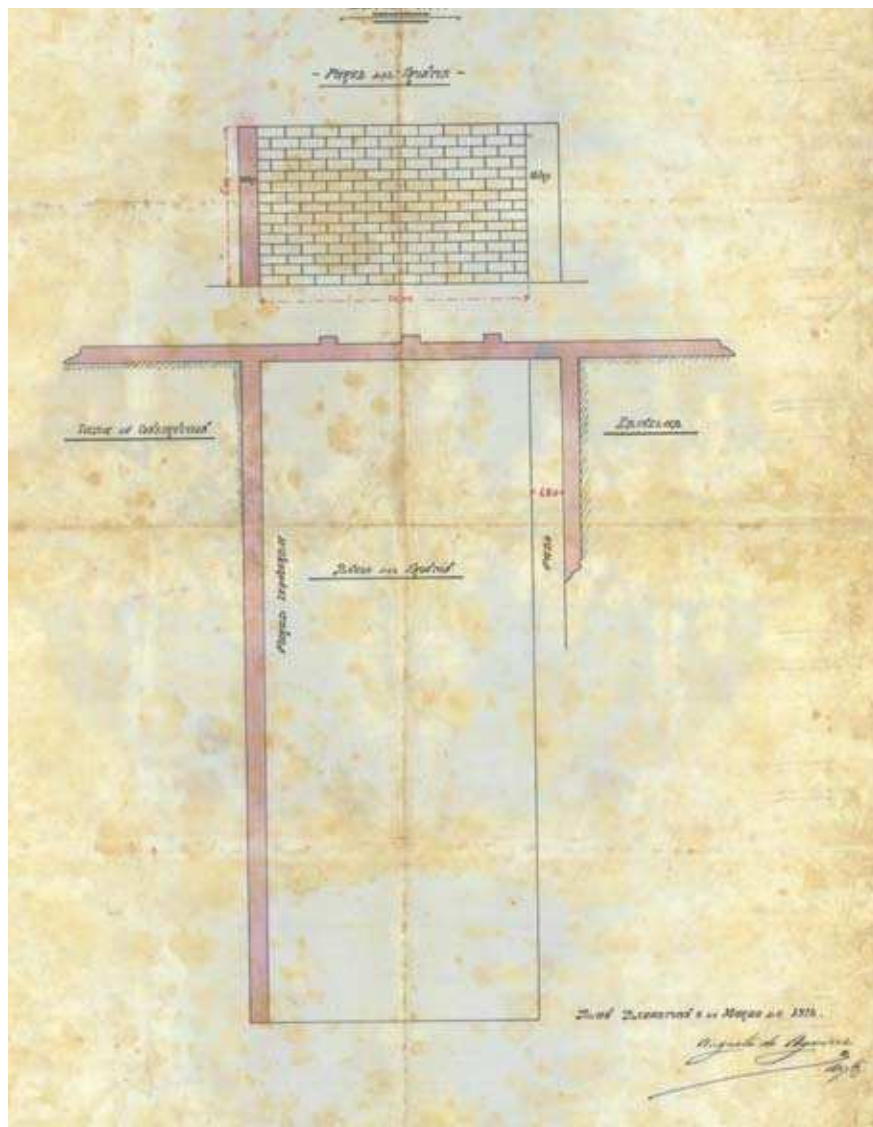
Para su construcción se destinó Salbio, solicitándose la venta de un terreno que bañaba el mar a la Sociedad de Fomento del Puerto de Pasajes. Ésta notificó la imposibilidad de hacer ventas o cesiones por más de 10 años, imponiendo además como condición que solicitaría el uso del terreno en caso de tener necesidad de él⁴⁵.

No fueron los únicos terrenos que se buscaron para construir la infraestructura deportiva, pues es necesario también parte del terreno de Zamatete, lo que acarrea diferencias entre la familia del Marqués de Seoane: el 29 de septiembre se da cuenta de la diferencia de opiniones entre el administrador del Marqués de Seoane y el propio Marqués sobre la cesión de parte de terrenos del caserío Zamatete para este fin: *si bien dijo que él no [José María Pérez-Caballero] era dueño de dicho terreno sino sola y unicamente administrador de una parte, pues lo tenía proindiviso su señora cuñada, la Excelentísima Señora Marquesa de Seoane y su hija, la señorita doña Sagrario Pérez-Caballero, pero que lo que estaba de su parte no obstruyendo el camino, no tenía inconveniente en cederlo condicionadamente; pero que habiendose visto después con el Excelentísimo Señor Marqués de Seoane, éste les dijo que no cedería ni como donación ni como venta ni de manera alguna ni una pulgada de terreno perteneciente a su señora, y que por tanto, ya podía el Ayuntamiento ver si podía construir el juego sin llegar a los terrenos de su señora.*

Las obras finalizaron en 1881, según consta en el acta de 12 de junio –y en el propio frontis– y se utilizaron materiales elegidos: piedra, procedente de la cantera de Kalparra; arena del Urumea, extraída a la altura del puente de Santa Catalina; y cal del Ernio

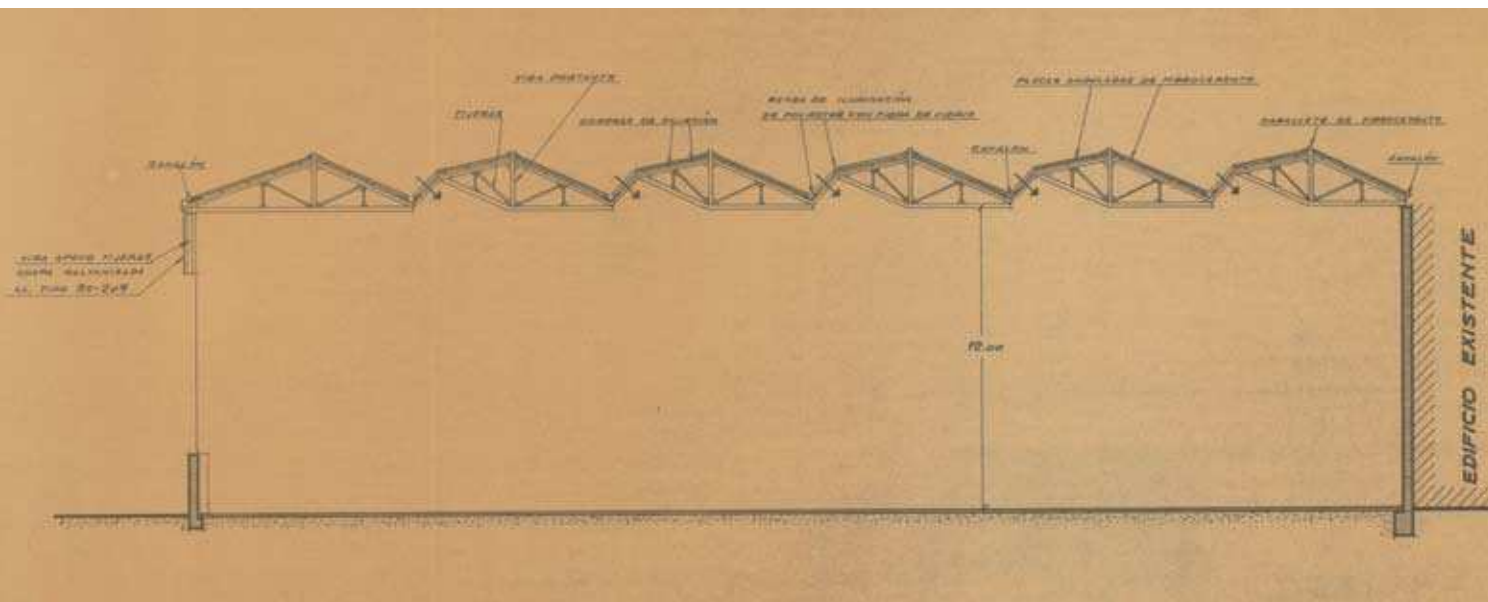
El frontón contaba con pared de rebote, y estaba provisto de unas barreras-banquetas, que se podían armar o desarmar para otros usos que no fueran los partidos de pelotas. De hecho, se realizan novilladas en el recinto.

Era, por lo tanto, apto para jugar a pala y cesta, pero su uso fue cambiando con el tiempo. Así, en noviembre de 1924, se planteó la posibilidad de derribar las gradas



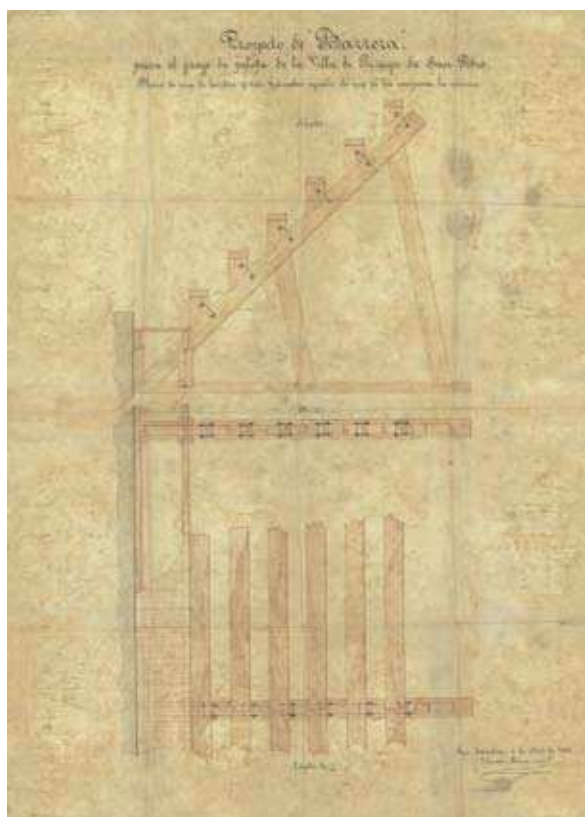
Croquis para el frontón de Antxo, pegante a las escuelas. Firmado por Augusto Agirre en 1912. Archivo Municipal de Pasaja – Pasaiako Udal Artxiboa: 303-3.

y pared de rebote, cuyo material se destinaría a la construcción de la calle y rampa, de acuerdo con lo convenido con la Sociedad General del Puerto. Hubo disparidad de opiniones al respecto: algunos concejales (Arana)



Las piezas móviles para cerrar el frontón de San Pedro (en la imagen de abajo) fueron ideadas por el arquitecto Sebastián Kamio a la vez que se construía el mismo. Casi 100 años después, en 1981, se planteó cubrir el frontón, tras haber sufrido ya severas modificaciones, sobre todo en su longitud.

Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 1794-2, P-026.



pensaban que quitar la pared del fondo abriría el frontón a la carretera, poniendo en peligro a las personas que jugasen a pala o a cesta, *pues es natural que al recoger la pelota que va a la carretera, bien puede pasar en aquel momento un automóvil o cualquier vehículo, que podría dejarle tendido y sin vida en aquel lugar*. Otros, por su parte, eran favorables a este derribo porque desde hacía tiempo no se jugaba a ninguna de las dos modalidades

y además *la aspiración del vecindario es el dejar reformada aquella, dando lugar a que de una plaza ancha y espaciosa para esparcimiento del público ya que hoy carece de lugar apropiado*. Finalmente también se planteó una opción intermedia con el derribo de las gradas de piedra existente, que permitirían dotar de un espacio amplio para “plaza de recreo”, pero manteniendo la pared de rebote. Para evitar accidentes y pelotazos a los niños que jugasen junto al frontón, se planteaba la colocación de un alambrado.

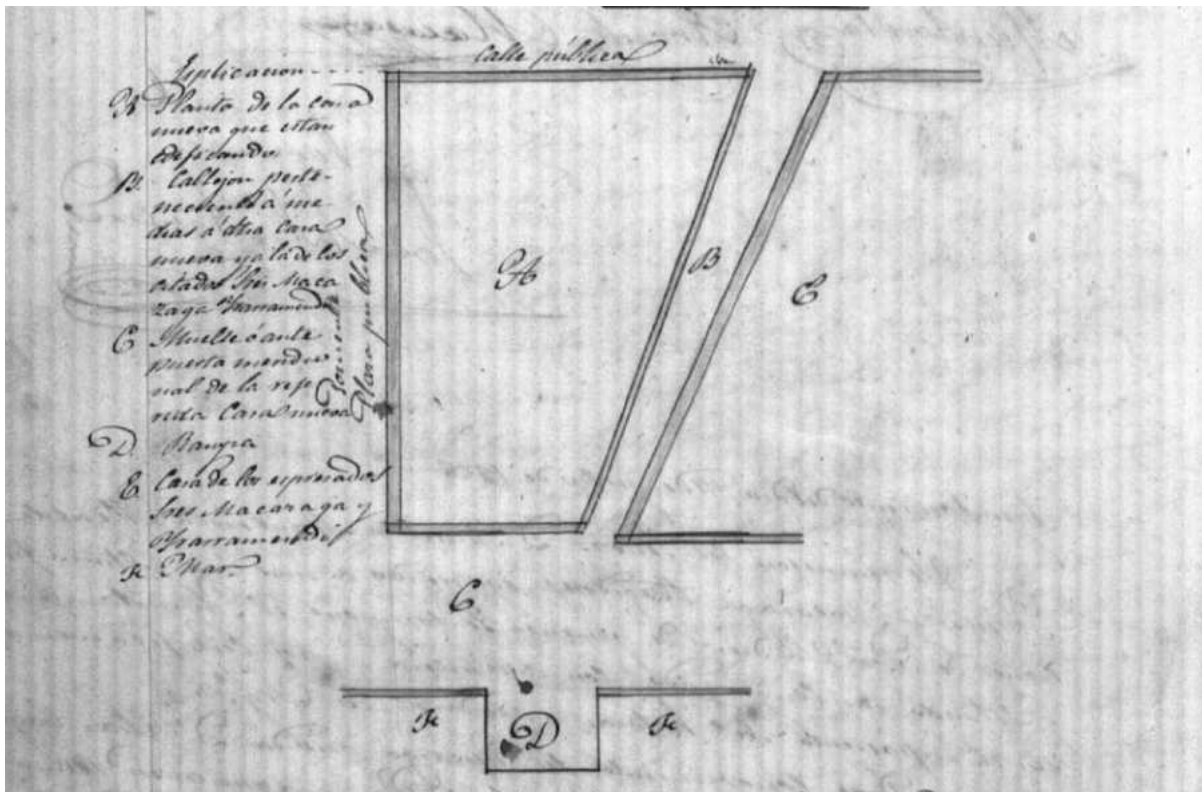
Un mes más tarde se decidió desmontar las gradas y bajar la pared trasera del rebote 6 metros, dejando el resto. Para aprovechar este material sobrante, se propuso edificar el kiosko. Es decir, no había tampoco una planificación del espacio, sino un reaprovechamiento de materiales según la necesidad o moda del momento.

Posteriormente, el 18 de febrero de 1926 ya se solicitaba la reforma para derribar totalmente la pared de rebote aunque, curiosamente, el 18 de junio de ese mismo año ya se replanteaba la necesidad de elevar las paredes izquierda y trasera.

Hasta la reciente intervención de 2010 que integra plaza y frontón, no podemos dejar de mencionar el proyecto de 1972-1975, para cubrir el frontón.

FRONTÓN DE DONIBANE

Donibane es el distrito pasaitarra con el frontón más antiguo, mantenido prácticamente intacto hasta la fecha. El acta del 11 de julio de 1858 nos aporta la información básica sobre su construcción, pero nos resistimos a dejar sin señalar cómo otro documento de mediados del diecinueve vuelve a dejar de manifiesto el estado de ruina



general anterior a la industrialización, siendo las escasas perspectivas de crecimiento o edificación claves en la adecuación del espacio de la plaza para frontón: Diose conocimiento del descargo que da Don Elías Cayetano de Osinalde, maestro de obras y agrimensor, vecino de la Ciudad de San Sebastián, en cumplimiento del encargo conferido en sesión de dos del corriente mes, siendo su contesto literal del tenor siguiente: En desempeño de la comisión conferida por el Ylustre Ayuntamiento del Barrio de San Juan de la villa de Pasages a mi el infraescrito Maestro aprobado, para la medición y tasación del terreno que ocupa la casa de nueva planta que Don Adrian Gasis y otras interesadas están edificando en la parte oriental de la plaza pública de dicha villa confinando por la parte oriental con otra casa nº (blanco), propia de Don Fernando Macazaga y Don Santiago Yraramendi, por el mediodía con la mar, por el poniente con la misma plaza pública y por el norte con la calle así bien pública, el qual en su totalidad contiene de área setecientos cincuenta y cuatro codos cuadrados de tierras con inclusión del muelle o antepuerta meridional, y la mitad del callejon perteneciente a ambas casas a seis reales el codo, en atención a su localidad que es de las mejores del pueblo que importan cuatro mil quinientas veinte y cuatro reales vellón, para mejor inteligencia presentó el croquis que he levantado sobre el mismo terreno.

San Sebastián, 9 de julio de 1858

Explicación

A. Planta de la casa nueva que están edificando.

B. Callejon perteneciente a medias a otra casa nueva y a la de los citados Sres. Macazaga Yraramendi

C. Muelle o antepuerta meridional de la referida casa nueva.

D. Rampa

E. Casa de los espresados Sres. Macazaga y Yraramendi.

K. Mar.

Así mismo ha reconocido por encargo del mismo Ayuntamiento el paredón del rebote de la plaza pública en el cual está enlosada la casa de nueva planta que se halla construyendo Don Adrián Gasis y demás interesados de esta vecindad a fin de graduar canon a reconocimiento que el citado Ayuntamiento anualmente intenta exigir y soy de parecer que en consideración al remate público y hermohear la caveza de la misma y no haberse abierto ninguna ventana en dicho paredon, podían exigirse cuatro reales de vellón anuales por día del espresado reconocimiento puesto que el relatado paredón queda haciendo el mismo servicio a que está destinado para el público. Fecha ut supra. Osinalde.

El Ayuntamiento enterado del croquis que precede y considerando que hace el periodo de muchos años no se ha construido ninguna casa y que muchas de las que existen se han caido y otras se hallan enteramente inhabitables, y a este paso, de no haber quien construya tampoco ha de haber localidad suficiente para poder

acomodarse las gentes de este vecindario, y por otra parte, siendo muy del caso al ornato público la concesión que se pide, no puede menos de concedérsele para que según el esperto de la medición que contiene el área del solar es de setecientos cincuenta y cuatro codos cuadrados con inclusión del muelle o antepuerta meridional y la mitad del callejón perteneciente a las dos casas a los que deducidos los cuatrocientos y diez codos cuadrados comprados a los herederos del finado Don José Feliz de Lataza, queda ahora reducidas a trescientos cuarenta y cuatro codos, también cuadrados, a razón de seis reales cada uno importa su valor a la suma de dos mil sesenta y cuatro reales de vellón, no puede menos que accederse a la pretensión de la referida Doña Estefanía para que construya la casa que apetece y que la relacionada cantidad de las dos mil sesenta y cuatro reales de vellón, se la entregue al Tesorero de propios y arbitrios de esta Villa, Don Juan Fernando Saiz, como también los cuatro reales de vellón anuales por vía de reconocimiento del paredón que tiene por frente de la plaza en que se halla enlazada.

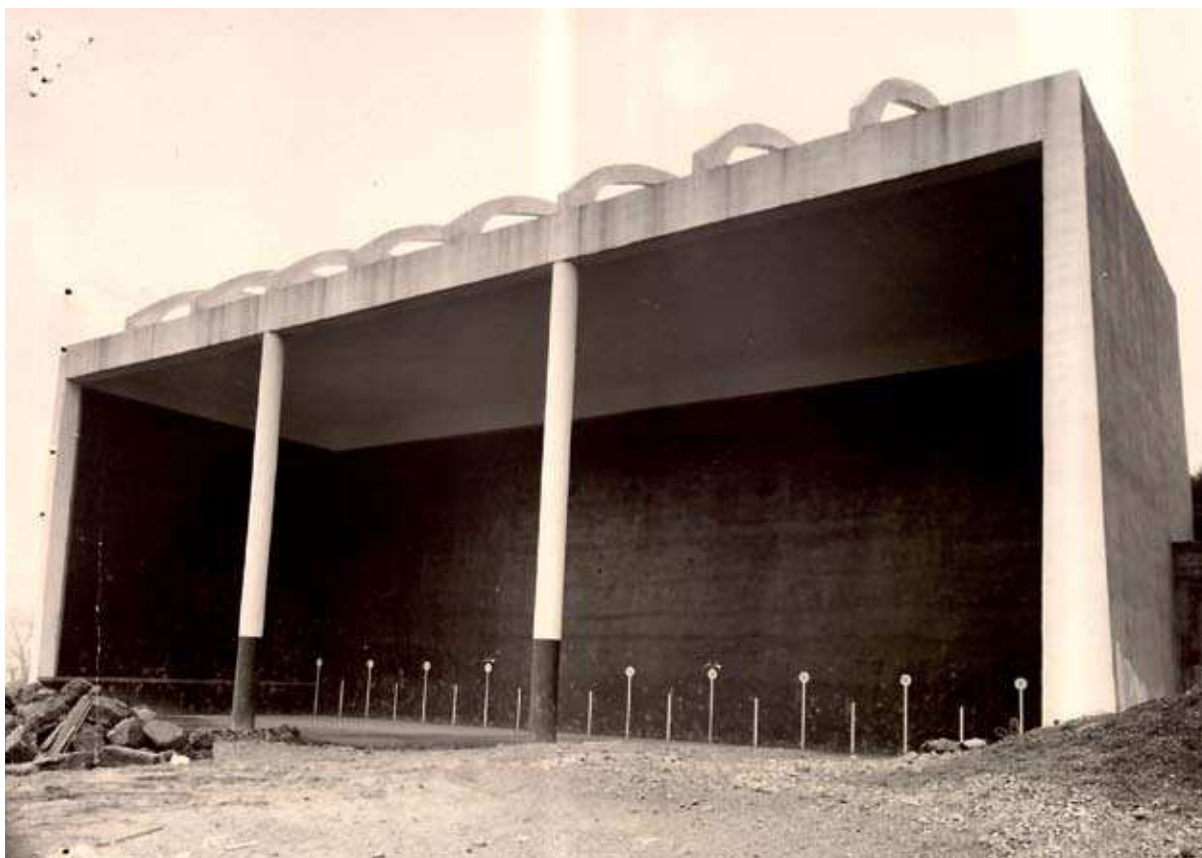
La mayor parte de las noticias que tenemos sobre frontones en Donibane van a ser relacionadas con reformas. Sin embargo, en el acta del 2 de abril de 1936 se deja constancia sobre la posibilidad de edificar un nuevo frontón en terrenos del ayuntamiento. Posiblemente la Guerra Civil impidió que este proyecto saliese adelante y se retomase algunos años más adelante. Al menos sabemos que el 25 mayo de 1947 se aprobó el presupuesto presentado por el arquitecto Félix Llanos. Cuestión que se desestimó en agosto de 1948 junto a otras partidas, debido a la excesiva carga que suponían en el presupuesto. Este proyecto no se retomará hasta finales de los 60, cuando el 19 de mayo de 1969 se aceptaba la donación condicional realizada por José Antonio Lizarazu Lekuona, constructor del Polígono Bordaundi, en relación a la construcción de un frontón cubierto y locales bajo el mismo en esa zona: *Se da lectura al escrito que presenta don José Lizarazu Lekuona, vecino de San Sebastián, por el que se compromete a efectuar la construcción de un frontón cubierto y locales bajo el mismo, así como la urbanización correspondiente (...), y a ceder dichas obras, una vez terminadas, a este Ayuntamiento, con la condición de que han de destinarse al servicio público deportivo, reservándose el donante el derecho de revertir a su propiedad las edificaciones en el caso de que no se destinen por el Ayuntamiento al fin expresado.*

En el caso del frontón de Antxo, la iniciativa de su construcción, una vez más, partió de Mariano Arrieta, de quien en julio de 1906, se señalaba que: *intenta construir en terreno de su propiedad un cubierto de 9 m. de largo por 6 de ancho en el que formará un frontón o juego de pelota pequeño, para que los niños de las escuelas puedan recrearse a este juego; que esta misma plaza servirá de entretenimiento a los mayores sin que por su ocupación se exija retribución*

alguna, puesto que el frontón será público y gratuito; al mismo tiempo, añade, levantará también a sus espensas un kiosko donde se pueda tocar la música los días que crea conveniente. Para lo cual presenta a examen y aprobación del Ayuntamiento el plano levantado al efecto...

Para llevar a cabo dicho proyecto fue necesario comprar terrenos entre las escuelas de Biteri y la plaza de Antxo al Duque de Mandas (11, julio 1909). Pocos años más tarde, el 5 de marzo de 1911, ése enviaba un oficio al Ayuntamiento en el que se mostraba dispuesto a hacer una donación de terreno de 1.000 m², situado en la charca o depósito de aguas, aunque exigiendo garantías sobre su uso y ligando la cesión a obras de saneamiento y alcantarillado a cargo del ayuntamiento: *con destino exclusiva y unicamente a plaza pública para el esparcimiento del vecindario. Así nunca, en ningún tiempo se levantará en el expresado solar ninguna construcción, ora definitiva y permanente, ora provisional y temporal, bien de piedra, ladrillo, cemento, hierro madera. En el terreno que donaré podrá haber solamente arboles. En cambio de esta cesión gratuita, el Ayuntamiento de Pasajes se comprometerá a sanear inmediatamente el resto del depósito y a tenerlo en todo tiempo en buenas condiciones, estableciendo a este fin y desde luego dos trompas que se moverán por sí solas y además una compuerta movable por medio de engranaje u otro medio adecuado; y que abierta a voluntad, facilite la operación de las trompas.*

El propio prócer donostiarra indicaba poco después que dicho terreno no estaba destinado a frontón; para ello realizaba otra donación, esta vez de un terreno de 491 metros, “comprendido en la letra F de su plano, junto al ferrocarril de Bilbao, hasta la calle María Cristina”. Como en el caso de la plaza, la nueva parcela tendría un solo uso. Aunque el Ayuntamiento aceptó esta donación, consideró insuficiente este nuevo terreno y decidió cambiar el emplazamiento inicial a través de una permuta entre esa parcela y una de Manuel Miranda, donde se encontraba una casa de nueva planta. Precisamente este fue uno de los factores que impulsaron al consistorio pasaitarra a llevar a cabo el trueque, pues se pensó que la pared izquierda de esa casa serviría de frontis. Las condiciones para realizar este intercambio fueron las siguientes: 1.- *El Ayuntamiento de esta Villa sugroga (sic) del terreno de 564 metros que le fue cedido por el Excmo. Sr. Duque de Mandas, en la manzana letra F del barrio de Molinao, un trozo de 266 m² que constituía finca independiente, lindante con la Avenida de María Cristina y lo cede a Don Manuel Miranda. 2.- Don Manuel Miranda cede a su vez al Ayuntamiento de esta Villa el terreno de 360 m² que posee por título de compra en la referida manzana. 3.- Don Manuel Miranda construirá por cuenta propia, pegante al edificio que proyecta levantar en el terreno que le cede el Ayuntamiento, un frontón destinado a juego de pelota. Este frontón, cuyas medidas y elementos que han de entrar en su construcción se determinarán en un documento suscripto por ambas partes, y que serán los mismos que se detallan en el presupuesto presentado al Ayuntamiento, será de pro-*



piedad de la Villa. 4º.- En la referida construcción entrará también el pavimento de dicho frontón. 5º.- El Ayuntamiento abonará a Don Manuel Miranda por la ejecución de las referidas obras, traslado del edificio comenzado en su anterior terreno, al que ahora adquiere este, la suma de siete mil pesetas en la forma que convengan las partes. 6º.- Todo el terreno que el Ayuntamiento adquiere en la manzana letra F indicada o sea, lo que anteriormente posee la parte donada por el Señor Duque de Mandas y el trozo que le cede el Señor Miranda se destinarán en todo tiempo a plaza pública sin que pueda edificar en ella bajo ningún concepto. 7º.- El terreno que queda entra lo cedido al Señor Miranda por el Ayuntamiento y el trozo adquirido por el Ferrocarril a la frontera francesa, se destinará a camino para el público que se dirija bien a la calle de San Sebastián o bien a la Avenida de María Cristina. 8º.- Una vez que actual acuerdo haya pasado por todos sus trámites y cualquiera el carácter de firme, se otorgarán las escrituras públicas correspondientes en las que se harán constar los linderos referentes al trozo que cede el Ayuntamiento, precediendo a este efecto a practicar el oportuno trabajo⁴⁶.

Conviene señalar que existieron algunas discrepancias entre los propios concejales sobre la utilidad de esta nueva infraestructura. Se trata de un reflejo de una de las particularidades que han tenido a lo largo de su historia unida los distritos pasaitarras en relación con la instalación un nuevo

servicio en uno de ellos y la posterior multiplicación de dicha función. Es el acta del 3 de junio de 1911 la que nos aporta esta cuestión: *El señor Presidente suplica a los señores concejales expongan su parecer acerca del terreno donde se intenta levantar un frontón en Ancho. El señor Goicoechea contesta que ha estado en el lugar fijado y ha observado que dado caso de que el Ayuntamiento proceda a la compra del terreno para la construcción de un frontón, resultará que tiene que invertir mucho dinero y no estando el Ayuntamiento en situación de gastar, no procede a que se compre terreno ni se contruya frontón. El señor Arrillaga, José, a su vez dice que ninguna falta hace en Ancho el frontón y que por lo tanto se opondrá a que se lleve a cabo una obra de tal naturaleza, donde se ha de invertir sin beneficio una suma de mucha importancia. El señor Salaverria contesta a ambos señores exponiendo que el barrio de Ancho necesita un frontón donde puedan entretenerse los jóvenes, ya que San Juan y San Pedro existen, que atendiendo al número de vecinos que cuenta a la recaudación que obtiene y demás circunstancias, precisa la construcción de un frontón y por lo tanto es de opinión se lleve a cabo esta obra.*

Las obras levantaron algunas quejas debido a la falta de calidad del material así como por parte de los propios vecinos, que reclamaban nuevas obras de subida de altura del frontis, ampliación de la pared izquierda y alzar una pequeña puerta entre la línea del frontón y las escuelas, para poner

Obviamente, dentro de todo este proceso Trintxerpe no podía mantenerse al margen, aunque la construcción de un frontón en el nuevo distrito se llevó a cabo varias décadas más tarde. En concreto, en octubre de 1962 ya se planteaba la posibilidad de edificar un frontón cubierto en los terrenos adquiridos a Andonaegui, cerca de la plaza pública de Trintxerpe, y cuyo proyecto había realizado otro de los arquitectos que se prodigó en Pasaia, Ricardo Olan Añibarro. Las obras ya estaban en marcha en marzo de 1965. El frontón fue parte del parque de Andonaegi, hasta la remodelación de todo el conjunto. Olan explica la elección de esta cubierta plana que se autosustenta en la parte superior como una alternativa moderna, barata e innovadora y destaca el cuidado con el que se ha escogido la orientación del frontón, algo que no ha sucedido con el nuevo. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 323-1.*

en comunicación con la calle Santa Cristina, argumentando que esta última obra se reflejaba en el plano mostrado. Posteriormente se reformó el frontón y se prolongó la longitud del muro izquierdo, gracias a la cesión de terreno realizada por Miranda (1923-IV-14 y 1927-V-12).

VICTOR HUGO

Si en algunas de las infraestructuras que responden a las necesidades básicas del vecindario (mercado, matadero, etc.) hemos podido constatar una iniciativa particular, en similares términos debemos hablar del ocio y, en este caso, de los museos. Ciertamente Pasaia no ha tenido una tradición museística o unas instalaciones vinculadas a la exposición de diversos objetos de carácter histórico continuada, pero tampoco podemos olvidar que sí ha habido algunas iniciativas. Especialmente destacable ha sido la del Museo Víctor Hugo, derivado de la estancia que el escritor protagonizó durante varios días en Pasai Donibane.

*Archivo Fotográfico
de la Autoridad
Portuaria de Pasaia.*



Al igual que en otros casos, también el apoyo del consistorio pasaitarra resultó evidente en este caso. El 6 de octubre de 1903 ya se planteaba por el alcalde de Pasaia la posibilidad de apoyar al impulsor del mismo, Déroulède, a quien no menciona por su nombre en ningún momento, seguramente por su condición de exiliado: *Este museo, dijo, no lo hemos creado nosotros pero una vez creado, estamos en la obligación de conservarlo porque así pagamos una deuda de gratitud con el poeta inmortal que residió en Pasages y quiso incorporar al precioso y abundante tesoro de su producción literaria, amenas e interesantes descripciones de nuestro pueblo, de nuestra bahía, de nuestras montañas y pagamos también la que tenemos contraída con el iniciador del Museo Víctor Hugo, que al corear el recuerdo de esta gloria y asociarlo a la casa en que habitó, ha logrado despertar la atención de sus compatriotas hacia Pasages, popularizando provocar minuciosas visitas de extranjeros y nacionales a esta villa. De modo que existe hasta un interés material de conservar ese Museo, pero más que el interés material está empeñada nuestra buena reputación porque creo que sería un desdoro para nosotros y que constituirá una falta de cortesía y de respeto a una opinión universal que reside el homenaje de su admiración al Víctor Hugo, el asistir indiferentes a la desaparición de ese Museo. Y este museo puede desaparecer, dispersarse los objetos que lo forman el día en que le falten los cuidados y el celo entusiasta con que lo atiende su iniciador, si la tutela oficial no le acoge bajo su patrocinio y amparo. En cambio, si el museo adquiere consistencia y estabilidad, se enriquecerá con otros donativos que ya se han anunciado para el caso de que ese propósito se realice y aumentará su interés. El Ayuntamiento está pues, obligado a acogerlo bajo su tutela. La falta de recursos le impide por ahora sufragar todas las atenciones del establecimiento, pero debe suponerse que la Diputación Provincial, teniendo en cuenta que constituye un compromiso moral la conservación del Museo, vendrá en nuestra ayuda, prestándonos el auxilio necesario para que el pueblo de Pasages, quede en el lugar que le corresponde.*

De hecho, la gratitud de la corporación y el público pasaitarra con respecto al escritor también cristalizó en la colocación de un busto en Pasai Donibane, en el camino al Castillo y que tuvo que ser repuesto por los daños causados por los niños: *Se da lectura a la carta que los Sres. Lopetedi, Trecet y Compañía dirigen a esta alcaldía, haciendo ver que habiendo tenido conocimiento por la prensa local de que el busto de Víctor Hugo colocado en la parte de San Juan fue deteriorado por algunos niños, ofrece al Ayuntamiento un ejemplar fundido, cuyo peso alcanza 61 Kg. por el precio de 400 ptas. El Ayuntamiento, teniendo presente que en realidad la Corporación es el que debe colocar otro busto, ya que los niños sin experiencia rompieron el que existía en el punto que se dirige al Castillo, acuerda estudiar el*

asunto, para lo cual tendría una conferencia con el encargado del Museo D. Francisco Gazcue, a fin de ponerse de acuerdo⁴⁷.

Los siguientes años no fueron fáciles para el museo: se canceló el contrato de alquiler de la casa debido a la falta de visitantes (11/07/1911) y hubo diversos cambios de ubicación (traslado a la escuela de niñas a fines de 1915 –acta del 13 de julio, llegando a plantearse la posibilidad de trasladarlo a Donostia (08/07/1915). Finalmente, en 1963 (acta del 3 de junio) ante las pretensiones de enajenación de la casa originaria donde había estado Victor Hugo, el Ayuntamiento se hizo con ella reestableciendo allí el museo, cuya exposición permanente ha sido recientemente renovada.

ALABORTZA

Tampoco podemos olvidarnos de otras actividades recreativas de la comarca vinculadas al mar, como es el

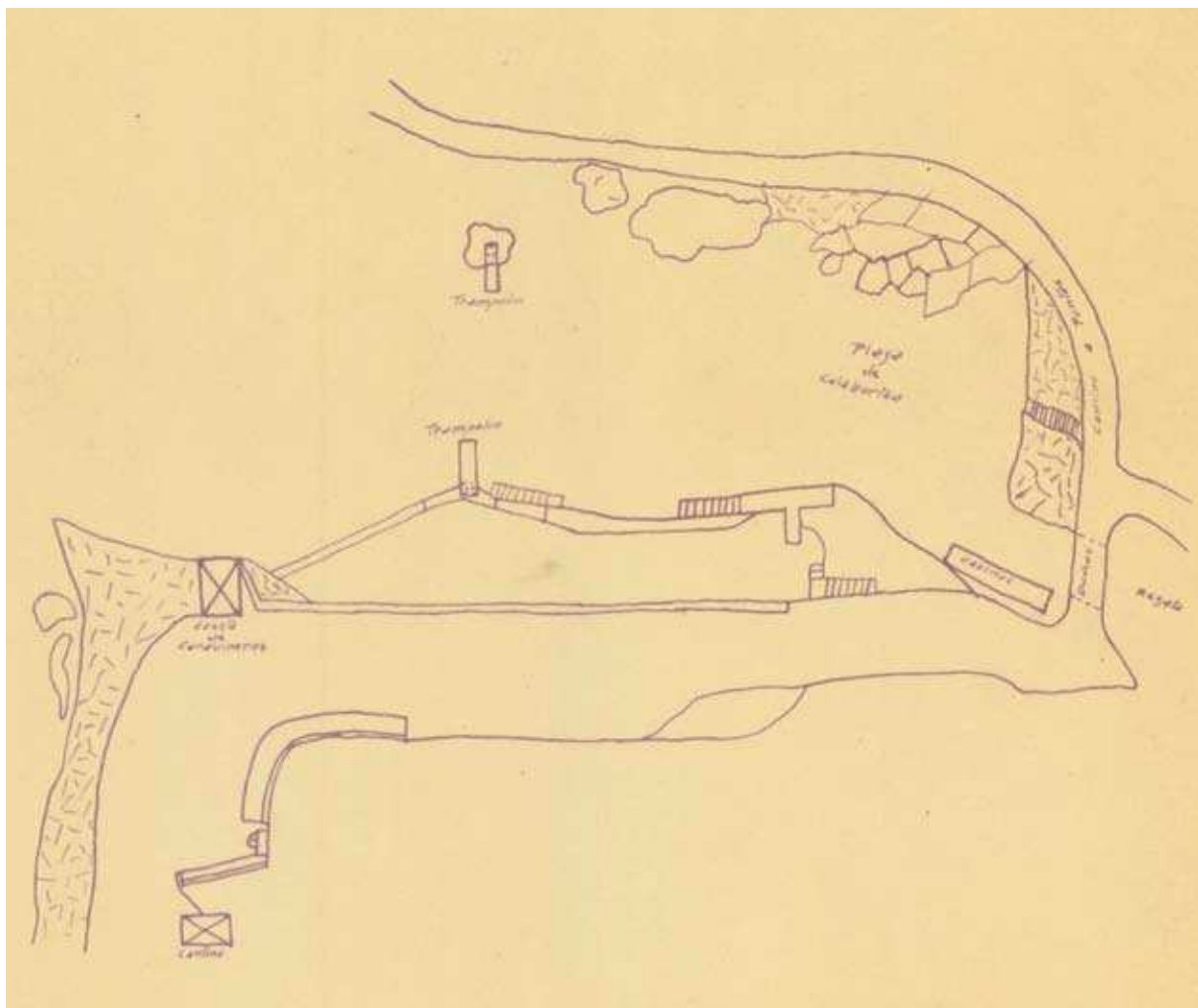
propio hecho de bañarse en él. Especialmente porque a pesar de no contar con unas infraestructuras y espacios como los principales núcleos marítimos y de verano guipuzcoanos (Donostia, Zarautz, Deba), Pasaia ha contado con ensenadas en forma de playa sobre las que se han proyectado diversas iniciativas.

El 12 de junio de 1961 se acordaba solicitar autorización a la Comandancia de Marina y Junta de Obras del Puerto para establecer casetas de baño y para bar más varios trampolines en la playa de Kalaburtza como instalaciones de temporada: *Teniendo en cuenta la gran cantidad de personas que durante el verano acuden a las playas de Alabortza y Ondartxo, se acuerda solicitar a [idem] autorización a este Ayuntamiento para efectuar obras de acondicionamiento en dichas playas y para instalar temporalmente en ellas casetas de baño, duchas, cantina, sombrillas, etc. Asimismo se acuerda que para las expresadas instalaciones temporales se anuncie concurso con arreglo a un pliego de condiciones...*



Diseño de playa y piscinas en Alabortza, 1967. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: P-016.

Alabortza sin piscinas, pero con trampolines. Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: P-018.



Aunque para Alabortza los datos al respecto comienzan por esas fechas, la explotación bañista de Ondartxo data de fines de la década de los 20. En 1927 se presentaba una proposición para establecer dos casetas para servicio completo de los bañistas (28 de abril) y en 1928 la intención de colocar un servicio de vigilancia para evitar que algunas personas molestasen a los bañistas e instalar unas escaleras. Debido al uso que numerosas personas, tanto vecinas del municipio como de fuera, el Ayuntamiento, en mayo de 1948, denegó el proyecto de construir un varadero en esa zona porque causaría un grave perjuicio y ocasionaría la pérdida de las funciones turísticas. De todos modos, el varadero se edificó igual, y ahora, tras su abandono, es otro de los elementos con los que cuenta el municipio para su reconversión y renovación.

No se trata de los únicos proyectos diseñados para esa zona, pocos años más tarde (noviembre de 1969) se intentó establecer un complejo turístico en Alabortza: servicio de baños y otros de carácter turístico, con acondicionamiento de vías, espacios, albergues, entre los que destaca el proyecto de piscina planteado en junio de 1971.

CINE Y ESPECTACULOS

Evidentemente, la sociabilidad de los pasaitarras no se labraba solamente en el deporte o el sindicato, los espectáculos y el bar son un lugar de encuentro y esparcimiento. A veces, digamos, demasiado alegre. En los años veinte se solicita por parte de los hosteleros poder ampliar el horario de apertura, más allá de las doce de la noche, lo que en un principio no se concede por ser perjudicial para las familias obreras. Más adelante, sin embargo, se permitirá que el horario sea como el de Altza, hasta la una y media, si bien desde las once de la noche no se podrá cantar. Sin duda, uno de los establecimientos pioneros en recreación, es el "Café La Perla" de Marcelina Ostolaza, quien en 1898 solicita permiso para instalar un piano-manubrio que se toque a las once de la noche. Hay que pensar que el bar también es el lugar donde acude a comer gran parte de la población trabajadora y parece que su número aumenta tras la guerra.

Es evidente que el trasiego de mercancías, barcos y gentes de otros países tiene, entre otros aspectos, la posi-

bilidad de recibir noticias sobre diversas técnicas y avances tecnológicos, no sólo aplicados a la industria sino también al ocio, con relativa rapidez. Concretamente, el 1 de marzo de 1909 se indica a Julio Roldán la renta que deberá abonar por el arrendamiento de la parte de un anexo a la iglesia de Antxo donde celebraría sesiones cinematográficas, lo que significa que existía un conocimiento previo sobre su rentabilidad y un interés por su implantación. Es posible que para sacar adelante el negocio éste se acompañase de otro tipo de espectáculos y actividades como la magia, conciertos o teatro, alguno de los cuales levantó algunas suspicacias pues, en octubre, a los pocos meses de lograr el arrendamiento, se comunicaba en el ayuntamiento que algunas de las funciones y variedades programadas eran “algo inmorales, según rumor público”.

En todo caso, parece que el novedoso invento audiovisual despertó interés en la población y el propio Roldán será el encargado de acudir a las fiestas de los distritos para ofrecer ese servicio, tal y como se le solicita desde Donibane en 1910. Posteriormente, el 18 de diciembre de 1921 se deja constancia que en las escuelas de Donibane se intentan llevar a cabo dichas proyecciones, al parecer sin permiso del Ayuntamiento. La respuesta del maestro, que niega tal hecho, hace referencia a otros medios audiovisuales del momento: *el señor maestro de San Juan (...) hace presente que no es cierto que en la escuela de su cargo se hayan dado sesiones cinematográficas el último domingo; que el señor Párroco, en uso del derecho que la ley le concede (...) da repastos de doctrina cristiana en las escuelas una vez a la semana ilustrando sus lecciones con una linterna mágica, sencillo aparato de física en uso en gran parte de las buenas escuelas y colegios*⁴⁸.

Antxo será el principal foco de este tipo de actividades. En 1924 se instalará la sociedad “Príncipe Films” con la intención de establecer un edificio destinado a las proyecciones, que cristalizará en el “Cine Moderno”, lugar de la legendaria reunión de trabajadores y sindicalistas, ocupado por el ejército franquista durante los tres años de la Guerra Civil y donde se celebrarán diversos festivales de cine y canto a lo largo de las décadas siguientes.

Finalmente, también Trintxerpe mostrará un interés, aunque más tardío, por esta medio audiovisual. En 1931 Teodora Zabarte solicitará permiso para un aparato cinematógrafo en el número 19 de la calle Francisco Andonae-gi, precursor, quizás, de las sesiones de cine en la capilla, mientras que el cine “Gran Sol” de la calle Pescadería inicia su andadura en 1946.

A medio camino entre taberna y cine, tendríamos el café-teatro, en el local “Siglo XX”, con pista de baile central, rodeada de mesas para tomar café, pero sin escenario de actuaciones, con el fin, según parece, de evitar bien altercados bien programaciones no adecuadas según la



El Cine Moderno, en Antxo. *Antxoko Historia Mintegia.*



autoridad. Significativamente, también la defensa de este establecimiento recae sobre los concejales socialistas.

Como curiosidad, en 1909 se concede autorización para instalar pegante a las escuelas Biteri de Antxo un tío vivo, siempre y cuando su promotor, Cachorro, rellene previamente el terreno. Y tampoco podemos olvidar las populares “comedias”, las apariciones de cómicos, barrio a barrio, a cuyas sesiones acudía el vecindario llevando de casa a la calle las sillas donde sentarse.

3



TRIUNFO DE LA INDUSTRIA





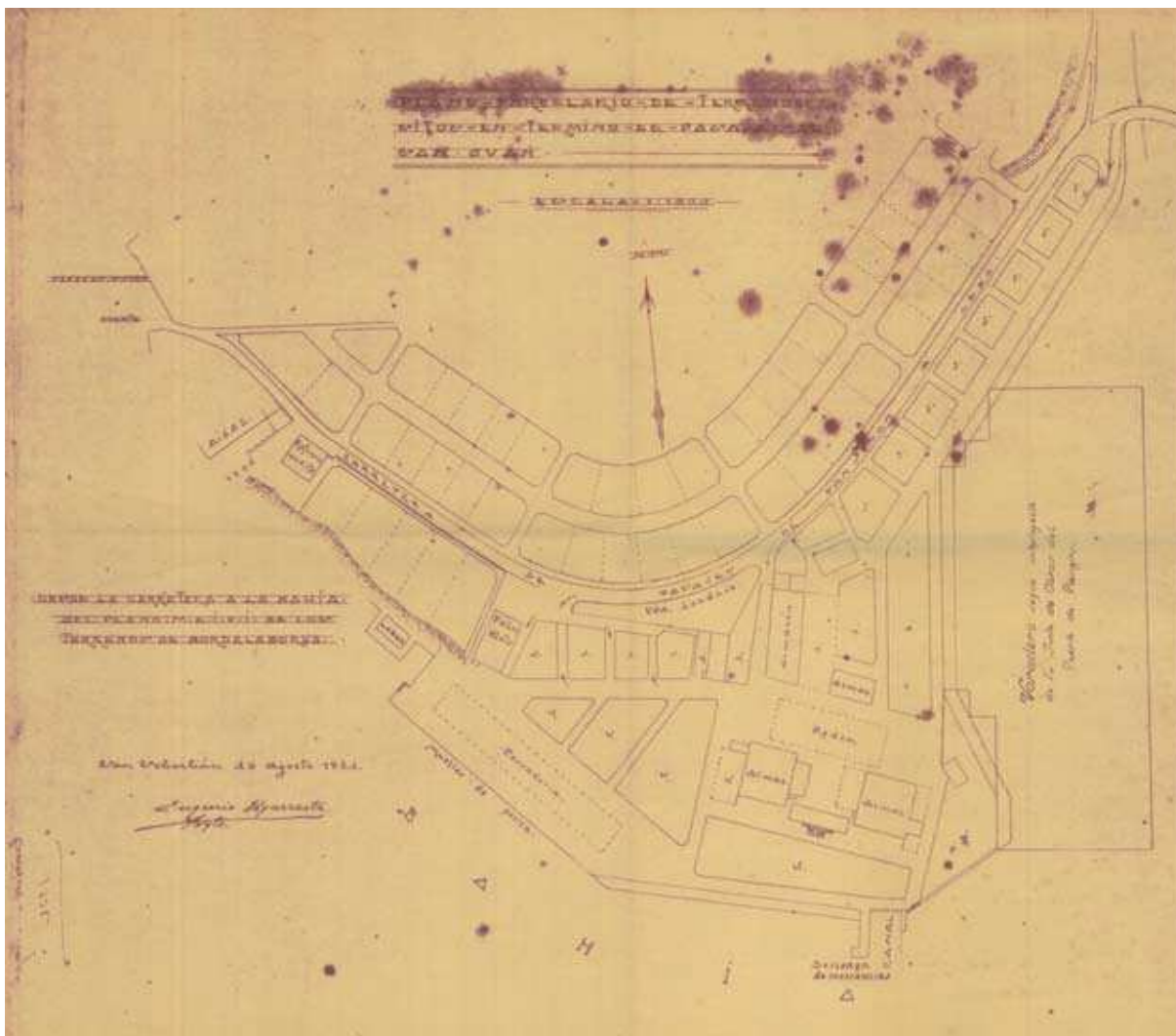
Tras el fracaso de los intentos de reflotar el puerto en la primera mitad del diecinueve y la interminable batalla por hacer de Pasaia un municipio con terreno y jurisdicción, las maniobras posteriores al paso de la carretera y el tren junto con el desarrollo del puerto parejo a ambos, motivaron la total renovación del municipio. Pensamos haber ilustrado si no suficientemente sí básicamente esta renovación a lo largo de las páginas anteriores.

Pasaia participa en un segundo plano del despegue industrial de la década de 1850. No lo hace de un modo masivo, no hay espacio físico donde se pueda dar esa expansión, exceptuando la zona de Bizkaia - Borda Handia en Donibane. Pero gracias a su ubicación, Pasaia se convierte en una zona a regenerar (¿utilizaron entonces alguna vez esta palabra?), a cultivar para la industria, lo que da sus frutos al cabo de 30 años.

Así, se puede señalar el de 1883 como el año de la expansión pasaitarra, pues el plano de Antxo que Osinalde firma para el Duque de Mandas ese año, es inmediatamente posterior al final del acondicionamiento del puerto en Antxo (1879) y coincide en el tiempo con el arranque de otros proyectos menores que han ido señalándose en este texto y que tienen su continuación durante toda esa década. Esta fase llega a su apogeo en 1926, con la reforma de toda la actual Euskadi Etorbidea, como símbolo de la fortaleza de la actividad industrial y portuaria y del aumento poblacional, y con el nombramiento oficial de Antxo como nuevo distrito de Pasaia.

Entre esos cincuenta años que van de 1880 a 1930 se forjó la primera capa del Pasaia actual. Sorprendentemente, y a pesar de la ya citada continuidad entre fábricas y casas, esta primera expansión, justo anterior al levantamiento fascista y a la guerra, no fue tan descontrolada como en un principio pudiéramos pensar. Es un hecho que Antxo nace previamente en un plano perfectamente delineado, y también que las casas de Trintxerpe se levantan en el sitio más lógico, subiendo lo justo por la ladera de Aranader. De igual modo, nunca se planteó el crecimiento urbanístico sin la necesaria adecuación de los servicios municipales, y a ello contribuyó, y no poco, la presión de los habitantes de Pasaia, en su doble condición de vecinos y trabajadores. Pero es innegable también la densidad de ocupación en Antxo fue elevadísima y que en Trintxerpe es constante la reclamación de espacio libre donde poder hacer algo que no sea trabajar.

Por lo tanto, este triunfo de la sociedad industrial y de las relaciones fraguadas en la fábrica lo es también de la industria puramente dicha. La industria, las fábricas, las factorías, los astilleros, los talleres... y su aglomeración pasan a ser el rasgo distintivo de la villa de Pasaia, tanto que muchas veces ocultan las propias casas. Y si bien sus directivos e inversores no aparecen entre los cargos públicos del ayuntamiento, o precisamente porque no aparecen, los representantes municipales deberán jugar entre el equilibrio que supone fomentar este modelo y exigirle unas contrapartidas que lo hagan soportable.



A los pies de Bortalaborda se extiende en los años 30 una floreciente industria naval, de todo tipo, hasta el punto que las instalaciones de Meipi acabarán dando nombre a la zona. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaia Udal Artxiboa: 727-15.*

En esta dinámica encontramos discursos que aclaran muy bien el significado del crecimiento y que anuncian las reivindicaciones de 1931 y 1934 y el papel que los pasaitarras jugaron con posterioridad. Podríamos decir que tras la larga travesía que va de 1805 a 1880, Pasaia se redescubre a sí misma, aprendiendo a gobernar una pequeña ciudad industrial. Son constantes las adaptaciones del gobierno municipal pasaitarra para sortear la falta de viabilidad a la que le condenaba la falta de recursos, derivada en gran medida del no respeto a la fundación del municipio en 1805.

Estas tensiones se manifiestan en la permanente reivindicación con los municipios vecinos y en las numerosas protestas ante los abusos de las empresas, a las que, no obstante, hay que respetar pues son la base del propio crecimiento del pueblo. En ambos casos, podemos hablar de unidad de acción municipal, y son sobre todo los problemas entre ayuntamiento y empresas, entendidos como parte indisoluble del crecimiento y desarrollo urbano, los que nos van a ocupar a continuación.

3.1 La industria frente al municipio

Vamos seguir este enfrentamiento, como decimos parte integrante del propio desarrollo urbano, en base a tres indicadores: agua, accesos e impuestos. El primero es un recurso común a vecindario y a empresas; el segundo, refleja la dificultad de convivir en un espacio tan estrecho tal cantidad de gente e instalaciones como las que nos ocupan; y el tercero pretende sólo esbozar el difícil equilibrio entre ambos ramos, el administrativo y el productivo.

Ya se apuntó a las dificultades para abastecer de agua simultáneamente industria y población en Antxo y San Pedro. En ambos distritos los enfrentamientos se dan con varias industrias, pero valga como ejemplo el de la Sociedad General del Puerto, que en 1911, al parecer por motivo de la sequía, había cerrado la fuente de Berrabea, cuyos manantiales controlaba. La misma Sociedad había conseguido abastecer desde el Salbio su sede de San

Pedro en 1888, a cambio de la construcción de una acera o espolón (en realidad un paso de metro y medio de ancho a lo largo de todo el Astillero del Rey para permitir salir de San Pedro a sus habitantes), cosa que no cumplió, revocándose en noviembre de 1889 el permiso para usar la misma⁴⁹.

Aun más llamativo resulta el caso de la otra gran empresa, la Sociedad Muelles y Almacenes para Vapores de

Pesca en Pasajes, SA (MAVP), cuyo pabellón destinado a pescadería de 160 metros de largo se extiende en paralelo al muelle y las casas en Trintxerpe. Su depósito principal de agua dulce tenía capacidad para 180 metros cúbicos, y de él se proporcionaba agua potable a los barcos. Esta Sociedad afirma en sus publicaciones que el agua que disponía Pasaia no era suficiente para su abastecimiento, ante lo que se vio obligada a comprar el agua en Altza y construir su propia tubería.



Magnífica instantánea y resumen de la historia de Trintxerpe y de Pasaia. Son sus protagonistas:

- Trintxer, el antiguo caserío que participó en el desarrollo portuario de los siglos quince y dieciséis, y que se reconstruyó en el diecisiete hasta su derribo en la década de 1920.
- Andonaegi-enea, la villa del armador desde donde se preside el conjunto y que acaba sustituyendo al caserío original y al renovado. Legado de la familia Andonaegi al pueblo.
- A sus pies, el conjunto de casas denominadas Trintxerpe, levantada para vivienda de los trabajadores y que da nombre al barrio.
- Junto al agua, el lugar de trabajo, el muelle y la factoría de la Sociedad Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca (MAVP), de 1919. Estas mismas terrazas fueron tomadas por el ejército en 1934 para hacer frente a los trabajadores de Pasaia. Esta Sociedad es reconocida como impulsora de la vida del pueblo, pero, a su vez, mantiene enfrentamientos con el municipio, tanto por usos del espacio y recursos como por la recaudación de impuestos.
- Todavía está de pie Araneder, cuyo inquilino sufrió un verda-

dero asedio para que desalojara. Así lo denuncia él mismo en 1933, asegurando que se le arranca todo, terreno y manzanos, para instalar las escuelas, los depósitos, etc., impidiéndole vivir del caserío. Además, podemos decir que en Araneder se materializa el paso de un tipo de sociedad a otra; del mundo tradicional al mundo contemporáneo. No en vano la propiedad del caserío está ligada a la familia Amilibia, una de las grandes familias liberales de Donostia. De esta base familiar liberal, surgirán dos ramas relacionadas con este caserío. Por un lado, la que representa León Carrasco Amilibia, director de astilleros, que en la guerra se decanta por el lado golpista, siendo ejecutado; por otro, sus primos, los hermanos Amilibia que en la durísima represión de 1934, optaron por llevar la defensa de los pescadores, tiroteados precisamente desde las terrazas de MAVP, y por unir en su práctica política, en especial Miguel, abertzalismo y socialismo, dejando atrás el liberalismo familiar del siglo diecinueve. Pero, además, de este mismo caserío fueron oriundos los hermanos Zapirain fundadores del partido comunista de Euskadi. (en realidad, en los caseríos de Trintxerpe de principios del siglo veinte todos los inquilinos son Zapirain).



Vidrieras de Andonaegi-enea.

La residencia de la familia Andonaegi conserva un importante conjunto de vidrieras, entre las que, además de unas cuantas modernas provenientes del taller de Txexa Martínez, perviven catorce de las ejecutadas por la casa Maumejean en 1927.

La introducción de la vidriera en San Sebastián y sus alrededores está ligada al crecimiento urbano experimentado por la zona durante las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX, cuando se edificaron numerosos edificios residenciales e institucionales, y se abrieron infinidad de espacios ligados al ocio (casinos, restaurantes, cafés, etc.), en los que se resolvió recurrir a las composiciones de vidrios de colores como un elemento decorativo que aportaba distinción. Las primeras provinieron

de talleres foráneos (Barcelona, Munich, París, Bruselas), pero a comienzos del siglo XX se estableció en San Sebastián una de las empresas más importantes a nivel internacional, Maumejean Hermanos, que tenía también fábricas abiertas en París, Hendaia, Biarritz y Madrid. Aquí se produjeron gran parte de las vidrieras que decoraron los edificios guipuzcoanos, y entre ellas las del popular “palacio” de Andonaegi.

Del conjunto destacan por su singularidad las dos que reproducen el escudo de la familia Andonaegi y, en especial, una batalla naval, que, de alguna manera, relaciona la residencia con la vinculación profesional al mar de su propietario.

Mikel Lertxundi Galiana

Es cierto que durante la operación de llenado de los depósitos de los barcos el abastecimiento de las casas se resentía, y también son ciertas las quejas por la falta de higiene del agua que se embarcaba, a menudo mezclada con el agua del depósito usado para limpiar el pescado y con restos de éste^{XV}. Pero no es hasta 1923 que esta

Sociedad deja de coger y pagar agua en Pasaia. En mayo de 1927 la misma reconoce que es el precio del impuesto municipal la única razón para traer el agua de Altza. En esta situación, Satrustegi, no olvidemos el máximo interesado en vender sus manantiales, actúa de modo propio como intermediario, entrevistándose con los representantes del consorcio de pesca y negociando un nuevo precio del agua que él mismo vende al Ayuntamiento. Es decir, Satrustegi eleva el precio de su agua, aduciendo que el municipio la vende cara; cuando éste explica que con el precio alto no busca dañar a la empresa, sino

XV - Ya se apuntó también similar problema en Orereta. Y la misma incomodidad se producirá por otros bombeos masivos de agua por parte de otras empresas.

La reedificación de las instalaciones de MAVP corre a cargo del tolosarra

Guillermo Eizagirre.

Esta obra no figura entre las reseñadas para este arquitecto por María Vicente Ordóñez. En su excelente artículo

(Vicente Ordóñez, María: "Guillermo

Eizagirre Ayestarán Arquitecto (1878-

1932)" *Ondare*. 20,

2001, 161-193)

Ordoñez repasa las obras de Eizagirre

sobre todo en Tolosa, Beasain y

alrededores, y ofrece datos muy interesantes que confirman la

existencia de relaciones entre los

arquitectos que van apareciendo por

estas páginas y por los planos pasaitarras: los hermanos

Alday, Eizagirre, Urdola, Goikoa... Y

también el amplio registro de estilos

arquitectónicos que manejan.

Archivo Municipal de Pasaia -

Pasaiaiko Udal Artxiboa: 990-16, 17

evitar el despilfarro, pero que haciéndose con más manantiales y aumentando el caudal bajarán el precio, Satrustegi también baja el suyo, recomendando que pongan un precio escalonado según consumo. Así se hace en 1931 con MEIPI (heredero, en cierta medida, de la propia MAVP hasta en el nombre "Muelles E Instalaciones Pesqueras Industriales"), pero en la misma fecha sigue sin haber un acuerdo con MAPV, que ni consume ni paga agua en Pasaia.

La misma Sociedad se ve implicada en otro debate, en esta ocasión por el pago de impuestos, pues ya desde 1922-23 denuncian en los tribunales que el ayuntamiento les obligue a pagar por la exportación de pescado. Para evitar el pago, además, mandan el pescado a la estación de Tolosa y lo expiden desde allí. En 1924 pedirán directamente la supresión de este impuesto; y lo volverán a hacer en 1928, al finalizar el acuerdo de 10 años. En esta ocasión, debido a la crisis que parece atravesar el sector, se acuerda una rebaja de las 16.000 pesetas anuales estipuladas a 3.000 mientras dure la crisis⁵⁰.

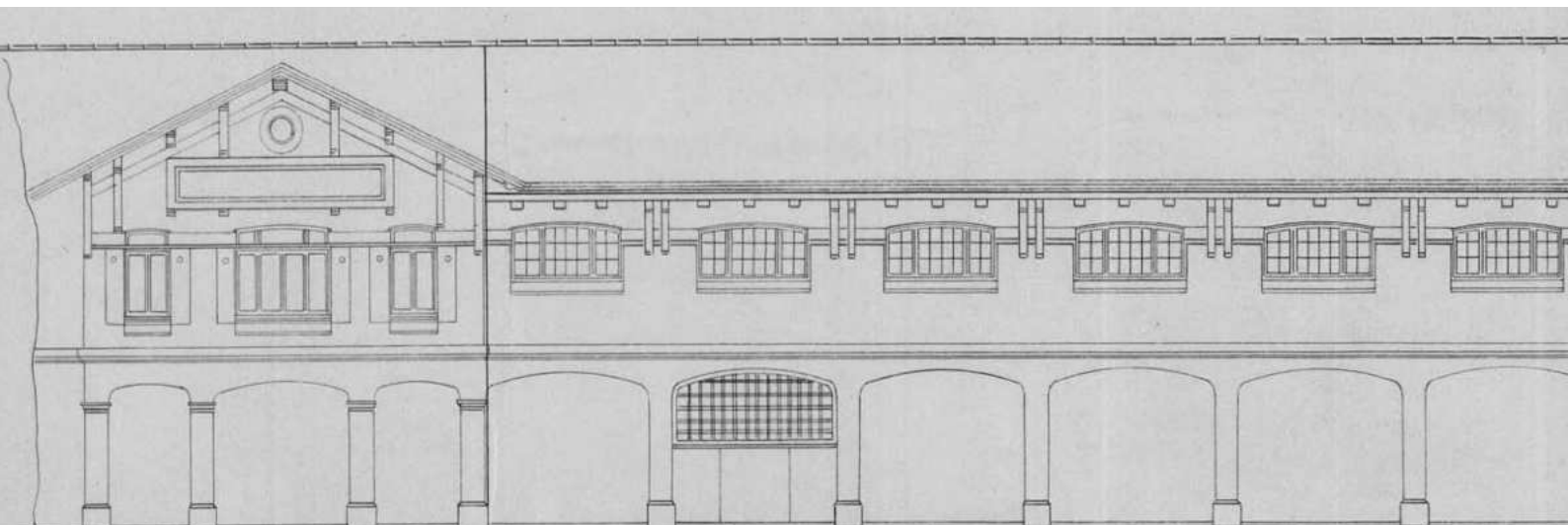
Parecida política parece llevar otra de las empresas emblemáticas de Pasaia: Luzuriaga; al menos así se asegura desde el ayuntamiento en 1954. Luzuriaga había optado por cotizar en Madrid, amparándose en la ley pertinente, con lo que generaba cero ingresos al ayuntamiento, lo que lleva al alcalde a manifestar que "mientras ella medra, nosotros mermamos"⁵¹.

Como el mismo alcalde afirma, no se trata en esta ocasión de que la empresa que no quiere cotizar en el municipio esté en quiebra, todo lo contrario: sus instalaciones no paran de crecer físicamente, a costa del suelo público. El propio crecimiento de la fábrica deja-

ba tramos de suelo público inaccesibles, como ocurría en la Calle del Muelle, que en 1942 sigue sin sanearse, dejando al descubierto un cauce de aguas negras de 130 metros de largo. La calle ha quedado confinada entre las instalaciones de Luzuriaga y la ría. Tras mucho negociar, la calle pasa a Luzuriaga por 40 años, con obligación de sanearla y pago de un canon de usufructo. Parecido trato tendrá lugar en 1947, esta vez con la calle Txoritokieta más un tramo entre la fábrica y la calle Beorlegi. En esta ocasión, resulta perjudicada otra industria, la de Laffort, y ambas acabarán permutando terrenos para dar una forma más racional a sus propiedades. Pero, basándose en ese resultado, Luzuriaga solicita más terreno al ayuntamiento.

El resultado es el señalado por el alcalde en 1954: Luzuriaga emplea la calle para almacenar arenas, carbones, hierros y toda clase de materiales que pueden estar al aire libre, incluso tiene alguna chabola con herramienta para el doblado del hierro y también es gratuito el cerramiento y disfrute del camino de sirga.

Y es que la pugna por ocupar el espacio público de un modo preferencial es una de las constantes del siglo veinte pasaitarra, no ya en época de expansión, como la referida, sino desde los mismos inicios de la ocupación industrial. Ya en 1918, por ejemplo, ante una solicitud para nueva industria presentada por el señor Torres Renovales, el concejal Etxarri denuncia la apertura continua de talleres en Antxa, en la zona destinada a viviendas, cuyo "traqueteo constante" produce un ruido perjudicial y molesto al vecindario; en consecuencia, el ayuntamiento prohíbe la instalación de industrias en las calles céntricas antxotarras, exigiendo el cumplimiento de las ordenanzas pertinentes.



191809



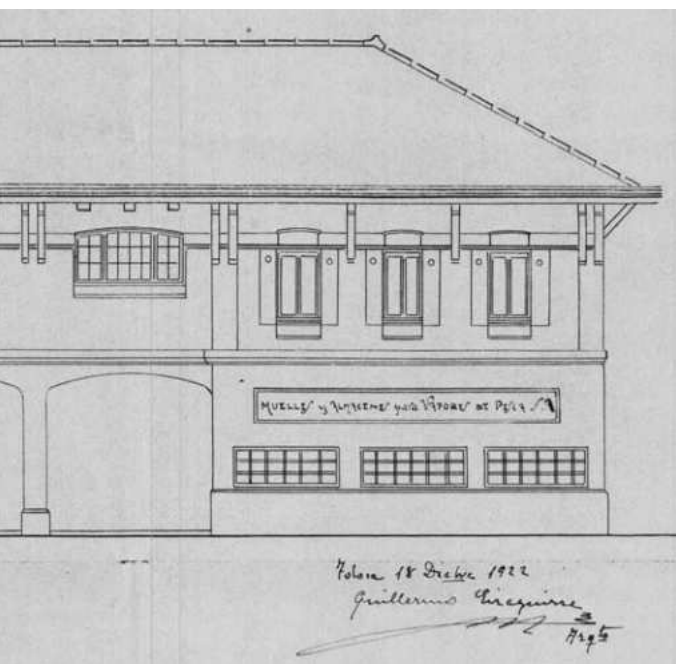
Archivo Municipal de Pasaia – Pasaia Udal Artxiboa: 592-7.

Pero quizás sea uno de los conflictos más descarnados entre industria y municipio el vivido en San Pedro entre 1917 y 1918, heredero directo de la carencia de una vía de comunicación digna ya reclamada 100 años atrás.

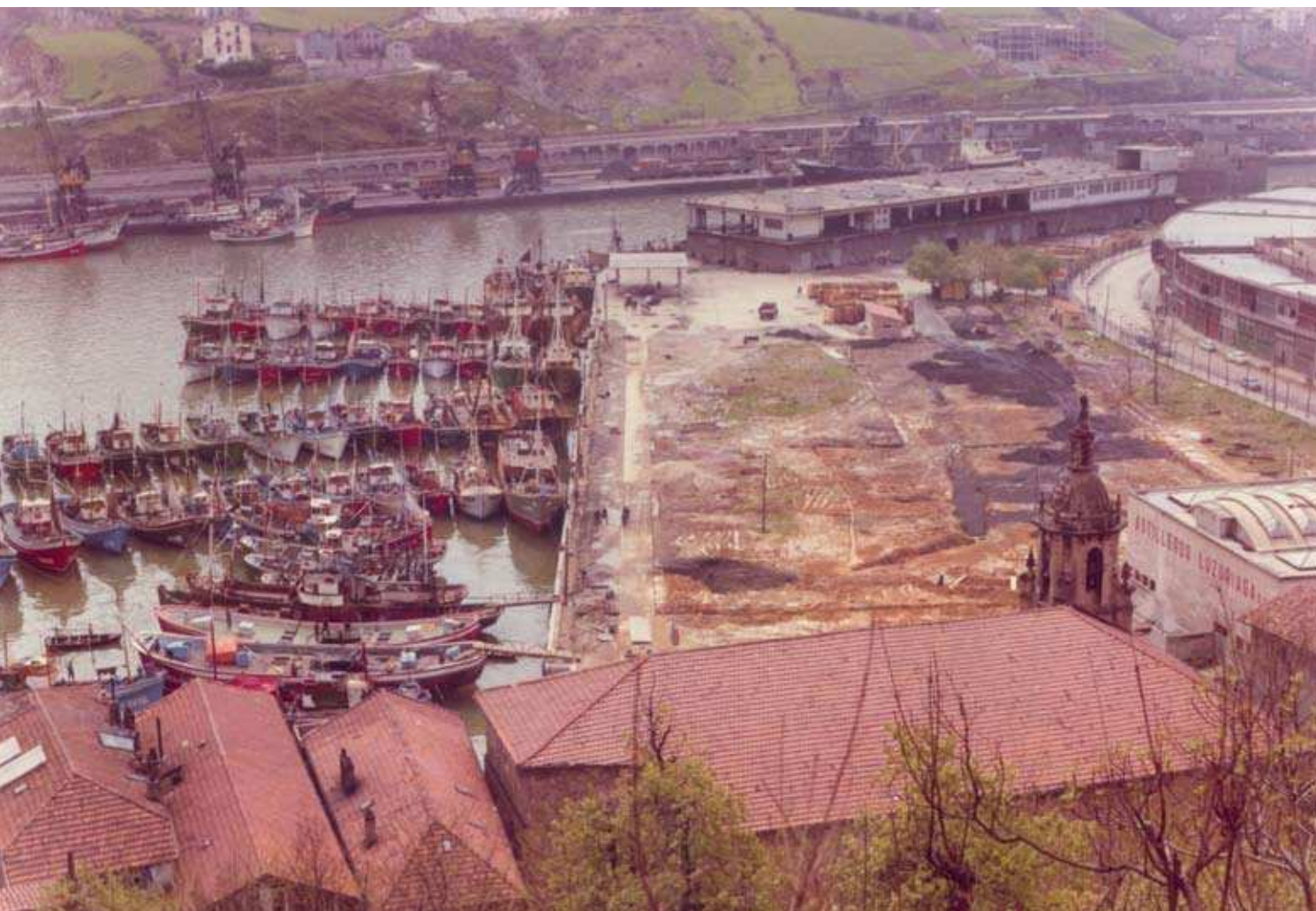
En esta ocasión, la Sociedad del puerto pretende llevar a efecto planes firmados 40 años antes, en 1879,

sin ninguna actualización, sin atender las necesidades de tránsito del pueblo, sin compaginar el uso pesquero tradicional con las nuevas empresas y sin reconocer ningún tipo de potestad al ayuntamiento para regular los usos del suelo crea una situación, cuando menos, inquietante.

Al parecer, los planes de 1879 preveían la reconversión de los antiguos astilleros reales de San Pedro^{XVI}. Esta idea fue abandonada por la primitiva Sociedad de Fomento del Puerto, como también la posterior de construir un dique seco de carena; finalmente, los astilleros de Eraso (antes Karpard) y los de Andonaegi se instalaron en el lugar. Los planes originales contemplaban un muelle embarcadero de siete metros de ancho en el extremo de la calle que va en dirección a la iglesia, parece ser que frente a las casas de José Arrieta y otros vecinos. Con esa construcción, se pretendía salvar los derechos de uso de los pescadores de San Pedro, pues era el lugar destinado a descargar el pescado y para varar y reparar las embarcaciones. Todo ello vital para mantener la actividad tradicional del lugar.



XVI - No creemos que sea casualidad la coincidencia con el año en que se termina el muelle de Antxo o se proponga un puente para unir las dos orillas de la playa de la Herrera a la altura de Salinas.



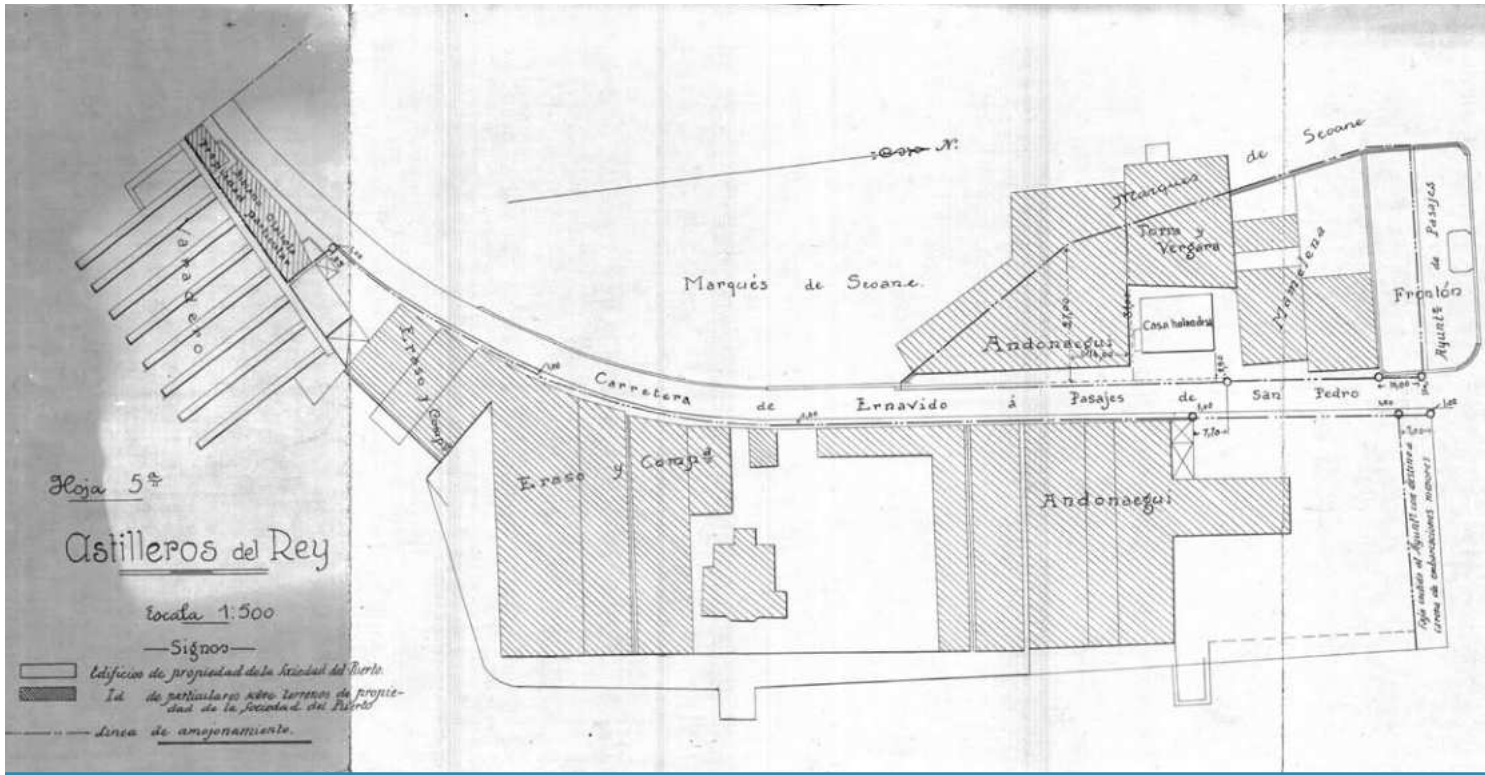
Las obras iniciadas en 2011 en San Pedro ponen de actualidad esta fotografía, anterior a lo que ahora se está derribando. El tamaño de la flota amarrada delata que estamos en otra época. Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

En agosto de 1917, las obras iniciadas por una empresa ajena a la Sociedad General del Puerto pero a la que ésta le había arrendado el terreno, van a inutilizar el único acceso del pueblo al mar. Se trata, en concreto, de un nuevo astillero para la Sociedad "Mamelena", cuyas embarcaciones con la característica chimenea ancha central se pueden apreciar en tantas fotos de la época. Ante la protesta, el Puerto se permite autorizar al ayuntamiento realizar las obras del muelle proyectado en 1879. Es más, añade que si al ayuntamiento no le interesa, retirará su propuesta, como acabará haciendo en diciembre de 1919.

La idea de actualizar el proyecto no interesa a la autoridad portuaria de la época, que, además, se reclama a sí como una Sociedad Mercantil a quien no corresponde velar por los servicios de interés general, pues éstos recaen en la administración pública. El letrado municipal acusará al Puerto de confundir su derecho y función de hacer muelles con el de obtener beneficio para sus inversores, a través de subarriendos a empresas particulares de terrenos que ni siquiera posee. Duda, además, del carácter mercantil de la Sociedad portuaria, pues es participada

por la Diputación, hecho que le confiere carácter de institución popular y, por lo tanto, obligación de velar por el interés común. Cofradía y ayuntamiento siguen reclamando que *los terrenos comprendidos entre las casas existentes junto a la iglesia de San Pedro y los talleres del Señor Andonaegui, no se cierren, y queden como en todo tiempo han estado, dedicados a la carena, varadura y conservación de embarcaciones menores.*

Y nuevamente el abogado de Pasaia pone de manifiesto el equilibrio necesario entre industria y resto de actividades en las comunicaciones que dirige a los ministerios superiores solicitando la paralización del nuevo astillero y la potestad municipal para construir la rampa y calle que se necesitan: *El vecindario pasaba por tales modificaciones al ver que la industria de construcción naval iba en aumento, creando así riqueza y medios de vida en el término municipal, pero siempre segura de que se le respetaría el terreno o espacio comprendido entre los talleres de Sr. Andonaegui y las casas que existen junto a la iglesia. El tiempo ha venido a demostrar que no son estos los propósitos de la Sociedad General del Puerto...*



3.2 La industria fragua la unidad

Si en los ejemplos anteriores hemos visto a los componentes del ayuntamiento trabajar en unión, no podemos dejar de reconocer que dentro de la corporación municipal se asomarán progresivamente la dialéctica y diferencias entre sus integrantes, a medida, sobre todo, que se incorporen a ella representantes no tradicionalistas^{XVII}.

Estas tensiones internas pensamos que reflejan algo más que los conocidos piques entre distritos. Sobre todo, a nuestro modo de ver, están indicando una nueva sociedad. A principios del siglo veinte aparecen nuevos protagonistas en los cargos municipales, las diferencias empiezan a ser políticas, en un sentido actual, y van más allá de proyectos concretos: se refieren también a una visión global del mundo y de las relaciones humanas. El mundo tradicional, aunque sin nadie que ocupara el lugar de las grandes familias de antaño como los Arizabalo, sigue presente en la corporación municipal, a través de los concejales monárquicos y tradicionalistas. Pero junto a este bloque se forma otro discurso nuevo, cuya máxima expresión será la unión republicana, socialista y nacionalista (ANV) de gran relevancia en Pasaia.



En los antiguos Astilleros del Rey se instalan varias de las principales industrias navales del municipio. El uso para las embarcaciones menores de particulares queda muy restringido. *Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.*

El uso de los embarcaderos es otro de los puntos de choque entre uso industrial y uso cotidiano. *Archivo Municipal de Pasaia – Pasaia Udal Artxiboa: 333-5.*

XVII - Y, por supuesto, existirá la permanente tensión entre patronal y trabajadores, cuyos resultados puedes seguirse en X. Portugal (Sorginarrí, 3), en A. Rición (Sorginarrí, 2) y en K. Izagirre (Sorginarrí, 6).

Una buena perspectiva para calibrar la importancia y el tamaño de las instalaciones de Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca: desde Trintxerpe hasta Salinas, donde prácticamente continuaba el espacio industrial con el varadero y los astilleros hasta Salbio.

Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.



En lo que se refiere a las diferencias entre distritos, parte de ese discurso tradicionalista y conservador es, sin duda, la visión de un Pasaia fragmentado en el que no hay problemas y soluciones en común, sino en el que cada distrito funciona de un modo autónomo y, a veces, hasta enfrentado a su vecino.

Por ello, un episodio que sigue recordándose sólo como anécdota o chanza, el de la trainera unificada de La Unión, puede ser entendido también como expresión de la tensión surgida entre ese Pasaia industrial y por ello unido, y ese otro Pasaia desarticulado al que le cuesta superar su pasado reciente^{XVIII}. Incluso una vez acabada la aventura de La Unión, algunos dirigentes pasaitarras no cejan en su empeño de valerse del deporte para incidir en la unidad. Desde luego así lo hicieron tras considerar injusta la descalificación de 1922 y así lo intentó también el teniente de alcalde de San Pedro, Pedro Odriozola, que en 1927 impulsó un homenaje conjunto a los remeros de San Pedro y San Juan una vez acabada la temporada, como contribución para “evitar odios y rencillas entre los distritos de San Juan y San Pedro”. La comida conjunta acabó con incidentes y Odriozola deja su cargo a disposición del ayuntamiento, toda vez que su autoridad ha sido menos-

cabada, no queda claro si por los vecinos cuyo papel no se precisa, pero sí por sus subordinados, el alguacil y el sereno, que habrían tomado parte en los altercados. Ante esta pérdida de autoridad intenta abandonar su cargo, pero el pleno no sólo no lo acepta, sino que le aplaude y le asegura que su actitud es la mayoritaria⁵².

La misma confrontación entre unidad o dispersión se manifiesta con mayor claridad en la agria discusión sobre los derechos de unos y otros al asilo municipal, en una fecha delicada: 1934, año de importantes sucesos sociales en Pasaia. El concejal socialista Obeso^{XIX}, al hilo de la lectura de una de las cláusulas de la fundación del Asilo de ancianos, afirma que *en la actualidad la Villa de Pasajes constituyen tres distritos y por lo tanto no se conoce más que un Pasajes, por lo que tanto San Juan como San Pedro y Ancho tienen el mismo derecho por constituir los tres un solo pueblo: el Sr. Puy contesta que*

XIX - El mismo Obeso y también Félix Miguez Larzabal (afiliado a la CNT, según X. Portugal, op. cit.) abogan por conformar un municipio ordenado racionalmente, incluyendo en la misma demarcación municipal Buenabista y Eskalantegi, atendiendo a la realidad social del momento. Hay que reconocerles su visión de futuro y su sentido práctico (y todo ello antes de conocer lo que iba a pasar en Trintxerpe años más tarde) y la gran actualidad de sus palabras. “Municipalidades” (Revista Pasajes, 1932); “Hacia un nuevo Pasajes” (Pasajes, 1934). Accesibles en www.antxtorok.com

XVIII - De hecho, nadie parece saber donde se encuentra la bandera de la Concha ganada por esta trainera en 1921.

en la época en que se formalizó el testamento no existían más que dos Pasajes, que eran San Juan y San Pedro, que constituían dos pueblos independientes con sus respectivos Ayuntamientos, sin que figurase Ancho para nada, extremo este que ha querido aclararlo; el Sr. Obeso arguye que si Ancho es hijo de San Juan y pertenece a Pasajes, todo lo que se derive de esto tiene perfecto derecho, luego es natural que a pesar de que antes no figuraba Ancho, hoy existe para todos los efectos legales, luego debe tener las mismas ventajas que los demás.

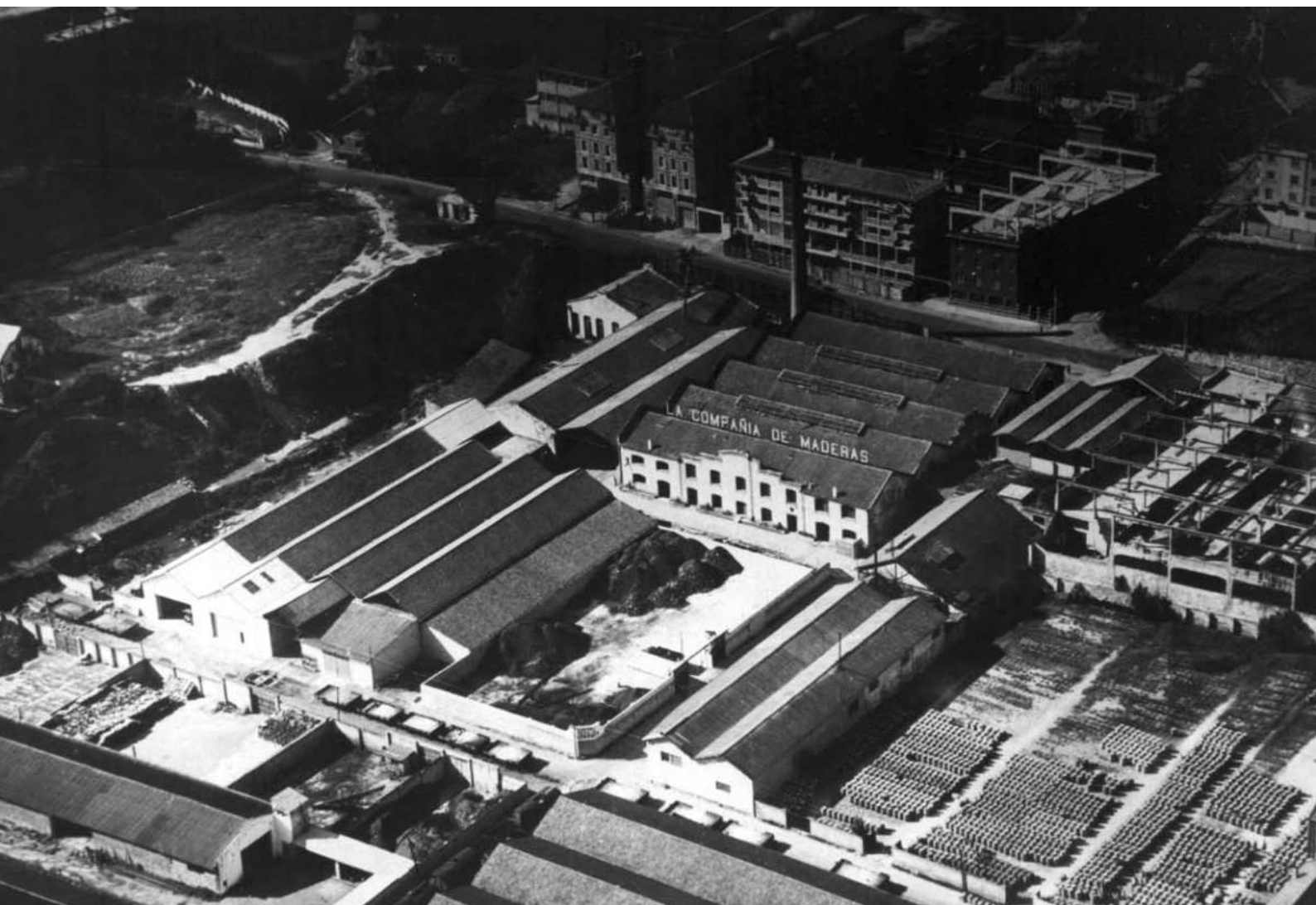
En este caso, tras más de 40 años de experimento industrial, es de suponer que habría ya un significativo número de personas que, por su edad, no trabaja y debería ser mantenida por la comunidad, por lo que el acceso a los recursos del asilo pasa a ser una cuestión de primer orden, sobre todo para los trabajadores sin recursos. Pero no deja de ser significativo que este punto de vista provenga de los nuevos concejales y no de los tradicionalistas de profunda convicción cristiana. Se trata

de una discusión que, en definitiva, corrobora la fortaleza del modelo industrial pasaitarra y la convicción ideológica de sus protagonistas, para los que ser trabajador es sinónimo de ciudadanía y de derechos.

Y en cuanto a las disensiones ya claramente políticas dentro del universo pasaitarra, se hace necesario reparar en los sucesos de 1930, que sirven como magnífico resumen del crecimiento urbano y de la evolución de la sociedad pasaitarra, exactamente lo que queríamos plasmar en este trabajo.

El 10 de mayo de 1930 el alcalde Yarza convoca un pleno extraordinario en el que quiere defenderse de las acusaciones que contra el ayuntamiento se han vertido en un anónimo profusamente repartido por el pueblo: el abastecimiento del agua, el impuesto sobre la exportación de pescado, la plaza de Antxo, gestiones en Madrid, o alusiones a algunos miembros y ex-miembros de la corporación serían algunos de los temas que aparecerían en

A los pies de Bidebieta, en la entrada a Trintxerpe, la Compañía de Maderas. Una zona que hoy se encuentra envuelta en el cambio.



esa hoja y que motiva un detallado repaso de todas esas actuaciones por parte del alcalde, lo que supone un perfecto resumen, a nuestro modo de ver, del desarrollo urbanístico y también social del municipio.

En la justificación de los asuntos del agua y del pescado, justamente los mismos a los que nos hemos referido más arriba, Yarza asegura haber estado dispuesto a expropiar a Satrustegi si no hubiera habido acuerdo, lo que no fue finalmente necesario porque consiguieron rebajar a la mitad lo que pedía el propietario. Los problemas durante la construcción del depósito de agua de Donibane se habrían debido a la falta de responsabilidad del ingeniero, que no tuvo en cuenta ni los avisos ni las características del terreno; mientras que en el asunto del pescado, se asegura que sólo el resto de pagos de “Muelles y Vapores” suponían el doble que los ingresos anteriores a la apertura de esta factoría, lo que había supuesto que “la vida se ha hecho próspera y feliz”. Por lo tanto, el alcalde dice no entender una de las frases más hirientes del anónimo: “hay quien se chupa los dedos en la rica salsa del pescado”.

De igual modo, en el relleno de “la charca pestilente”, que había liberado al vecindario del acoso de los mosquitos, de los olores fétidos y de las denuncias de Sanidad, el ayuntamiento había conseguido cerrar toda la operación

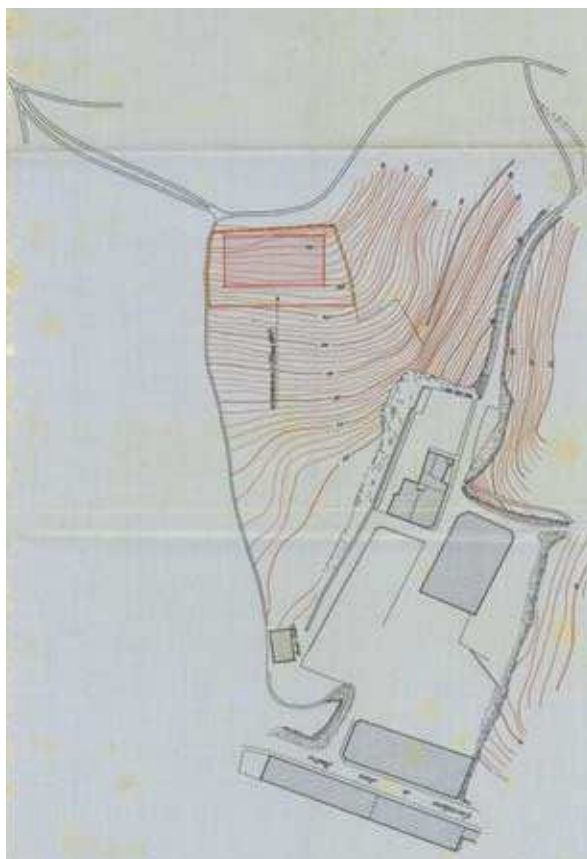
por 50.000 pesetas, compra y relleno inclusive, cuando en realidad costaba más de 400.000.

En cuanto a los viajes a Madrid, todos tuvieron propósitos concretos, como apoyar a municipios gallegos que pretendían realizar el mismo cobro a la exportación de pescado que Pasaia u obtener permisos para el nuevo cementerio de San Pedro, pues no había sitio para más enterramientos.

En todo caso, el resumen del alcalde vuelve a tener un sabor a cierre de etapa: ya se han hecho las obras, ya se han puesto en marcha las industrias e infraestructuras, ya se han mejorado las condiciones de vida mínimas y se ha saneado el suelo y ya existe una administración local competente: *Explica seguidamente el empréstito de 400.000 pesetas, con las que se satisfizo la primera partida de la compra de aguas, se hizo la traída de las mismas, se construyó el cementerio de San Juan, se hicieron importantes mejoras en el de San Pedro, se hizo el precioso mercado de Antxo, pagó el último plazo del solar, se adquirió tubería de mayor calibre que está preparada para lanzarla en el canal cuando termine la draga el trabajo que lleva a cabo...*

La doble presentación de dimisión del alcalde es rechazada; al revés, obtiene un voto de confianza y uno de los

La construcción y mejora de los depósitos de agua es otra solución efectiva a las crisis del agua. En 1929 el ayuntamiento se hace por compra a Satrustegi con el agua de los manantiales de Buenos Aires, Muritza-Sanjuanarri, Saratxaga-Galerako, Alkai, Agerregi-Lete, Agindegi, Gaztarrotz y Putre kabiya. En el otro extremo de la bahía, el abastecimiento de Gomistegi hasta Kasares queda bajo responsabilidad de Pasaia. En Aranader, el arroyo se aprovecha para un primer depósito, que quedará pequeño, y también para un lavadero, hasta la completa desecación de la antigua cala y molino.
Archivo Municipal de Pasaia – Pasaiaiko Udal Artxiboa: 582-13. 303-6



concejales, Crespo, afirma que ni los escritores de la hoja merecen estar en el ayuntamiento, ni representan a nada más que una docena de hombres, pues el resto “todos están unidos al digno alcalde”.

¿A quienes se está refiriendo Crespo? ¿Quiénes son esa docena de hombres? Las elecciones de 1931 aclaran las dudas: los votos de los nacionalistas tradicionalistas, impedirán que la alianza de republicanos, socialistas y ANV lleguen a la alcaldía en esta ocasión. Esto no ocurrirá hasta 1933, con Ignacio Uria Etxeberria, pero mientras tanto, los casi 1.000 votantes de los concejales socialistas, aeneuvistas y republicanos Gal, Uria, Obeso, Marín y de Lucas, avisan de que son más de una docena. Es más, la capacidad y buen hacer de éstos queda plasmada en la petición del concejal Inda, seguramente del PNV, para que se ponga el nombre de Uria a una calle, dado su excelente trabajo en San Pedro y Trintxerpe, lo que éste declina amablemente.

No sólo ha cambiado la fisonomía del pueblo, también lo ha hecho el modo en que su población se sitúa en el nuevo mundo. Por eso, en nuestra modesta opinión, a la hora de reivindicar el pasado pasaitarra, convendría precisar a qué pasado, a qué momento histórico, nos referimos. O, al menos, que no hay un solo momento pasaitarra. El nacimiento de este nuevo Pasaia, con estos aires victorianos de finales del siglo diecinueve y principios del veinte es la que nos ha dado la mayor parte de nuestra identidad y nuestra cultura. Siendo la más cercana, no obstante, parece ser sumamente dificultosa la reivindicación de este patrimonio, quizás porque todavía no lo sentimos como algo ajeno, como algo de nuestro pasado; quizás, o, sobre todo, porque realmente esta parte de nosotros y nosotras no es nada amable, sino más bien de color gris. Y, evidentemente, también porque no hay espacio físico para renovar, o regenerar, el pueblo sin hacer sitio previamente.

De todos modos quedan algunos elementos que merecen una consideración, como testigos de este pasado reciente que ha durado 100 años. Algunos ya han sido cedidos al ayuntamiento, como el archivo del empresario Miguel Ciriza; otros siguen a duras penas en pie, como el último edificio de Luzuriaga. Los más, en cambio, han debido dejar su lugar a nuevos espacios o a nuevas necesidades. Y, sobre todo, hay un elemento intangible en este desarrollo urbano: el de la cultura obrera que durante esos 100 años se ha fraguado en el trabajo y la reivindicación y cuyo máximo exponente, a día de hoy, puede encontrarse en la propuesta vecinal para tomar parte y dirigir la regeneración del pueblo.

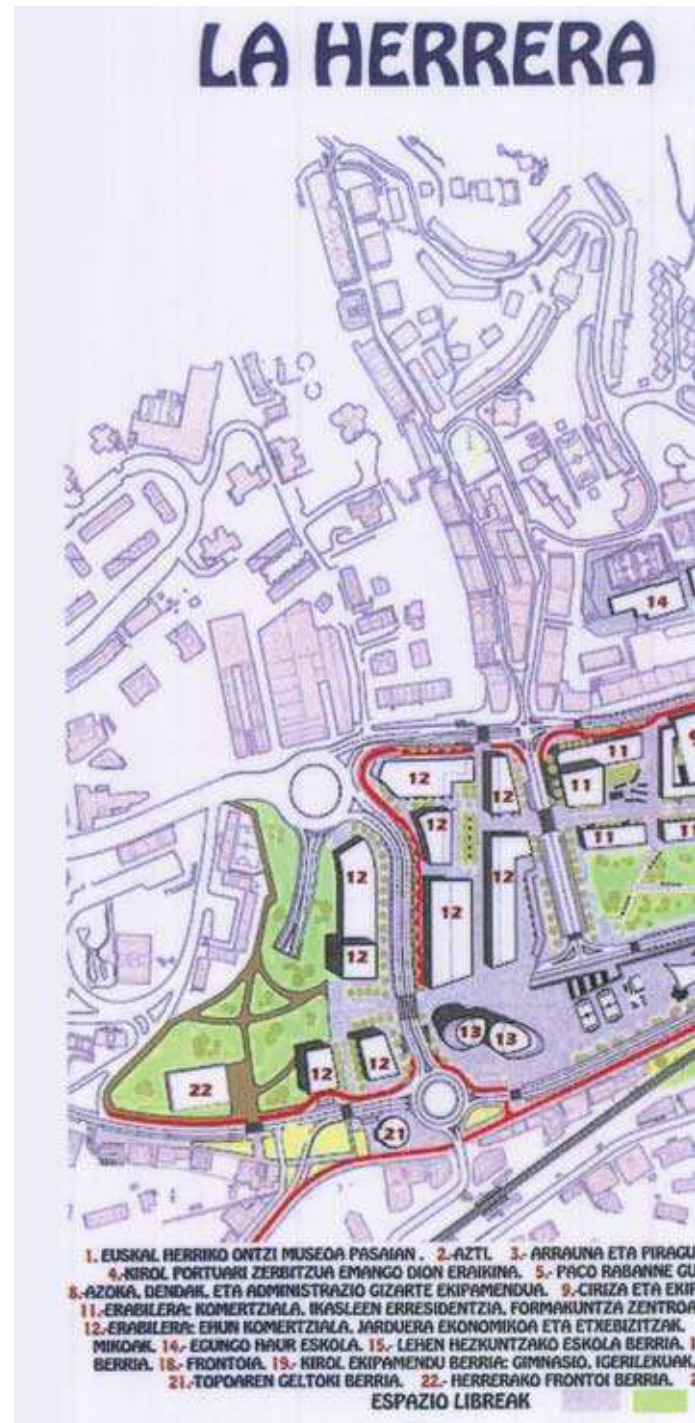
3.3 A modo de conclusión

Decíamos en la introducción que desde el punto de vista de la investigación, este trabajo no era un final de etapa, sino un arranque. Por lo que a nosotros respecta, a medida que se iba cerrando el trabajo y a medida que íbamos representando y configurando ese desarrollo urbano, nos iban asaltando nuevas cuestiones.

La primera de ellas, la aparición constante de nuevos temas que quedan por desarrollar. Algunos pueden corresponderse con el crecimiento urbano, físico, del pueblo, y otros con su crecimiento como sociedad organizada. Por ejemplo: el desarrollo de la administración municipal y su organización, incluyendo aspectos que ni siquiera hayamos nombrado aquí como sanidad, basuras, economía...; la enseñanza, en especial la de Artes y Oficios; las sociedades recreativas, musicales, políticas, deportivas... (los movimientos sociales, en definitiva); los arquitectos que intervinieron en todo este desarrollo... además de, claro, el patrimonio naval, que como ya hemos dicho esperemos dé continuación a esta colección.

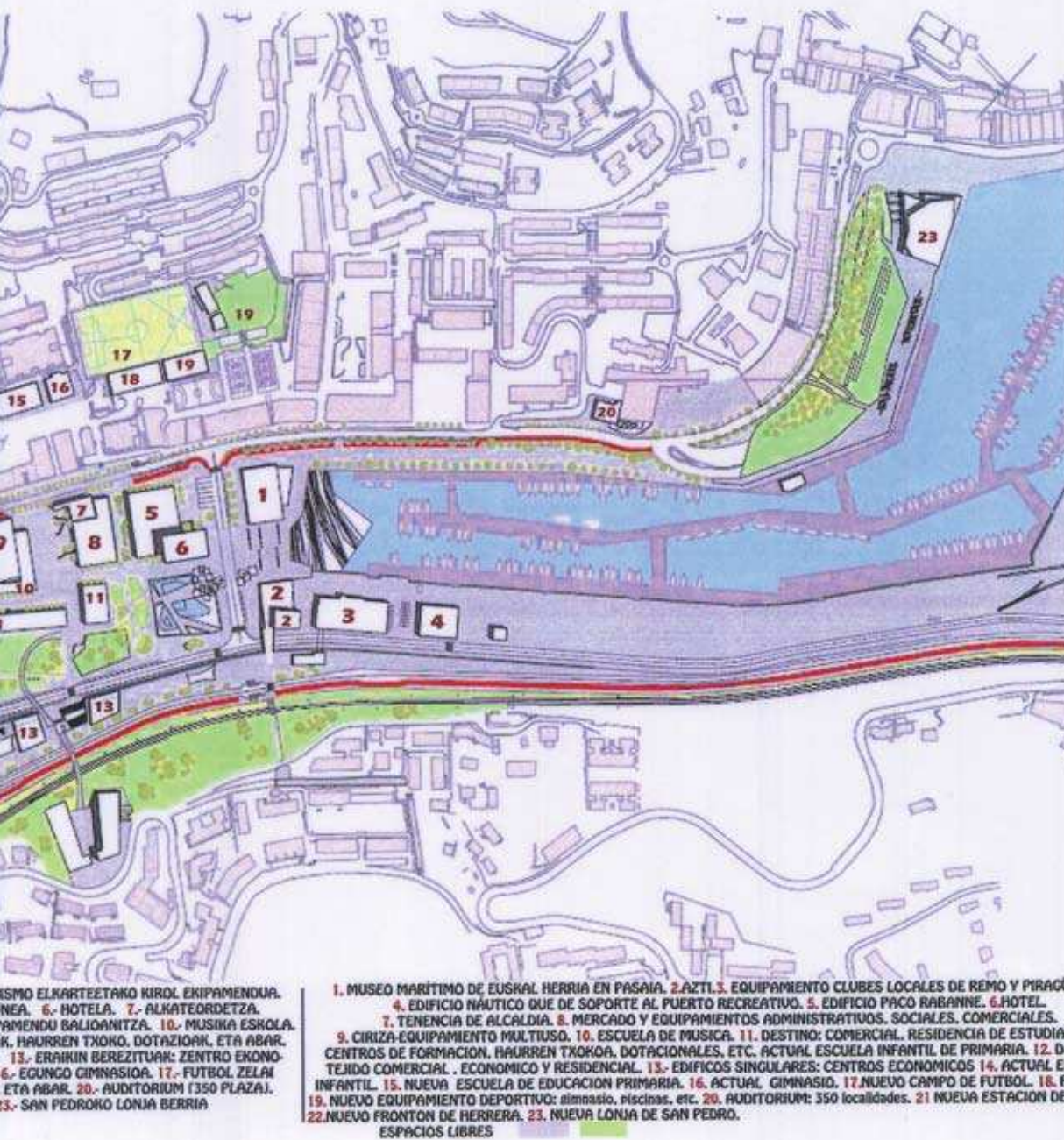
Igualmente, sería posible enfocar los mismos hechos y datos expuestos desde otro punto de vista, toda vez que nosotros nos hemos limitado a ir ofreciendo instantáneas, la noticia de un momento, pero no nos hemos ido ocupando de la evolución de todos los asuntos de un modo lineal; no siempre al menos. Es decir, que seguimos viendo este estudio como algo abierto. Esto, se refleja también en el tema general, puesto que el desarrollo y crecimiento urbano de Pasaia no se detuvo con la guerra. Al contrario, tras la misma se volvió más descontrolado y menos planificado. Por ello, tras haber planteado aquí la conveniencia de entender este cambio y este desarrollo como parte de un proceso industrial que, en lo que a nuestra geografía toca abarca toda la comarca portuaria y que tras el flojo inicio de mediados de siglo explota en 1870-1880 y se alarga más de 50 años, creemos que es necesario completar este estudio con la continuidad del crecimiento pasaitarra posterior a la guerra, con sus bloques masivos de viviendas, su falta de espacios verdes, sus edificios significativos, su constreñimiento a una muga -que no guarda ninguna lógica ni histórica, ni administrativa ni sociológica- que a veces parece una barrera infranqueable e impide la planificación, la coordinación entre municipios y la participación de los vecinos en procesos que les afectan directamente. Y ponerlo en relación con un contexto global. Para ello, pensamos que hay material de sobra, tanto “ejemplos de campo” como materiales de estudios⁵³.

La segunda cuestión, algo más etérea, vuelve sobre el tema del patrimonio y la fidelidad que debemos o no a éste. Como apuntábamos tanto al final del capítulo anterior como en las líneas anteriores, no es la de la indus-



trialización una etapa de nuestra historia especialmente bien cuidada. Pero llega a sorprender cuántos de los elementos que han ido apareciendo en estas páginas tienen para buena parte del vecindario pasaitarra un valor especial. Sin embargo, otorgamos ese valor especial, patrimonial o de identidad, a elementos que guardan poco parecido con lo que fueron, toda vez que la premura del espacio y los nuevos usos, han ido obligando a su modificación. Y, en nuestra modesta opinión, eso es

HERRITARRON PROPOSAMENA



positivo, y debería hacernos ver que cuando no queda más remedio que actuar sobre alguno de estos elementos, nosotros mismos estamos dotándoles de nuevas características, que, a su vez, con el paso del tiempo, explicarán quienes éramos, qué necesitábamos y qué queríamos. En esa misma línea, quisiéramos haber contribuido a recuperar del olvido parte de ese patrimonio o, por lo menos, haber contribuido a demostrar que ante la renovación de elementos es obligada la valoración documental previa

de los mismos, pues ésta facilita la toma de decisiones y contribuye a guardar la memoria de lo que, inevitablemente, hay que sustituir o modificar.

- 1 - Goienetxe Patrón, Erramun: "El informe Villalobos sobre el puerto de Pasaia (1617) o Cuatrocientos años de propuestas para una ordenación lógica y racional del puerto y su gobierno". *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 43 (2010). 419-470.
- 2 - Xiner realizará una próspera carrera en el ejército. En 1763 pasará a dirigir las Reales Fábricas de Artillería de La Cavada (Riotuerto, Cantabria), y en la Gazeta de Madrid, a 15 de diciembre de 1786, se registra su nombramiento como Teniente Coronel del Real Cuerpo de Artillería.
- Título del original (MPD 07-147): *Plano del puerto i canal de los Pasages desde su embocadura hasta la villa de Renteria i sitio de la Herrera que es adonde llega la agua salada. Levantado por Don Vicente Xiner, Comisario delineador del Estado Mayor de Artillería, por disposición i con asistencia personal del Señor Don Manuel de las Casas y la Quadra, Intendente de la Marina i Ministro Principal de ella en esta costa del Mar de Cantabria*. Archivo General de Simancas. Mapas, Planos y Dibujos (AGS. MPD), 07-147.
- Título de la copia dedicada (MPD 07-148): *Copia del Plano del puerto i canal de los Pasages desde su embocadura hasta Renteria i sitio de la Herrera, que Don Vicente Xiner, Comisario delineador del Estado Mayor de Artillería, ofrece y dedica a los Señores Don Joseph de Lopeola, don Juan Antonio Clasens, Don Joseph de Ayerdi i Don Nicolás de Francias, dignísimos directores de la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, principal interesada en su conservación i limpieza*. AGS. MPD, 07-148.
- 3 - Si bien desde la óptica pasaitarra se trata de obras importantes, en la extensa carrera de Solís no pasaron de ser una obra menor y, además, también debió ser una de sus últimas obras en la península, pues en 1752 es nombrado Brigadier (llegando a ser Mariscal de campo) y, con ello, trasladado a América como sustituto de Mac Evan en el cargo de Director del plan de fortificaciones de Cartagena de Indias. Se puede consultar: <http://www.lne.es/cuen-cas/2011/02/15/lorenzo-solis-fortificador/1033659.html>
- 4 - Archivo Municipal de Pasaia-Pasaiaiko Udala Artxiboa (PUA): 1670-1.
- 5 - Mora Afán, Juan Carlos: *La familia Arizabalo: tiempos de cambio en Pasaia = Arizabalotarrak: aldaketa garaiak Pasaian*: Pasaia: Udala, 2008 (Sorginarrí, 4).
- 6 - Pedro Manuel Ugartemendía (1770-1835), Arquitecto guipuzcoano, nombrado en 1803 Inspector de Caminos de la Provincia; también Arquitecto Emérito de la Real Academia de San Fernando de Madrid, arquitecto municipal de Donostia,... intervino en un elevadísimo número de obras de edificios civiles y religiosos en Gipuzkoa y Navarra. Presentó un original y moderno proyecto de reconstrucción de Donostia en 1813, que no fue finalmente aceptado.
- 7 - Antonio Tahona Ugarte, encargado del Archivo del Depósito Topográfico del ejército; en 1819 es destinado como teniente al Real Cuerpo de Ingenieros de Marina. Como Ingeniero militar presenta una larga carrera profesional.
- 8 - Zapirain Karrika, David: *Pasaia 1805-2005: 200 años de unidad = 200 urteko batasuna*. Pasaia: Udala, 2005, pp. 84-85.
- 9 - Así lo recoge M.A. Barcenilla: *La pequeña Manchester: origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano*. Errenteria, 1845-1905. Donostia, Aldundia, 1999.
- 10 - PUA: 1682-3.
- 11 - 04/07/1843. GPAH/AHPG (Oñati). PT 3/2624, 112r.-115v. Y en sesión del 28 de marzo de 1847 el propio ayuntamiento intenta paralizar cerramientos de terreno que Lezo lleva a cabo en la zona, aludiendo ser parte de su jurisdicción desde 1805.
- 12 - PUA, 726-13: Detalle. El mapa se titula *Batería del Astillero. Plano de las zonas polémicas asignadas por Real Decreto de 26 de febrero de 1913*, y está firmado por el ingeniero militar correspondiente en 1915. El Real decreto de 1913 al que hace referencia llevaba por título: *Demarcación de zonas polémicas asignadas a las Plazas y puntos fortificados y de aislamiento de edificios peligrosos y polígonos de tiro, así como las Instrucciones que han de observarse para el régimen de dichas zonas*. Es decir, trata de compaginar seguridad y usos no militares con usos militares. Bajo el epígrafe Pasaia, este decreto afectaba a las zonas asociadas a San Marcos – Txoritokieta por un lado; y Kutarro – Barracones por otro. Este mapa hace referencia a una de las zonas ligadas a San Marcos, en las que se instaló una batería, en la parte superior del caserío Astillero.
- 13 - Barcenilla: *op. cit.*
- 14 - Indispensable para entender la figura de Lasala es: Rilova, Carlos: *Vida del Duque de Mandas, 1832-1917*. Donostia: Kutxa Fundazioa, 2008.
- 15 - <http://pelloaramburu.webcindario.com>
- 16 - Debe consultarse en su conjunto la Sección Duque de Mandas del Archivo General de Gipuzkoa (AGG-GAO) (Tolosa).
- 17 - Yarza Zala, Carlos: *Amar-Etxetas*. Pasaia: Udala, 1999.
- 18 - No en vano el 22 de marzo de 1907 declaran como *proyectado oficiosamente por el Ayuntamiento de Pasajes el establecimiento de ordenanzas de edificación y reglamento de policía en el barrio de Molinao, así como el levantamiento de un plano general*. PUA: 989-2.
- 19 - 01/09/1878. PT 3/3053, 2499r.-2508v. En nombre de la Sociedad, actúan Ignacio Mercader Etxaniz y Ramón Londaiz y Arrieta. Luego, al fallecer Londaiz, será su viuda quien sigue con el negocio. Antxotarrok Mintegia sitúa en 1870 la primera instalación de Borderedas en Molinao. Pasai Antxoren kronología, 1761-1936. Pasaia: Antxoko Historia Mintegia, 2007.
- 20 - 29/04/1885. GPAH/AHPG (Oñati): 3/3767, 733r.-746r. Y actas del 8 y 23 de agosto y 6 de septiembre.
- 21 - AGG-GAO (Tolosa): JD IT 1523/62
- De igual modo, se registra en noviembre de 1891 una solicitud de para almacén de combustible, ocupando 110 metros cuadrados, en el que el material importado, ya refinado, se guardará en "cajas y barriles". En esta ocasión el ayuntamiento aparece muy preocupado por la seguridad y los vecinos tienen también oportunidad de mostrar su parecer sobre este asunto, lo que originará una respuesta inicial negativa. Posiblemente los solicitantes estuviesen esperanzados de que su propuesta fuese aceptada, ya que "desde antes de que este Ayuntamiento tuviera autoridad sobre dichos terrenos" existía otra fábrica de igual actividad en aquella zona. El caso es que aunque posteriormente la respuesta fue positiva bajo ciertas condiciones, las actas dejan de aportar información al respecto desde inicios de 1892 cuando Desmarais Hermanos solicitaba modificar la 3ª condición, relativa a las características de los depó-

- sitos.
- 22 - GPAH/AHPG (Oñati): 3/3765, 747r.-760r. y 3/3765, 870r.-885r.
- 23 - AGG-GAO (Tolosa): DM 8, 9
- 24 - *Pasai Antxoren kronologia... op.cit.*
- 25 - PUA: 300,23. Los representantes de la cordelería, Joaquín Garaialde Egiamendía y Manuel Olaziriegí Igartzabal reciben el préstamo necesario para la obra, en nombre del ayuntamiento, de manos Juan José Elozegi Aiestaran. Siendo el contratista de la misma Enrique Mariskal.
- 26 - Acta de 6-VIII-1899. Permiso para trasladar sidras, pero los posibles deterioros a cargo del interesado.
- 27 - En 1899, se presenta factura por Mercader-Londaiz por el valor de 13 cajas de petróleo destinadas a alumbrado público, ascendiendo a 335.40 pesetas.
- 28 - En San Pedro las dificultades son enormes entre 1896 y 1899. En ese primer año, por ejemplo, se tarda más de diez minutos en llenar los recipientes –herradas-.
- 29 - *Pasai Antxoren kronologia... op.cit.*
- 30 - Ricón, Alvaro: “Industria-ondaririk ote langileriarik gabe? = ¿Patrimonio industrial sin clase obrera?”. *Ondare industrial Pasaian = Patrimonio industrial en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2007. (Sorginarrí; 2)
- 31 - Portugal, Xabier: *Pasaia 1931-1939: zanpatuen oroimina = la memoria de los vencidos*. Pasaia: Udala, 2007. (Sorginarrí; 3)
- 32- *El Sr. Artola propone la conveniencia de que la actual única calle denominada de San Pedro, se titule en lo sucesivo de la forma siguiente: Desde la actual casa número 25, propiedad hoy día de Don José Corta, hasta el final del punto llamado “Torreatze”, “Calle de San Pedro”. Desde dicha casa número 25 hasta la señalada actualmente con el número 15, “Plaza de Alfonso XIII”. El punto o lugar conocido por el nombre de “Sableo”, “Calle de la viuda de Pasamán”. Y con el de “Avenida del frontón” todo el espacio o lugar que dá frente al frontón de dicho distrito.*
- 33 - PORTUGAL, Xabier, op. cit.
- 34 - La actividad de este empresario se puede constatar en las actas municipales Pasaia desde 1910, fecha en la que ya se mencionan sus talleres en San Pedro. Herrera y Zaldúa señalan, no obstante, su presencia en 1908. Si bien su actividad más recordada sea la de armador, lo cierto es que en 1917 registra los planos de una fundición en San Pedro, hecho difícil de separar de su boda con Rosario Luzuriaga, otra de las grandes sagas empresariales del municipio ligada al mismo negocio.
- 35 - 08/11/1818. GPAH/AHPG (Oñati): H-347, 51r.-51v. Escritura otorgada por José de Silva Palafox (caballero de la orden de Santiago) como padre y administrador de los bienes de su hijo Cayetano de Silva Fernández de Córdoba (Conde de Salvatierra, Marqués de San Vicente) a favor de Pedro Inazio Olañeta, por encargo de Joaquín María Ferrer.
- 36 - 06/09/1821. GPAH/AHPG (Oñati): H-347, 59v.-60r.
- 37 - 30/09/1850. GPAH/AHPG (Oñati):: PT 3/3236, 216r.-218r.
- 38 - PUA: 129
- 39 - Iago Irixoa: Pasaia: *Pasaia: hastapenak (XIV. – XVI. mendeak) = orígenes (siglos XIV-XVI)*. Pasaia: Udala, 2009 (Sorginarrí, 5).
- 40 - 13/09/1848. 21/07/1862. GPAH/AHPG (Oñati): H- 339, 487r.-488v. 3/3234, 229r.- 230r. También se incluye, por ejemplo, el caserío Mirasol.
- 41 - PUA: 303-9, 582-5.
- 42 - Yarza Zala, Carlos: *Pasajes Ancho*. Donostia: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1974. Menciona que se trataba de una simple tejavana que constaba de tres secciones: una de ellas para pescadería, la otra destinada a la verdura y la tercera, independiente y que se empleó como escuela de dibujo.
- 43 - Adquiere el título de Beneficencia el 18 de febrero de 1911, con la exención de rendir cuentas regular y periódicamente. Posteriormente, el 23 de febrero de 1960, se inscribiría en la Beneficencia Provincial.
- 44 - PUA: 672.9; 670-6; 975-1; 307-16; 311-52. PUA: 665-1; 728-7
- 45 - 1878-IV-14.
- 46 - 1911-11-26.
- 47 - 1905-11-20
- 48 - 25/12/1921.
- 49 - Continúa la discusión en octubre de 1891, con intermediación provincial.
- 50 - Los tribunales derogarían este acuerdo en 1938-VII-14.
- 51 - PUA: 592-7.
- 52 - 1927-IX-22; 1927-X-8; 1927-X-15.
- 53 - Junto a las actas municipales y a los expedientes de urbanismo y sus planos, reflexiones de los concejales que asistieron al proceso, testimonios orales, memorias municipales, publicaciones locales (revistas como *Trincherpe*, *Los tres Pasajes...*) o estudios especializados, (el de la empresa Gaur SCI, en 1971, o el previo a las Normas Subsidiarias de 1983). Además de iniciativas de recuperación de la memoria colectiva local como las emprendidas por Antxoko Historia Mintegia, por ejemplo.

Bibliografía

- www.antxo.org
- <http://arquitecturadonostiarra.blogspot.com/2011/10/edificio-residencial-en-la-avenida-de.html>
- <http://www.noticiasdegipuzkoa.com/2010/04/11/vecinos/donostia/el-creador-de-un-simbolo-centenario>
- Barcenilla, M.A.: *La pequeña Manchester: origen y consolidación de un núcleo industrial guipuzcoano. Erretereria, 1845-1905*. Donostia, Aldundia, 1999.
- Castells, Luis: *Modernización y dinámica política en la sociedad guipuzcoana de la Restauración, 1876-1915*. Madrid: Siglo XXI, 1987.
- Catalán, Jordi: "Capitales modestos y dinamismo industrial. Orígenes del sistema de fábrica en los valles guipuzcoanos, 1841-1918". Nadal, J. y Carreras, A. (eds.): *Pautas regionales de la industrialización española (siglos XIX y XX)*. Barcelona: Ariel, 1990.
- Elortegi Bilbao, Antxon: *Pasaiako euskal kronika zaharrak*. Pasaia: Udala, 2003
- Garate, Montserrat: *El proceso de desarrollo económico en Guipúzcoa*. Donostia: Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Guipúzcoa, 1976.
- Garmendia, Gotzon; San Román, Alaitz: *Lezoko demografía eta industria XX. mendean*. Lezo: Udala, 2003. (Lezoko historia urratsez urrats; 1).
- Goienetxe Patrón, Erramun: "El informe Villalobos sobre el puerto de Pasaia (1617) o Cuatrocientos años de propuestas para una ordenación lógica y racional del puerto y su gobierno". *Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián*, 43 (2010). 419-470.
- *Guía de arquitectura de Gipuzkoa*. <http://b5m.gipuzkoa.net/arkgida/index1.html>
- Herreras, Beatriz: *Altza: historia y patrimonio*. Altza: AHM, 2001 (Artiga; 4)
- Herreras, Beatriz; Zaldúa, Josune: "Industria y patrimonio en la Bahía de Pasaia = Pasaia: industria eta ondarea". *Ondare industrialia Pasaian = Patrimonio industrial en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2007. (Sorginarri; 2).
- Herreras, Beatriz; Zaldúa, Josune: Lezo: Udala, 2009. *Lezo: ondarea eta hiri garapena*. (Lezoko historia urratsez urrats; 5).
- Larrinaga, Carlos: "Pasaia 1861-1926: nacimiento y consolidación de un puerto industrial = industria portuaren sortzea eta sendotzea". *Ondare industrialia Pasaian = Patrimonio industrial en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2007. (Sorginarri; 2).
- *Pasai Antxoren kronología, 1761-1936*. Pasaia: Antxoko Historia Mintegia, 2007.
- Pereira, Dionisio: "O Trintxerpe republicano: mariñeiros galegos na meca do soviet rojo en Euskadi". *Loita de clases e represión franquista no mar: 1864-1939*. Vigo: Xerais, 2010.
- Portugal Arteaga, Xabier: *Pasaia 1931-1939: zanpatuen oroimina = la memoria de los vencidos*. Pasaia: Udala, 2007. (Sorginarri; 3).
- Ricón, Alvaro: "Industria-ondarerik ote langileriarik gabe? = ¿Patrimonio industrial sin clase obrera?". *Ondare industrialia Pasaian = Patrimonio industrial en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2007. (Sorginarri; 2).
- Rilova, Carlos: *Vida del Duque de Mandas, 1832-1917*. Donostia: Kutxa Fundazioa, 2008.
- Saez Garcia, J.A.: *Geografía e Historia de San Sebastián* (2010): <http://www.ingeba.org/liburua/donostia/61sspatr/6sspatr.htm>
- Yarza Zala, Carlos: *Pasajes Ancho*. Donostia: Sociedad Guipuzcoana de Ediciones y Publicaciones, 1974
- Yarza Zala, Carlos: *Amar-Etxetas*. [Pasaia]: Udala, 1999.
- Zapirain Karrika, David: *Pasaia 1805-2005: 200 años de unidad*. Pasaia, Udala, 2005. 2ª ed. (pg. 84-85).