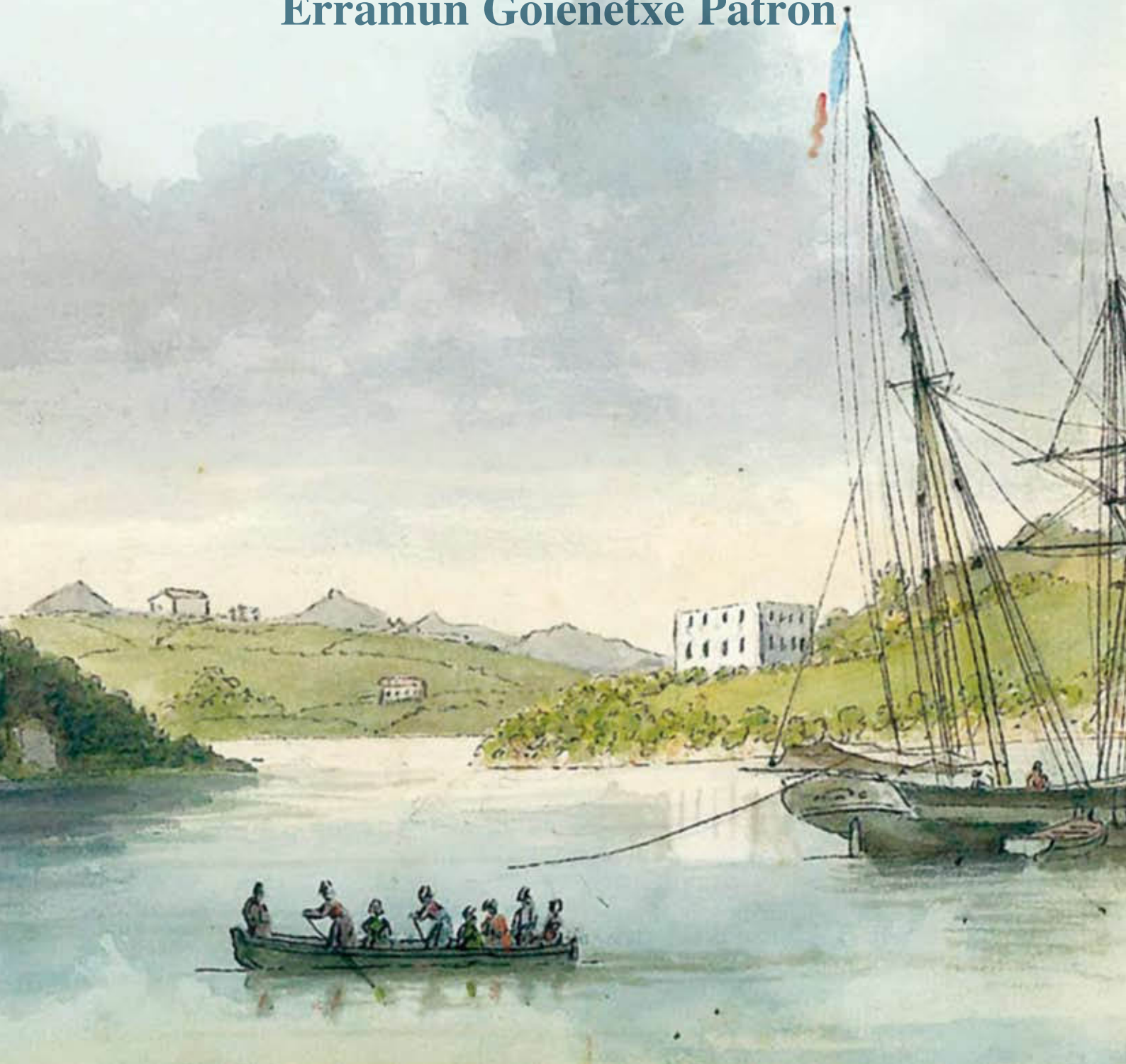


Pasaia atlántico: patrimonio marítimo

Erramun Goienetxe Patrón



Sorginarri bilduma 8

Colección dirigida por David Zapirain Karrika

Pasaia atlántico: patrimonio marítimo

Erramun Goienetxe Patrón



2013

PATROCINADOR:



Gipuzkoako Foru Aldundia
Kultura, Gazteria eta Kirol Departamentua

Foto de portada: Hoornbrook, R. L. (1836/1840): Koldo Mitxelena Kulturunea.
Gipuzkoako Foru Aldundia. www.albumsiglo19mendea.net

Diseño y maquetación: eragin.com

Imprenta: Gráficas Lizarra

ISBN: 978-84-937701-2-9

Depósito legal: SS 319-2013

Prólogo

Son ya más de ocho años los que el Ayuntamiento de Pasaia lleva recuperando su patrimonio cultural, haciendo del patrimonio riqueza a través de la recopilación, la investigación y la rememoración. El conocimiento de nuestro pasado nos garantiza un eficiente anclaje en el futuro. Y, del mismo modo, ese conocimiento se revela indispensable para tomar decisiones bien fundamentadas en numerosos ámbitos.

Sin embargo, muchas veces el conocimiento de nuestro pasado se queda corto o es, incluso, incorrecto. Al menos parcial. Personajes, sucesos, nombres, anécdotas, datos... cuanto mejor sea el conocimiento de una sociedad sobre ellos más rico se hace el propio patrimonio. Al fin y al cabo, el patrimonio une pasado y futuro. Y en esa unión va fraguándose, generación a generación, nuestra personalidad.

Por lo tanto, la presente investigación es perfecta para reflexionar sobre el modo en que queremos presentarnos ante el mundo y los valores que queremos reflejar en nuestro patrimonio.

Amaia Agirregabiria

Alcaldesa de Pasaia

Durante siglos hemos vivido mirando al mar. La huella de esa relación toma diversas formas, y forman ese patrimonio marítimo que aviva nuestra imaginación y despierta nuestro interés. Precisamente, investigar y proteger este patrimonio es una de las responsabilidades de la Diputación Foral de Gipuzkoa, siendo la bahía de Pasaia, como una de nuestras puertas principales hacia el mar, un importante yacimiento donde disfrutar de ese patrimonio material e inmaterial.

Pero tan importante como investigar y proteger el patrimonio es para la Diputación encaminar el futuro y en ese tránsito Pasaia merece una especial atención. Así, la colaboración entre Diputación y ayuntamiento de Pasaia que se fraga en este trabajo, persigue dos objetivos.

Por un lado, se han ordenado los datos existentes, se han buscado nuevos y se han preparado para su difusión y para empujar a la reflexión. Para ello, la colección Sorginarri es una herramienta eficaz.

Por otro lado, las jornadas que se han desarrollado en paralelo a la investigación han servido para poner en valor el trabajo realizado y para medir el interés de la sociedad inmediata por su patrimonio.

Se suele decir que para preparar el futuro es indispensable investigar y comprender el pasado. Esa es precisamente nuestra propuesta. Pues pensamos y defendemos que las estrategias a desarrollar en la tan necesaria regeneración de Pasaia, su comarca y su bahía serán más eficientes si entendemos y conocemos su pasado.

Ikerne Badiola Garciandia

Diputada de Juventud, Deportes y Kultura
Diputación Foral de Gipuzkoa

INTRODUCCIÓN. David Zapirain Karrika	13
1. COMERCIO MARÍTIMO ATLÁNTICO	17
1.1. Comercio interior	17
1.2. Comercio internacional	23
2. LA HORA DE TERRANOVA (1560-1585)	37
3. ESTRUCTURAS EN TIERRA	47
3.1. Muelles	48
3.2. Astilleros	53
3.3. Fortalezas	59
4. REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS	69
5. TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL	85
5.1. 1840-1860. Al calor de la primera industria	86
5.2. 1870-1890. Nuevo puerto	90
5.3. 1890-1930. Shangai en San Pedro	92
a) Las iniciativas innovadoras de la familia Carrasco	93
b) La llegada de Andonaegi	98
d) Eraso y Azkorreta	98
e) El éxito de Luzuriaga	101
f) Varaderos	102
g) Pescadería: MAVP	102
h) MEIPI y PYSBE	107
5.4. La situación de 1930	111
6. UNA VALORACIÓN	117
BIBLIOGRAFIA Y RECURSOS ELECTRÓNICOS	130

Introducción

Proclamar las virtudes del “patrimonio cultural” parece suficiente para generar efectos positivos y riqueza. No en vano, patrimonio y riqueza pueden ser sinónimos. En Pasaia, además, el mar ha sido nuestra fuente de riqueza y trabajo principal, por lo que estaría más que justificado hablar de Patrimonio Marítimo como fuente de valor y dinamización social.

Pero la realidad es que el patrimonio cultural por sí sólo no crea nada. Su existencia, innegable, no garantiza desarrollo. En bruto no deja de ser una serie de datos, actos, restos... muy interesantes para quienes los conocen. Y si las personas que manejan estos datos o que conocen el patrimonio no socializan su conocimiento, no lo hacen accesible, no lo integran en su sociedad más cercana, entonces el patrimonio es propiedad privada. Lo que cada cual conoce se convierte así en lo más importante, lo único importante. Cada experto defiende lo que controla y lo eleva a categoría universal y definitiva, entablando una carrera por que “su” patrimonio sea el único que importe.

Por eso, un trabajo como este que puede titularse “Aproximación al patrimonio marítimo de Pasaia” debe aclarar qué pretende lograr. Y su primer objetivo es evitar lo señalado más arriba: no pretende erigirse en juez y parte del patrimonio marítimo de la bahía; y mucho menos en monopolio del mismo. Ni siquiera pretende reivindicar que el patrimonio más importante y definitivo sea el que los autores mejor conocen.

En consecuencia, hemos intentado identificar las situaciones principales en las que la bahía y la actividad marítima han quedado unidas, ilustrando esas situaciones con datos concretos. Así, nos hemos embarcado a continuación en la tarea de encontrar los restos materiales o inmateriales resultado de la acción social en torno al mar que hayan pervivido hasta nuestros días. Si es que los hubiese.

El Patrimonio es el lugar en que pasado y futuro se encuentran, y ese encuentro se produce en el presente, en la sociedad actual. No puede ser, no debería ser posible que el Patrimonio futuro se forje en talleres ajenos a los de la sociedad que lo ha generado. No al menos cuando esta se encuentra viva, activa, con proyectos propios para regenerar su entorno. Por eso, sin renunciar a nuestro rol de expertos, presentamos aquí una serie de datos, dentro de su contexto, con la esperanza de que quienes dirigen la forja ahora mencionada puedan usarlos.

Con ello simplemente pretendíamos ofrecer a Pasaia una herramienta o un muestrario para que, con su conocimiento, se puedan tomar decisiones basadas en certezas, no sólo en cuentos o en historias contadas por un grupo selecto de conocedores del tema. Porque creemos que el Patrimonio Cultural sólo generará efectos positivos en la medida en que la sociedad lo conozca y lo interprete.

De este modo, quisiéramos también contribuir a relativizar o al menos a poner un contexto histórico a tantas lecturas parciales o interesadas sobre acontecimientos que se han producido en la bahía a lo largo de 450 años, y que a veces se nos presentan como resultado de poco menos que un milagro. Y creemos además que el contexto no quita valor a los hechos, sino que se lo aporta, al hacer de una historia particular una pequeña pero importante parte de la historia general de Europa.

Por lo tanto, el gran objetivo de estas investigaciones que ahora recogemos es enriquecer el punto de vista sobre el pasado de la bahía y sobre su patrimonio marítimo, intentando aportar nuevos enfoques o al menos más riqueza informativa.

De este modo, los y las habitantes actuales de la bahía pueden enriquecer su conocimiento sobre su pasado. Creemos que así contribuimos a mejorar las opiniones y las decisiones que haya que tomar en torno al patrimonio cultural, en especial al marítimo, porque esas decisiones son tan legítimas como obligatorias. Y urgentes.

La historia de la bahía ha sido sumamente cambiante. La bahía de Pasaia no tiene nada que ver con la desembocadura del Oiartzun de hace siglos. Poco tiene que ver incluso con el puerto industrial del siglo XX. El puerto, el agua, se ha alejado de Olereta y Lezo, que antes fueron la parte central del mismo. Pero no podemos ofrecer una visión histórica sin tener esto en cuenta. No podemos considerar el puerto actual como “el puerto” histórico. Y al revés, no tenemos por qué considerar un único momento en la historia como el único que nos vale para trabajar el patrimonio, el desarrollo local o nuestra propia identidad.

Esto, ciertamente, no contribuye a hacer más fácil la investigación:

- La situación actual no es válida como punto de partida. Nuestros antepasados conocieron una bahía distinta también desde un punto de vista morfológico: la costa se encontraba más retrasada que lo que hoy dan a entender los muelles, por ejemplo.

- Esto incide directamente en nuestra tarea: ¿cómo inventariar lo que ya ha desaparecido bajo barrios, carreteras, muelles, suelo industrial, vías de tren...?

- Debemos también superar la tentación de considerar como único patrimonio válido el lejano, el que no tiene nada que ver con nosotros. Si lo hacemos (es una opción), renunciamos a entender quienes somos o inventamos un nuevo sujeto, lo cual, repetimos, se puede hacer. La cuestión es si eso es lo que queremos hacer. O si es lo único que queremos hacer.

- Y no podemos dejar de lado las publicaciones anteriores a esta que ya han tratado sobre recursos de patrimonio e historia local.

Para superar estas y otras dificultades hemos organizado el libro en grandes apartados. Dentro de ellos hemos intentado localizar y explicar nombres, hechos y fechas. Y para tratar estos temas, tanto si eran ya conocidos como si no, nos hemos esforzado en dar una explicación desde Pasaia. Como hemos dicho también, esperamos haber aumentado el número de elementos que pueden ser considerados patrimonio (tarea, por supuesto, que ahora sigue más abierta que nunca), para que este ni sea patrimonializado por nadie ni sea algo aburrido, abstracto y repetitivo.

Esos grandes apartados son los siguientes: el primero, el que quizás constituya la aportación más novedosa de este trabajo, tiene como inicio el siglo XV. Si alguna vez hubo una edad dorada en la bahía, desde luego fue la que se inició a mediados de esa centuria, uniéndose a una densa red de comercio marítimo internacional de primer orden. Todas las poblaciones de nuestra ribera habían establecido relaciones permanentes con los principales centros productivos europeos. Resulta sorprendente darse cuenta de la magnitud de esas relaciones y poder buscar y hasta encontrar qué queda de ellas en nuestro entorno.

Precisamente en esa actividad hay que enlazar y entender otras, como la caza de ballenas. Esta no es una aventura, ni mucho menos una aventura aislada, sino la reconversión de la anterior en un momento de crisis.

Parte de ese desarrollo es también la caracterización del puerto como astillero militar, por ejemplo. Muchos historiadores han considerado interesante realzar una y otra vez el carácter militar de Pasaia como su rasgo universal. La sociedad toma decisiones en base a sus necesidades, y a la nuestra corresponde valorar si se identifica o no con ellas. Se nos quiere hacer ver como "natural" una lectura muy parcial de la Historia. Pero esa identificación no es obligatoria. Otra cosa es encontrar en ese uso de la bahía elementos de ocio, cultura, atracción y educación. Pero siempre según nuestros intereses, no por estar marcados en destinos comunes universales, como rezaba algún credo conocido por todos que parece volver ahora.

La Compañía de Caracas es otro de los grandes temas portuarios. Tanto la de Caracas como la de Filipinas aúnan rasgos de los apartados anteriores: tráfico marítimo internacional, necesidad de infraestructuras, América y el Atlántico, desarrollo urbano, cambios en las elites,... Siendo un tema de gran eco a escala internacional, es difícil encontrar en lo publicado referencias a la incidencia directa que en la vida de los y las pasaitarras es de suponer producirían estas Compañías. De hecho, no sabemos qué tipo de relaciones se establecen entre Pasaia y Compañía. Confiemos en haber podido aportar algo nuevo al respecto.

No obstante, con la desaparición del modelo de Compañías, comenzarán los intentos por regenerar el puerto, por ejemplo impulsando los astilleros. Así, entramos en el último gran apartado, cuando el puerto se dota de muelles industriales hasta colmarlos con la pesca industrial de altura. A pesar de ser una época reciente, nada queda ya de ella, ni barcos ni instalaciones, ni oficios ni prácticamente memoria de todo ello.

Sin embargo, si algo da personalidad al actual Pasaia, a su sociedad, es, precisamente, este carácter industrial de la pesca a gran escala. A pesar de lo cual, y con contadas excepciones, es sorprendente la dejadez con la que hemos actuado a la hora no ya de interpretar este patrimonio, sino simplemente a la hora de recogerlo. Parecería que los barcos, centros de producción, oficios, personajes, personas, hechos, etc. de hace 50 u 80 años (¡podemos hablar ya de 1970!) no sean válidos como hecho cultural. O, lo que es peor, que no sean patrimonio cultural, ni mucho menos marítimo.

En definitiva, este trabajo cumplirá su objetivo si aportando datos interesantes para nuestra cultura general y particular, contribuye a diseñar esa estrategia que Pasaia necesita para que el patrimonio marítimo sea de verdad un elemento dinamizador de la bahía.

1



COMERCIO MARÍTIMO ATLÁNTICO



A finales del siglo XV el desarrollo económico de la bahía de Pasaia era considerable y se basaba en una larga tradición de exportación de hierro. Del mismo modo también reflejan esta importancia las disputas e incluso enfrentamientos sangrientos, aun en fecha tan tardía como 1529, por el control y gobierno de la bahía. De todos ellos, siempre saldrá reforzada Donostia.

1.1. Comercio interior

Gracias a las victorias jurídicas de la Edad Media y a la ya conocida táctica de dejadez en el mantenimiento del puerto, Donostia limitaba considerablemente el desarrollo económico de los habitantes de la bahía. Estos sólo podían descargar libremente productos relacionados con el abastecimiento propio. En esta situación, Donibane consigue (en 1525 y 1533) algún que otro reconocimiento que le permite asegurar su economía; en concreto, en sentencia dictada en Valladolid a 23 de junio de 1525 logra garantizar el abastecimiento libre de trigo y cereales independientemente de si estos productos llegan en barcos propios o en ajenos.

De todos modos, también sobre este derecho se establecen condiciones en los siguientes años. En primer lugar, los barcos extranjeros fletados por los de Donibane para este tipo de abastecimiento debían realizar un juramento ante la guardia portuaria que Donostia mantenía en Pasaia. En segundo lugar, la actividad mercantil de Donibane quedaba bajo control, debiendo descargar la mitad de su mercancía en Donostia y la otra mitad en el pueblo, siempre con permiso.

De igual modo, alrededor de 1540 se prohíbe a Donibane descargar pescado en las casas del barrio de Bizkaia; mantenían, eso sí, la potestad de cambiar la carga de barco a barco o de disfrutar de manera libre los botines de guerra¹.

Y es que, efectivamente, la bahía es un punto indispensable e insustituible para los comerciantes de alrededor. Un ejemplo: el contrato de flete entre el mercader de Hondarribia Sancho Alkiza y el piloto Juan Cornoz en 1542. La nave de Cornoz está anclada en Pasaia y Alkiza la contrata para ir a Burdeos y cargar un máximo de 60 toneladas de trigo para su descarga en Cádiz y otros puertos andaluces. Del mismo modo, Cornoz tenía posibilidad de atracar en Lisboa o en otro puerto de Portugal si así lo autorizaba Alkiza o su factor en la nave².

Al hilo de esto hay que apuntar que, si bien en menor medida, la bahía podría recurrir a Hondarribia para completar su abastecimiento: por ejemplo, vino, mosto de

sidra o sidra, comprada ésta en Lapurdi, Hendaia o Irun. No sólo el abastecimiento particular, también el público, a través de las tabernas, se podía completar de este modo. Y también el trigo, como lo atestigua el sampedrotarra Guillén Londres, que en mayo de 1537 compra en Lapurdi 150 fanegas de grano³.

Los tratos pactados entre las villas del Norte de Navarra y Errenteria entre 1528 y 1540 expresan perfectamente el ritmo y la importancia del tráfico comercial en la bahía⁴. Y también la necesidad de completar el circuito con otros elementos como los caminos. En esos acuerdos encontramos el interés por mejorar las vías de comunicación, siendo el camino directo entre Goizuetta y Errenteria quien mejor recogía esa necesidad. Estas relaciones con Navarra alcanzan también a Aragón. Así, a principios de 1528, Errenteria habilita al capitán Martín La Rentería para que acuda a Iruñea con el fin de pactar con los comerciantes navarros el embarque de su lana, parte de la cual provenía de Aragón, a través de nuestro puerto. Para ello, la antigua Orereta está mejor situada que nadie, pues no *“ay (...) tan buen aparejo e mejor que en toda esta dicha Probinçia de Guipúzcoa”*⁵.

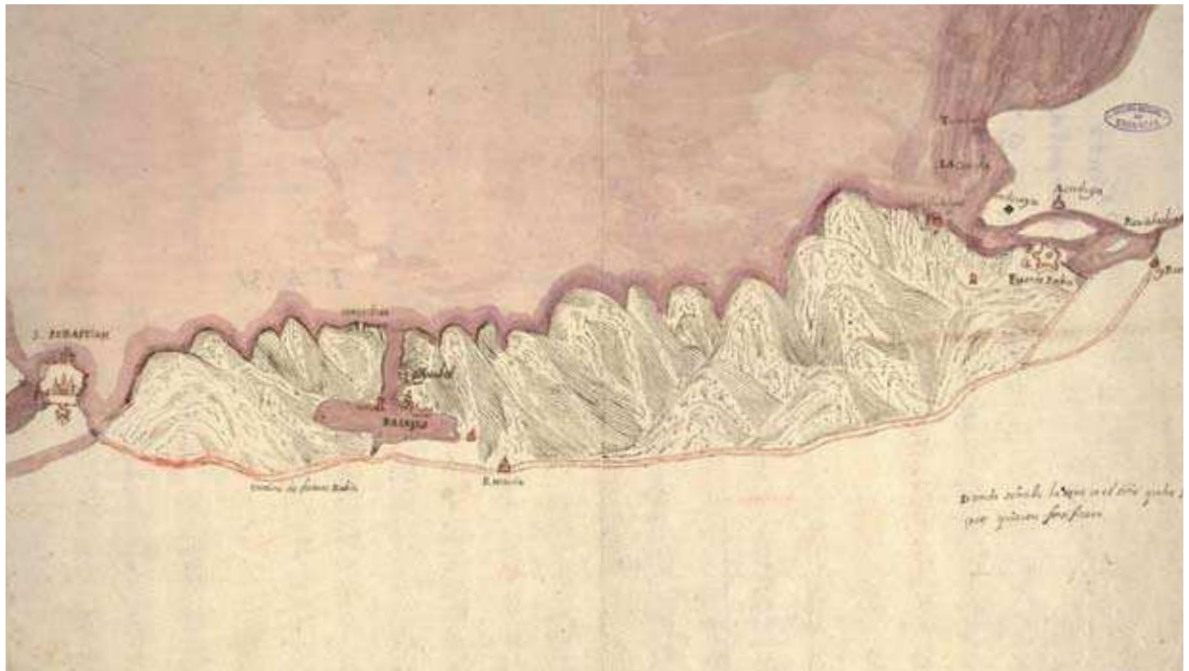
El acuerdo con los comerciantes de lana navarros se firma en Iruñea a 23 de febrero del mencionado año. Junto a Errenteria, aparecen el vecino de Sangüesa y señor de Belber, Miguel Añues; el recaudador real Bernart Egia; los mercaderes Luis, Juan y Martín Cruzat; el encargado de moneda, Juan Miguel Garceiz; y los mercaderes y vecinos de la capital del reino Lorenz Auriz, Miguel Orisoain, Lorenz Oarriz, Arnaot Casanoba y Martín Ollakarizketa, quienes firman en nombre propio y en el todos los mercaderes navarros. El acuerdo tiene un claro objetivo que se hace explícito: *el llevar d’esta meytad de sacas de lanas de los dichos mercaderes de Nabarra a la dicha villa de La Renteria e sobre el resçebimiento e recogimiento encomienda e guarda de aquellas e de qualquiera otros fárdeles, mercaderías e carguerías que los dichos mercaderes de Nabarra a menos de las dichas sacas quisieren hazer llevar, o resçebiendo de retorno quisyeren poner en la dicha villa de La Rentería para el tiempo e en la forma e manera contenidas, espresadas e declaradas...*

Es decir, se trata de impulsar un desarrollo económico basado en el comercio. En concreto en el de lana, pero abierto a otros productos. Los comerciantes navarros se comprometían a sacar por la bahía, vía Errenteria, la mitad de su producción lanar y, en contrapartida, la villa proporcionaría un correcto, seguro y garantizado trato de la mercancía. Para ello, acepta los supervisores que nombren los navarros y asume el mantenimiento de los caminos para que estos sean transitables y tengan las debidas medidas. En concreto: *“de tal manera anchos que a lo menos dos azemillas car-*

LISTADO DE NAVES DE LEZO Y DONIBANE (1537-XI-21)
(GPHA-AHPG(Oñati) , 3/307, fols. 16 r.-18 v.)

PROPIETARIO	EMBARCACIÓN	TONELAJE	FLOTA
Lezo, Nicolás	Nao	250	Armada de Indias
Ebora, Juan	Nao	250	Armada de Indias
Villaviciosa, Martín Sanz	Nao	120	
Villaviciosa, Martín Sanz	Nao	100	
Villaviciosa, Martín	Nao	160	En Levante
Darieta, Sancho	Nao	130	
Gabiria, Juan Núñez	Nao	100	
Lalana, Miguel	Navío	60	
Nabejas, Martín	Navío	70	
Etxabe, Martín	Galeón	20	
Igeldo, Martín	Galeón	10	
Landriguer, Martín	Zabra	25	
Landriguer, Martín	Zabra	30	
Huarte, Juan	Zabra	10	
Altamira, Antón	Zabra	10	
Igeldo, Domenja	Galeón	30	
Puy, Domingo del	Zabra	10	
San Vicente, Pedro	Zabra	10	
Zarautz, Domingo	Zabra	15	
Santa Clara, Munjún	Zabra	10	
Zarautz, Juan	Zabra	15	
Cotillos, Martin	Zabra	20	
Gabiria, Robert	Zabra	20	
Ezkiotz, Miguel	Galeón	20	
Arana, Juan Pérez	Navío	40	
Eskortza, Juan	Navío	40	

Costa entre
Hondarribia y
Donostia.
Francisco Domingo
y Cueba (1612).
España. Ministerio
de Educación,
Cultura y Deporte.
Archivo General de
Simancas,
MPD, 08-65



EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: PATRIMONIO INMATERIAL NATURALEZA POLÍTICA DE LAS POBLACIONES PASAITARRAS.

Las condiciones bajo las que Donostia gobernaba la bahía de Pasaia resultaban insostenibles para Oiartzun, Orereta, Lezo, San Pedro y Donibane. Se trata de un tema recurrente en esta colección (Sorginarrí 1, Sorginarrí 5 y Sorginarrí 7) que también en esta ocasión ha deparado abundante información. Los enfrentamientos, conviene aclarar, no son siempre contra o entre una población y la ciudad. También se producen entre ellas mismas.

Los pasos que unos y otros den para conseguir un gobierno digno en la bahía inciden directamente en el desarrollo político de San Pedro y San Juan. Precisamente consideramos que ese empeño y esa necesidad de los habitantes del futuro Pasaia por gobernarse a sí mismos constituyen parte del patrimonio marítimo de la bahía, toda vez que es una consecuencia directa de la actividad marítima practicada en torno a la rada pasaitarra. Efectivamente, aquellos pescadores y marineros eran conscientes de que necesitaban su propia institución municipal para poder gozar de un gobierno propio que permitiese aprovechar los recursos del puerto, de la bahía y del mar.

En esta dinámica, y además de constituir sus propios órganos concejiles, pusieron en práctica verdaderos ejercicios de memoria colectiva y de consolidación de la identidad. Ahí tenemos, por ejemplo, la cita sobre la victoria de Roncesvalles presente en el humilladero de la Piedad, por iniciativa de Juanes Ezkiotz Ubilla, quien, no casualmente, aparece a la cabeza del nuevo ordenamiento territorial en torno al puerto en el siglo XVI, en concreto haciendo de Lezo y Donibane dos comunidades territoriales y espirituales completamente separadas.

No extraña, por lo tanto, verlo detrás de la leyenda de la casa Platain, en pleno barrio de Bizkaia, pues esta zona será reclamada tanto por Lezo como por Donibane.

A través de estas leyendas podemos ver cómo cada sociedad, cada generación, ha interpretado su patrimonio, adaptándolo a las necesidades del momento y produciendo un nuevo punto de vista. Nuevo punto de vista que con el paso del tiempo pasa también a ser considerado patrimonio. Ezkiotz y sus socios se propusieron actuar y administrarse fuera de la subordinación a Donostia y con independencia de Lezo, y para legitimar su acción desarrollaron un discurso propio en el que introdujeron elementos históricos.

Ni más ni menos que otras comunidades políticas a lo largo y ancho del globo y del tiempo.

gadas de sacas de lana puedan yr e venir a la par y por los encuentros no se puedan estorbar e detener syn caminar”.

Este acuerdo hacía peligrar la centralidad de Donostia en relación a la lana navarra y aragonesa, favoreciendo el tráfico internacional de la misma a través de la bahía de Pasaia y reforzando la posición en la misma de Errenteria. No será sólo la ciudad la que se muestre

en contra del acuerdo; en esta ocasión se le suman Oiartzun y Hondarribia. El que los trabajos para acondicionar el camino entre Goizueta y Errenteria no se materializasen deja bien a las claras que esa alianza guipuzcoana consiguió su objetivo y Donostia pudo favorecerse del tráfico de lanas navarras y aragonesas. Por eso, los comerciantes navarros, sobre todo en la primera mitad del siglo XVI, siguieron empleado la bahía de Pasaia, pero a una escala menor de la esperada.

LISTADO DE EMBARCACIONES SURTAS EN LA BAHIA (1569)

POBLACIÓN	PROPIETARIO	NOMBRE	TONELAJE	TIPO
Lezo	Iturain, Juan Martínez/ Núñez	San Juan	35	Zabra
Lezo	Irura, Juan	San Juan	40	Zabra
Lezo	Aranibar, Miguel	María	20	Zabra
Lezo	Aguirre, Sabad	María	30	Zabra
Lezo	Gijón, Esteban	Catalina	35	Zabra
Lezo	Villaviciosa, Juan; capitán	María	130	
Donibane	Villaviciosa, Juan; capitán; el joven	Catalina	400	
Donibane	Ebora, Juan	San Juan	250	
Donibane	Isasti, Miguel	María	60	
Donibane	Iturain, Andrés	María	20	Zabra
Donibane	Aumeztegui, Domingo	María	65	
Donibane	Zabala, Martín; el joven		80	
Donibane	Etxabe, Vicente	Jesús	110	
Donibane	Villaviciosa, Marquesa	María	550	
Donibane	Arrieta y Borda, Erramus		450	
Donibane	Villaviciosa, Domingo		120	
Donibane	Villaviciosa, Juan; sobriño	Magdalena	200	
Errenteria	Isasti, Juan Martínez	Salvador	230	
Errenteria	Zuaznabar, Martín	Salvador	240	
Errenteria	Isaskarate, Juanes	Magdalena	110	
Errenteria	Zamalbide, Santiago	Magdalena	80	
San Pedro	Londres, Guillén		30	Zabra

1.2 Comercio internacional

¿Pasaia? No, se trata de Bristol pero se nos hace familiar.

David Martin.

El comercio interno enseguida nos ha puesto ante tráfico y productos de intercambio internacional. La situación geográfica de la bahía y sus características físicas, como si de un pequeño fiordo se tratase, así lo hacen posible.



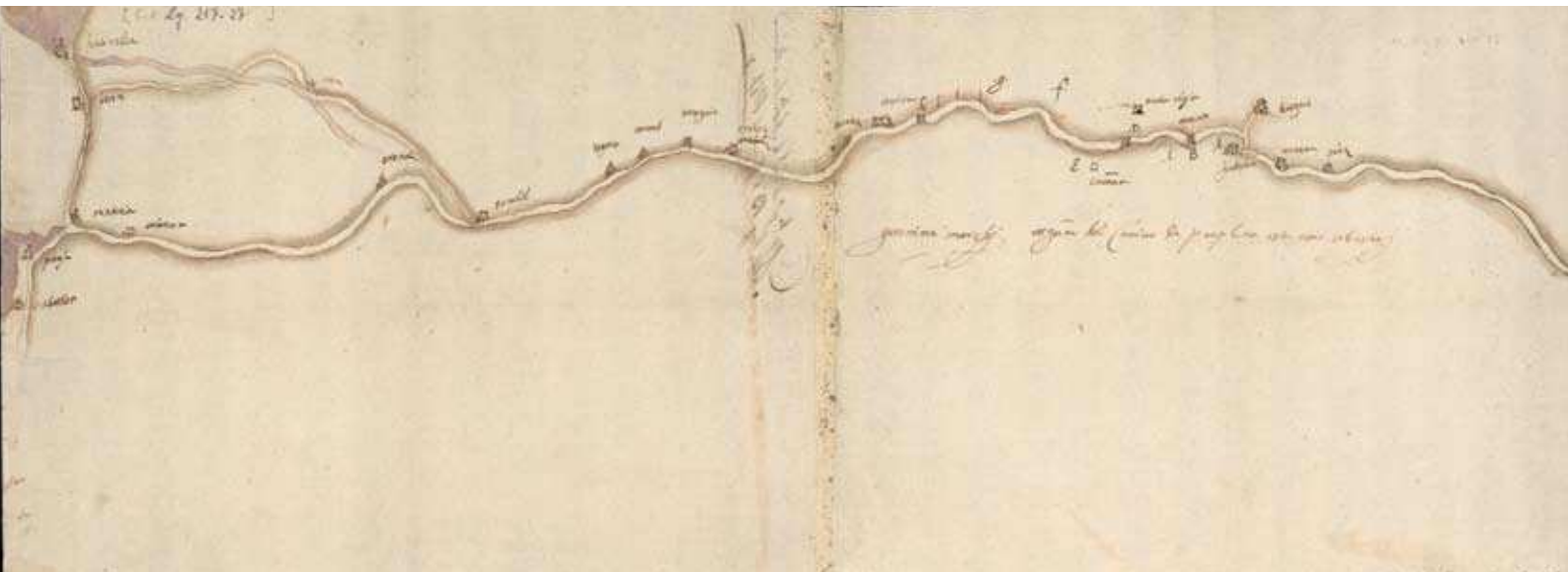
Además, la jurisdicción que sobre Aquitania ejerce la Corona de Inglaterra permitirá a los vascos aparecer pronto en los circuitos comerciales de Inglaterra y La Rochelle⁶. Después, cuando los ingleses pierdan Aquitania en 1453, Gipuzkoa buscará su propio camino para no perder las relaciones comerciales trenzadas con anterioridad. El acuerdo que firma en 1481-1482 con Inglaterra así lo refrenda.

En cierto modo, podemos decir que el camino abierto siglos atrás para la exportación del hierro de Oarso sigue siendo transitado o navegado en estas fechas. Retornando con telas y grano, en estos viajes de ida y vuelta a las costas británicas Pasaia forma parte de una cadena en la que también engarzan, formando un robusto eje a lo largo de la costa atlántica europea, Lohitzune, Baiona, Burdeos, La Rochelle o Flandes.

Si bien pudieran parecerse viajes perecederos, espontáneos o aislados, se trata de todo lo contrario. Y los ejemplos son incontables. Para citar alguno podemos recurrir al pleito de 1497 entre San Pedro y Donostia, pleito que pone de manifiesto cuanto de centenarias tienen las reivindicaciones pasaitarras, y en el que los testigos, al hacer la descripción de la actividad marítima de la bahía, unen Pasaia con lugares como La Rochelle, Barcelona, Ferrol, A Coruña, Cádiz o Cartagena⁷; 20 años después, en otro pleito similar, en esta ocasión de Donibane contra Donostia, los puertos que se citan son Laredo, Santander, Ribadeo, Viveiro, Muxía, Sanlúcar, Puerto de Santa María o Málaga; en 1531, en cambio, se asegura que la bahía recibe visitas de navíos de Bretaña, Francia, Inglaterra y Portugal.

En nuestra opinión, y atendiendo a la documentación, es especialmente espectacular, y prácticamente desconocida hasta hace poco, la relación vasca con Bristol; al menos, la relación de las comunidades asentadas en nuestra bahía con Bristol. Esta ciudad portuaria inglesa es el objetivo principal del comercio de la comarca y también de buena parte del comercio del Este de Gipuzkoa⁸. Así, y expuesto de un modo genérico, tras descargar el hierro, en Bristol se provisionaban de telas con destino a Castilla.

Por lo que respecta estrictamente a la bahía, de 1456 es el dato concreto más antiguo que disponemos, lo que no deja de ser más que una curiosidad, y hace referencia al vecino de Hondarribia Pedro Sanz Benesa y a Vicente Landrigner, siendo éste un apellido pasaitarra de la época. Otro apellido muy activo en Bristol es el de Lalana: Martín, Esteban y Saubat Lalana, en concreto. Pero quizás sirva como prueba de esta estrecha relación el nombre de la embarcación del comerciante gascón de Bristol Moses Conteryn, pues la nave que emplea entre 1473 y 1475 se llama "John de la Passage". La presencia en Bristol de la nao



pasaitarra “Juan” cargada de hierro y pastel, o de la “Trinidad” de Hondarribia, ambas en abril de 1480, no hace más que confirmar la existencia del circuito Bristol – Pasaia⁹.

Sin renunciar a su actividad de transportistas, haciendo honor al apelativo vasco de “carreteros del mar”, los vecinos de San Pedro y San Juan comienzan a aparecer también como negociantes. Es decir, no sólo actúan para terceros, sino que lo hacen como mercaderes. Merece la pena destacar a la familia Cotillos¹. Efectivamente, en 1491 Juanicot Cotillos fletó la carabela “Santa Clara” de 150 toneles, cargada con vino para el trayecto Burdeos-La Esclusa (Sluis, Flandes). El mismo Cotillos fleta la carabela “Bárbara” también para Flandes. En cambio, en 1509 es Amador Cotillos quien emplea la carabela “Magdalena” en la pesca de Irlanda¹⁰. Una actividad a la que se había encaminado el sanjuandarra Antón Iturain tres años antes¹¹. Otro ejemplo de comerciante lo tenemos en 1509 con el sanpedrotarra Esteban Alen, quien aparece como deudor de Willian Brown, de Bristol¹².

Por todo ello, podemos afirmar que a finales del siglo XV y principios del XVI el incesante tráfico en la bahía no es producto del azar o la improvisación, lo cual por otra parte sería una irresponsabilidad, sino que se inscribe en un preciso y fructífero circuito comercial, siendo parte, por lo tanto, de una exitosa estrategia comercial. Y la cooperación entre los distintos agentes y núcleos de población de la comarca

Diseño del camino que va desde Pamplona a la herrería de Euzkadi y de aquí a Hondarribia y San Sebastián. 15?? AGS. *Mapas, Planos y Dibujos, 12-85*



Bristol. *David Martin.*

1 - No hay que olvidar tampoco que el apellido Cotillos ya nos aparece en el segundo viaje de Colón, como patrón y propietario del barco Mari Galant.

son parte de la misma, sea cual sea el punto final de la expedición: pesca en Irlanda, corso, comercio con Flandes...

Precisamente, aun no siendo el único objetivo, a principios del XVI aumenta el volumen de datos conservados que hace referencia al comercio atlántico. Como hemos apuntado antes, las dinámicas históricas son cambiantes, la vida no es estática ni la actividad humana surge ya perfeccionada. Por eso mismo, todavía deberemos esperar décadas para que entre esos datos, los referidos a la caza de ballenas en Terranova, por ejemplo, sean significativos. Y no podremos entenderlos correctamente sin tener en cuenta que los via-

jes a través del Atlántico europeo son previos a aquellos y siguen siendo preponderantes en la segunda mitad del XVI.

A este respecto es relevante el caso de Miguel Arizabalo, puesto que entre los viajes que protagoniza entre 1547 y 1554 sólo en uno de ellos se dirige a Terranova (el de enero de 1551) y sólo en uno de ellos se menciona la ballena como objetivo. Su principal actividad se desarrollará en el Atlántico europeo y en sus navíos embarcará mercancías de comerciantes tales como Francisco Ibáñez Frechilla, Antonio Hernández de Navarrete, Miguel Beroiz o el inglés Martin Grevys.

CUENTA DE GASTOS DE VIAJE PRESENTADA POR MIGUEL ARIZABALO A MARTIN GREAVES.

Esta es la memoria de los gastos d'este presente viaje del Pasaje a Bristol, que fue afleytador Martin Grebis, ynglés, cargado de fierro e vinos, e fue en el año de 1500 [sic: 1550].	
Primeramente, las obras de mareas y galafetar los costados y otras materiales y jornales y otras menudencias, setenta ducados:	LXX ducados
Más tomé vn cable que truxo de Londres, que costó çinquenta ducados:	L ducados
Más tomé de San Juan de Olaçabal vn cablote y otra pieça de guyndaresa que costaron treze ducados y medio:	XIII ducados, V reales
Más compré vna ancora en San Sebastián, que costó quatorze ducados y pague por traer al Pasaje seys reales:	XIII ^o ducados, VI reales
Más tomé dos olonas que costaron diez ducados:	X ducados
Más pagué por yllo de vela, nueve reales:	IX reales
Más vn ducado de chaplas y corrones:	I ducado
Más tomé vn ducado y medio d'estopa:	I ducado, V reales
Más tomé vna madera para el çepo del ancora. Costó doze gruesos:	XII gruesos
Más le dí al pilloto por su soldadas (sic) veynte e quatro ducados:	XXIII ^o ducados
Más le dí al contraestre y al carpintero y lonbarderos tres soldas (sic) que son diez y seys ducados y IX gruesos:	XVI ducados, IX gruesos
	CCVI ducados, VII reales

**1552. Este es el biaje de este presente biaje de Bristol del año de mill e quinientos e çinquenta e dos.
Es lo siguiente:**

Primeramente, en deslstar la nao gasté çinco ducados:	5 ducados
Más truxe vna carga de cáñamo que costó nueve ducados y ocho reales:	9 ducados, 8 reales
Más tomé dos carros de brea en que son veynte quintales a preçio el quintal a siete reales, montan doze ducados y ocho reales:	12 ducados, 8 reales
Más tomé vna barrica de grasa que me costó siete ducados:	7 ducados
Más entraron çinquenta (sic) jornales en obras de mareas y costados que cada jornal pagué tres reales, que montan treze ducados y siete reales:	13 ducados, 7 reales
Más tome vn cable de yllo de Flandes por quarenta y çinco ducados:	45 ducados
Más le di a la dicha nao diez e ocho quintales de xarçia de Flandes a tres ducados y medio el quintal, que montan sesenta y tres ducados:	63 ducados
Más tomé ocho barrilles de alcatrán que me costo cada barrill vn ducado y medio, que montan doze ducados:	12 ducados
Más me costó por adreçar la nao, treze ducados:	13 ducados
Más le yze vna bela de gasa de proa que me costó treze ducados:	13 ducados
Más tomé de Tanquin, el carniçero, vna bela que me costó quinze ducados y la yze broquel:	15 ducados
Más pagué por coser las belas e yllos de bela y recorrer las otras belas, çinco ducados:	5 ducados
Más pagué çinco ducados por adobar el batel y por mudar los careles y algunas tablas, seys ducados:	6 ducados
Más tomé doze remos, a dos reales cada remo, que son dos ducados y dos reales:	2 ducados, 2 reales
Más tomé vn quintal de pólbora que me costó doze ducados:	12 ducados
Más quando bolvió con mal tiempo la nao, seys galafatos en los gostados; que cada jornal me costó tres reales, que montan vn ducado y siete reales:	1 ducado, 7 reales
Más pagué por recorrer la puente y garita, seys jornales, que cada jornal me costó tres reales. Vn ducado y siete reales:	1 ducado, 7 reales
Más tomé vn quintal y medio de sebo que cada libra me costó veynte y siete maravedís, que montan diez ducados y nueve reales y quatro maravedís:	10 ducados, 9 reales, 4 maravedís
Más gasté por poner la dicha nao en el monte, tres ducados porque tomava agoa:	3 ducados
Más le dí a Domingo de San Sebastián siete ducados por dos versos (tachado dos ducados) que son siete ducados:	7 ducados
Digo que los siete ducados son por dos pasamuros por dos versos dobles que dio a su riesgo.	64 ducados, 3 reales

Yten, pagué al piloto veynte ducados:	20 ducados
Más pagué al contraestre çinco ducados y onze gruesos:	5 ducados, 11 gruesos
Más pagué a los lonbarderos soldada y media, que son ocho ducados:	8 ducados
Más pagué por dos quintales de sebo, ocho ducados:	8 ducados
Más tomé medio barril de betún que me costó un ducado:	1 ducado, 5 gruesos
Más pagué syete gruesos de estopa:	7 gruesos
Más pagué por remediar vn verso que estava quebrado, doze gruesos:	12 gruesos
Primeramente compré vn cable que pesó treze quyntales y tres quartos, que costó el quintal tres ducados, que montan quarenta y vn ducados y medio:	41 ducados medio
Más compré vn cablote de çient braças que pesó, tres quintales y tres quartas, que montan onze ducados y tres gruesos y medio:	11 ducados, 3 gruesos y medio
Más tomé vna guindaresa que pesó dos quintales, nobenta y dos libras, que montan ocho ducados y dos gruesos:	8 ducados, 2 gruesos
Más tomé dos pieças de cuerdas, vn quintal y medio y quarenta y tres libras. Montan çinco ducados y tres gruesos:	5 ducados, 3 gruesos
Más pagué tres libras y media de yllo de bela, çinco gruesos y medio:	5 gruesos y medio
Más pagué por herroldanes mayores y otros seys herroldanes de poleas y seys potoches y dos poleas que costaron vn ducado y quatro gruesos:	1 ducado, 4 gruesos
Más vna bonba que me costó çinco ducados:	5 ducados
Más pagué por vn çorrón, quatro gruesos y medio:	4 gruesos y medio
Más pagué quatro ducados por tablas de la dicha nao para haser paneles:	4 ducados
Más las soldadas del maestre, se le da vna soldada:	5 ducados, 11 gruesos y medio
Más al escribano, vn grometaje por su bentaja:	4 ducados
Más se me deven los seguros:	
Los quales dichos cuentas y capitulos son buenos y berdaderos en estos trenta y ocho capitulos e ansí lo juro. Miguel de Aryçabalo (rúbrica).	

Lo mismo podemos decir de Franciso y Domingo Zubieta, Juan Berrobi, Juanot Villaviciosa o Juan Santa Clara, por ejemplo¹³. En 1558, en cambio, es la nave “Salvador” la que se dirige de Bristol a Pasaia con 400 quintales de grano para abastecer a la armada real. Del mismo modo, contamos con el ejemplo del sanjuandarra Petri Iriarte, que intenta vender en Inglaterra los 80 quintales de resina que el también pasaitarra Bernabé Aristizabal ha “obtenido” como corsario¹⁴. En fin, pensamos que son

ejemplos suficientes para poder aseverar que no sólo a principios de siglo, también en las décadas de 1540 y 1550 Bristol sigue siendo el destino del comercio de la bahía de Pasaia.

Sin embargo, los problemas políticos entre Inglaterra y la corona castellana, palpables desde 1585 en adelante, y el ya permanente contexto bélico, motivarán profundos cambios en la flota vasca y, por supuesto, en la de Pasaia



EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: EL CRISTO DE BRISTOL

A lo largo del siglo XVI se fraguó la separación entre Lezo y Donibane, dando lugar a dos comunidades. Podemos situar esta necesidad de contar con dos entidades independientes en la pugna por el control de la bahía, toda vez que ante la presión de San Sebastián (que extiende su jurisdicción con la marea alta e incluyendo Bonanza) y el cambio en la navegabilidad de la ensenada, Lezo va perdiendo su situación estratégica, mientras que San Juan se encuentra mejor colocada de cara al canal. Esta separación hace que, por ejemplo, las mismas advocaciones religiosas se den en una y en otra localidad: San Juan, Cristo del Buen Viaje¹⁵.

Precisamente este Cristo sirve para ilustrar de un modo definitivo la relación entre Bristol y Pasaia, pues tal y como recoge Iturrioz en Donibane era y es cono-

cido como el Cristo de Bristol. Es decir, a mediados del siglo XX y todavía hoy, la memoria del comercio Pasaia – Bristol está encarnada en esta figura.

El mismo Iturrioz afirma que la imagen posee las características del arte religioso inglés de aquella época y que en 1518 llegó a Donibane tras haberse enganchado en un barco que volvía, precisamente, de aquella localidad.

En la actualidad, la escultura se usa en procesiones, para lo cual ha sido desmontada y se presenta como yacente, cuando, en realidad, es una talla hecha para ser presentada crucificada, es decir, de modo vertical, no horizontal, y, desde luego, no tapada por sábanas.

y la bahía, pues no podemos olvidar que los mismos barcos que faenaban pescando o comerciando son embarcados con fines bélicos. Esto incidirá negativamente en el comercio con Inglaterra y, evidentemente, perjudicará severamente el realizado en la bahía de Bristol, lo que se verá agravado con el traslado de la zona de pesca hacia la costa canadiense.

Así lo expresa también el aumento de la actividad astillera en la propia Bristol, donde a principios de siglo y

hasta 1550 el número de naves con propietario local es de unos 30 pero donde en la segunda mitad del XVI el número se triplica generosamente hasta llegar a las 111.

En este comercio marítimo que se realiza puerto a puerto, Flandes es otro destino interesante para la flota vasca y, por lo tanto, para la de las poblaciones de la bahía pasaitarra. Podemos calificar como el eje de la economía europea de los siglos XIV y XV al formado por Flandes y

¿VASCOS EN GALES?

La embarcación aparecida en Newport.

En 2002 aparecieron los restos de una embarcación en el puerto galés de Newport (Dinas Casnewydd en el idioma de Cymru). Los restos se encontraban en la orilla oeste del río Usk, y quedaron al descubierto durante los trabajos de construcción del Teatro de Riverfont. Entre las más de 2.000 maderas del ensamblaje se han recuperado alrededor de 300 objetos: monedas y cerámica de Portugal, monedas francesas, zapatos de cuero, peine de madera, lana,... A la idea inicial que apuntaba a un barco portugués le va ganando terreno desde septiembre de 2012 una nueva hipótesis, pues de los análisis realizados entonces se desprende que la madera del barco tiene origen en suelo vasco.

Gracias a una de las monedas francesas la datación del barco se ha establecido como posterior al año de 1445, y se cree que hacia 1468-69 esta nave partía de Newport a Bristol, a donde evidentemente no llegó. Se trata de una época convulsa en la zona, entre de la "Guerra de las Rosas" que se produce entre 1455 y 1485 y durante la cual Newport cambió varias veces de bando. Mientras se realizan nuevas investigaciones queremos aquí también aportar datos nuevos a ese contexto.



http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bristol_channel_detailed_map.png?uselang=it



<https://maps.google.fr/maps?q=bristol&oe=utf-8&client=firefox-a&ie=UTF8&hq=&hnear=Bristol,+City+of+Bristol,+Royaume-Uni&t=h&z=11&vpsrc=0>

En las páginas previas ha quedado clara la estrecha y fluida relación entre la bahía de Pasaia y Bristol. Newport, si bien es una ciudad galesa, se encuentra precisamente frente a Bristol, dentro de un canal en el que abundan pueblos y ciudades.

En palabras de la experta Eleonora Carus-Wilson, Bristol no sólo fue un centro de producción en el siglo quince, también era destino y lugar de distribución. Por ejemplo, lanas, pieles y telas llegaban al canal desde pueblos galeses del oeste como Monmouth, y eran embarcados en la costa por transportistas de Milford Haven, Tenby, Haverford West, 'Lawgher Havyn', Llanstephan, Kidwelly, Usk, Caerleon, Chepstow, Tintern y, por supuesto, Newport.

Hemos podido recuperar dos datos concretos sobre Bristol y Newport, a todas luces escasos pero igualmente significativos, toda vez que extienden la ruta de Newport y Bristol hasta Irlanda:

- 1461, 20 de abril: parte de Bristol la nave "Trinity" de Newport, cargada de telas y grano con destino a Irlanda.

- 1480, 17 de febrero: desde Irlanda arriba a Newport la nave "Christopher" de Bristol, transportando mercancías de seis mercaderes, sobre todo pieles y pescado.

Por lo tanto, podemos situar el barco vasco de Newport directamente en la ruta Newport – Bristol – Irlanda o bien volviendo de Bristol a Newport. El trabajo de los vascos como transportistas está perfectamente documentado. Tenemos datos que nos remontan exactamente hasta el 2 de febrero de 1387, cuando los mercaderes de Coventry William Clifford y William Merford reciben permiso para comprar trigo en Worcestershire y Gloucestershire, con el fin de exportarlo a Bristol, Newport o a Chesptow. Ese documento habla de una nave "española" como transportista, pero estimamos más que posible que se tratase de una embarcación vasca.

Moneda francesa, carga portuguesa, canal de Bristol, embarcación de madera vasca... a día de hoy no es posible asegurar con total certitud que la nave de Newport perteneciese o estuviese tripulada por alguien de nuestra bahía, ni siquiera que hubiese sido fletada en Pasaia. Pero sí podemos afirmar que a lo largo de los siglos XIV y XV las embarcaciones y las tripulaciones que se hacían a la mar en nuestra bahía participaban de viajes similares a los realizados por la embarcación encontrada en Gales.

Fuentes:

CARUS-WILSON, E. M.: *The Overseas trade of Bristol in the Later Middle Ages*. New York: Barnes & Noble, 1967, pgs. 209 y 256.

CARUS-WILSON, E. M.: "The Overseas trade of Bristol". En: POWER, E.: y POSTAN, M. M. (eds.): *Studies in English trade in the Fifteenth century*. Londres: Routledge & Kegan Paul Ltd., 1966, 183-246.

http://en.wikipedia.org/wiki/Newport_Ship
<http://www.newportship.org>
<http://www.newportpast.com/early/castle/refs.htm>

¿Y AL REVÉS?

(ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Walls, Olvidados, 3631-23)

Para comprender cómo acaba una embarcación vasca en Gales, podemos recurrir al ejemplo contrario: ¿cómo acaba en Pasaia un barco extranjero? Ejemplo que ilustra claramente la densidad de la trama comercial establecida en el Atlántico europeo.

El protagonista de esta desventura es el gallego Hernán Pérez Neda. Neda es un pueblo que se encuentra al fondo de la ría de Ferrol, y es allí donde debemos situar a Hernán en su origen. La historia que nos interesa le sitúa en Lisboa, con una nave cargada de vino, de donde parte en dirección Trosen, en Irlanda. Allí, su nave fue requisada por el inglés George Confort, quien meses atrás había sido atacada por la carabela donostiarra "Mixela". Confort perdió una carabela en ese ataque, carabela que, por cierto, no era propia sino alquilada en Bretaña. En ese momento no había guerra declarada entre las coronas castellana e inglesa, pero la nave vasca utilizó como excusa el origen bretón, sujeto por tanto a la corona francesa, de la carabela de Confort. Así, suponemos que Confort se encontraba al acecho, pertrechado con una "carta de represalia" que le facultaba para el embargo; es decir, para cobrarse por su cuenta la rapiña sufrida a manos de los corsarios de la "Mixela". Gracias a ese documento, desposee a Neda de su carabela.

La carabela no terminó ahí su periplo. Confort la vendió en Irlanda, a unos irlandeses que la revendieron a Thomas "Pabi" comerciante, ¿cómo no!, de Bristol. Este, la empleó durante tres años sin cesar, hasta su arribada a Pasaia en 1501.

¿Casualidad o información precisa? Es Hernán Pérez quien anda entonces al acecho intentando resarcirse del daño sufrido años atrás. Ocasión que se le brinda cuando estante en Pasaia, ve su carabela entrar por la boca-na. Inmediatamente solicita a la justicia de Donostia que el barco sea retenido y secuestrado en su favor.

Como decíamos, pensamos que esta historia ilustra a la perfección las relaciones fluidas de las ciudades costeras del Atlántico: Lisboa, Galiza, Donostia, Pasaia, Bretaña, Bristol, Irlanda... Hernán Neda perdió en Irlanda su carabela y la recuperó en Pasaia años más tarde. Otro comerciante, en cambio, perdió en Gales su embarcación fabricada con madera vasca y cargada en Portugal.



En esa dinámica debemos entender el descubrimiento de Newport. Un hecho corriente hace 500 años convertido en patrimonio marítimo para nuestro goce y para encender nuestra imaginación.

<https://maps.google.fr/maps?q=bristol&oe=utf-8&client=firefox-a&ie=UTF8&hq=&hnear=Bristol,+City+of+Bristol,+Royaume-Uni&t=h&z=11&vpsrc=0>

Newport Medieval Ship: a guide (Bob Trett ed.)(2011). Friends of the Newport Ship.



Brugge (Brujas):
Rozenhoedkaai
Canal. *Benoist,
Jean-Chisthope.*

Brabante, con Brujas a la cabeza¹⁶. Los productos que transitan de Sur a Norte comprenden frutos secos, corcho, vino, aceite, sal y, por supuesto, hierro. En Flandes se unen a las telas, lienzos y a la lana, básica para la transformación; y en el tránsito hacia el Sur se suman los tejidos, el pescado, el aceite de pescado, las especias, el queso, la droguería, armas, papel, quincallería, mercería cordelaje, brea o cera, entre otros.

La importante presencia vasca se aglutina en la “nación de Bizkaia” y con el fin de hacer frente a la pujanza de Amberes, los magistrados de Brujas otorgan a la nación vizcaína en 1493 el privilegio del comercio de la lana y el hierro. No obstante, las actividades de las dos villas

son complementarias y no resultan extraños los comerciantes que negocian en ambas. Brujas resulta el punto principal de distribución de lana para el Sur de Flandes durante el siglo XV; Amberes, por su parte, participa de un mayor número de productos (especias llevadas por los portugueses, telas inglesas para Europa...) y entre 1490 y 1580 será el principal centro europeo de redistribución. Más aún cuando alcance el monopolio en el intercambio de productos a larga distancia, en 1530.

Sin embargo, los mercaderes de nuestra comarca seguirán instalados en Brujas en la década de 1570. Por ejemplo, ese mismo año se encuentra allí Juanes Ezkioztz Ubilla, de Donibane, en negocios con comerciantes navarros¹⁷. Efectivamente, muchos de los productos que se introducen por Pasaia tienen a Navarra o a sus comerciantes como destino. También Pedro Goiatz lo demuestra así, pues la cera que él envía tiene como compradores a comerciantes de Lizarra y de Iruñea¹⁸.

Amberes y Brujas no son las únicas ciudades flamencas dentro del circuito de los comerciantes pasaitarras; también resulta relevante el centro comercial de Middelburg (Mediaturque) y su puerto Arnemuiden (Ramua). Para tener noticias de nuestra bahía en este otro entorno, los pleitos de los herederos de los comerciantes Pedro Callao y Martín Trintxer son perfectos. Tanto Callao como Trintxer fallecen lejos de Pasaia. El primero, regresando de Flandes; el segundo, precisamente, en Ramua.

La lejanía, en cambio, no supone incomunicación con Pasaia. Más bien todo lo contrario. Ello es posible gracias a la tupida red comercial y de relaciones que hace viables y rentables los negocios. Así, un año antes de su fallecimiento, Martín Trintxer aparece saldando una deuda con Pedro Laborda, enviando desde Ramua 8 quintales de cera y un ducado a través de Juan Martínez Aierdi. Es parte del trato previo entre Laborda y Trintxer, que



Anberes: Grote
Markt. *Maros. CC.
GNU Free
Documentation
License.*



Diseño de las cercanías de Hondarribia. Tiburcio Spanochi (1597). España. Hezkuntza, Kultura eta Kirol Ministerioa. Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos, 08-204.

habían pactado la venta de 725 quintales de hierro entre los puertos de La Esclusa (Sluis, el puerto de Brujas) y el de Ramua¹⁹. El día de su muerte, sabemos que los sampedrotarras Domingo Aginaga y Joanes Altzibar, estaban también en Ramu; de hecho, el primero ejerció como testigo de la escritura de última voluntad de Trintxer.

Pedro Callao también participa de la misma red comercial. Si bien su llegada a Ramua es más tardía, la estrecha relación entre ambos queda de manifiesto en el legado de Trintxer. Corresponde precisamente al mencionado Altzibar dar las explicaciones al respecto 12 años después; es decir, en la época del pleito entre herederos: *...se halló en la villa de Ramua, qu'es en Flandes e Jelanda, donde a la sazón así vien estaban los dichos Pedro de Callao y Martín de Trencher defuntos, y en el dicho tiempo, estando en vn día este testigo y los dichos Martín de Trencher y Pedro de Callao en las casas y mesón que dezían de Bárbara, vino a las dichas casas Garçía de Barrasoayn, fãtor y hazeedor que solía seer al tiempo del dicho Joan de Arrieta, y dixo al dicho Martín de Trencher en cómo el dicho Joan de Arrieta le ynbiaba le pagase veynte y vn ducados que le devía, por quanto avía sabido que el dicho Martín aña vendido su navío con aperçebimiento que le hazía que con el vaylio de la tierra le prendería y pornía e la cárcel por ellos; y el dicho Martín le respondió que le rrogaba no le hiziese prender ni él diese afren-*

ta en su persona y que él le pagaría de lo que le deviese, porque avnque avía cobrado todo el presçio de su navío; y el dicho Garcia de Larrasoayn le rrespondió que le predonase, porque él non podía hazer sino lo que le hera mandado. Y visto que el dicho Garíia quería hazer prender al dicho Martín de Trencher por rruego e ynterçesion del dicho Martín de Trencher el dicho Pedro de Callao sallió al dicho Garçía de Larrasoayn de le pagar los dichos veynte y vn ducados que el dicho Martín de Trencher devía al dicho Joan de Arrieta, y así con la promesa y palabra que el dicho Pedro de Callao dio al dicho Garçía, el dicho Garçía se contentó del dicho Martín de Trencher y dexó de le hazer prender.

En la segunda mitad del siglo XVI las relaciones con Flandes se deteriorarán. La actividad comercial se vendrá abajo. Por un lado, porque el encenagamiento del río Zwin dificultará la navegación hasta La Esclusa y, por lo tanto, Brujas. Por el otro, por la mayor importancia de América en la corona castellana. Además, desde 1568 en adelante los problemas derivados de la política de Felipe II en los Países Bajos influirán de un modo determinante en la economía. Así, si entre 1564 y 1572 el 82,2% de la lana que salía de Donostia tenía Flandes como destino, y el 17'8% se dirigía Francia, entre 1576-1579 el primer porcentaje ha descendido hasta el 41%, mientras que el segundo ha aumentado hasta el 33,9%²⁰.



Engraving of the Spanish fury (1577).
Hans Collaert.
Museo de Amsterdam.



AKG Anonymous, The Spanish Fury in Antwerp on 4th November 1576

De todos modos, no podemos considerar Flandes como una meta olvidada, no al menos para los comerciantes pasaitarras. Además de los ejemplos anteriores, contamos con otros de la misma época que reflejan esas relaciones comerciales desarrollándose en época de guerra.

Es el caso del sanpedrotarra Pedro Igeldo, que aparece relacionado con otros comerciantes de nuestra zona, alguno ya mencionado, en la década de 1570. Igeldo aparece como habitante de Flandes al menos desde 1573; con anterioridad, desde 1571, se encuentra allí como oficial del pagador de la armada real Francisco Elejalde. Sin embargo, su presencia es todavía anterior en Amberes, y sabemos que está asociado a otro de nuestros vecinos, Pedro Goiatz. Ambos cierran un trato con el dueño del galeón “Santa María”, que no es otro que Juan Ezkiotz, para llevar lana desde Pasaia a Zelanda. Ezkiotz, además, firma el recibo por los gastos de los otros dos socios en cordelaje y brea. Igualmente, Goiatz e Igeldo cargan conjuntamente en Flandes cera. Así, a pesar del entrono bélico y del descenso en el volumen de las cargas y los fletes, el comercio no ha desaparecido completamente²¹.

Goiatz, Igeldo, Trintxer, Ezkiotz,... siguen encarnando el éxito de las relaciones comerciales internacionales y marítimas en la bahía de Pasaia en el último tercio del siglo XVI. Es más, Goiatz es hijo de Mari Anton Trintxer, lo que nos coloca ante una relación estable y un oficio que se hereda de generación en generación, basado en la confianza y en la pertenencia a una misma res familiar.

Otros puertos plenamente inmersos en el tráfico marítimo atlántico y que comparten ruta con Pasaia son La Rochelle y Burdeos. Como en otras ocasiones ya referidas, los escenarios bélicos son sorteados con tratados que salvaguarden el comercio. Así lo hacen, por ejemplo, en 1537, Gipuzkoa, Bizkaia, las Cuatro Villas de la Costa, Baiona y Lapurdi; o en 1543 y 1552 los núcleos de población de Oarsoaldea y el Bidasoa con varias villas de la Euskal Herria continental.

Por supuesto, también los seguros aumentan en estas circunstancias y en época de guerra son los aseguradores de Burgos los más solicitados. A ellos recurren, entre otros, los dueños del "San Andrés" y del "San Juan", Esteban Santiago y Martín Sáez Villaviciosa respectivamente, para afrontar un viaje en busca de carga a Burdeos en 1524, durante la guerra entre las coronas francesa y española²².

Los ejemplos que ilustran esa idea de circuito comercial son otra vez muy precisos. Por citar alguno de ellos:

- Martín Sánchez Villaviciosa junto con Esteban Santiago (de Donibane ambos), firman contrato de flete en 1524 con varios comerciantes de Burgos e Italia para cargar en Burdeos y transportar la mercancía a Londres.

- Junio de 1536. El mismo Villaviciosa parte de Pasaia con destino Irlanda, a la pesca. En el camino, para en La Rochelle. Por un lado, para abastecerse de sal y vino; por otro, para hacer entrega en nombre del hondarrabitarra Juan Ganboa de varios sacos de lana a los mercaderes navarros que le esperan en ese puerto.

- Noviembre de 1560. Los vecinos de Errenteria Miguel Lesaka y Domingo Isasti apoderan al vecino de Donibane Miguel Isasti, para que compre en La Rochelle o en cualquier otro lugar de Francia 2.500 fanegas de sal y se las envíe a ellos.

- Año de 1568, aproximadamente. El capitán Juanes Villaviciosa se encuentra en Cádiz aprestando su "Magdalena" para dirigirse a Flandes. Tres años después, venderá la embarcación en Sevilla.

EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: DE CUANDO LA IMAGEN DE SANTA ANA LLEGÓ DESDE FLANDES A PASAIA.

El 12 de febrero de 1573 los regidores de Donibane Juan Martínez Lezo, Juanes Ruiz Zubiaurre y Martín Puy cierran un contrato de seguro con unos mercaderes donostiarras. Evidentemente, al igual que en la actualidad, pretendían asegurar su carga para paliar pérdidas en caso de pérdida, robo, rotura, etc. Aquel día, sin embargo, el cargamento que se embarcaba en Dunkerque con Juanot Nabejas para ser transportado a Euskal Herria en cualquier nave que llegase a Ziburu o a Lohitzune no era ordinario. Por un lado, se trataba de un reloj; por otro, de una imagen de Santa Ana.

Del reloj, suponemos que para la iglesia o el edificio del concejo, no tenemos rastro. Pero de Santa Ana tenemos algo más que el recuerdo en Pasaia, pues esa misma imagen que nuestros antepasados trajeron en el siglo XVI desde el centro productivo y de la moda europea sigue resguardada en la ermita que lleva su nombre. Curiosamente, es la ermita la que ha ido cambiando con el tiempo.

No se trata, ni mucho menos, de la única obra de arte flamenca en nuestra comarca^{II}. Pero este contrato de seguro vuelve a tocar varios de los temas y las relaciones del tráfico marítimo internacional de nuestra bahía: el seguro, la relación directa de Pasaia con la rada de Ziburu-Lohitzune, el carácter plenamente político de la comunidad sanjuandarra...



II - Estas obras de arte también llegaron a Lezo y Orereta. En la iglesia de esta última, sin ir más lejos, tenemos el retablo de la Coronación de la Virgen, realizado en Bruselas a principios del XVI. Está en curso un interesante trabajo al respecto: BARRIO OLANO, M. y BERASAIN SALVARREDI, I. (coord.): *El retablo de la Coronación de la Virgen. Errenteria. (Ama Birjinaren Koroatzea erretaula. Errenteria.* (prentsan). Queremos agradecerles, a ellos y a Iñigo Salaberria, la información facilitada.

La Rochelle.
Remi Jouan.
Wikimedia
Commons. CC-BY-
SA. GNU Free
Documentation
License.



Burdeos.
Fabien1309.
Wikimedia Commons.
CC-BY-SA.
GNU Free
Documentation
License.

En la ruta hacia Bristol, tanto La Rochelle como Burdeos constituían lugares de aprovisionamiento y distribución. E, igualmente, los mercaderes de esas plazas recurren a los barcos vascos, hecho que documentamos en La Rochelle para llevar vino a Inglaterra (1489) o para ir a Irlanda (1490)²³.

Sin duda, el Atlántico es el gran protagonista de nuestro comercio en esta época. Pero los comerciantes de la bahía tienen también larga tradición en el Mediterráneo (Italia, Sicilia...).

Ambos ámbitos geográficos se unirán en Pasaia. Nuestro puerto es uno de los lugares que sirven de cruce al Norte y al Sur de Europa. Y eso le permitirá, a continuación, explotar la vía de unión entre Europa y América, como una extensión del circuito anterior.

En los viajes a Sevilla y Cádiz las naves llevan hierro como carga principal, y a la vuelta las bodegas traen productos mediterráneos. Nuestros marinos son así intermediarios entre las dos Europas y entre los dos mares.

Los apellidos enseguida se nos hacen familiares: así, en 1493 volvemos a encontrarnos con Pedro Igeldo, que lleva a Arnemuiden aceite y sal de los mercaderes italianos. O a Martin Arsu y Esteban Trintxer, que en 1515 se aprestan en Málaga; el primero, hacia Londres; el segundo, de vuelta a casa.

En este sentido, los seguros realizados entre 1565 y 1596 que se conservan en el Consulado de Burgos vuelven a reflejar la relación entre Pasaia y los puertos andaluces de embarque a América. En el recuento efectuado por el investigador Hilario Casado Alonso, de 483 viajes relacionados con nuestras provincias, 117 tienen relación directa con la bahía de Pasaia. De ellos, 109 parten de la misma bahía o la tienen como parada obligatoria. Es decir, el 22'56% de esos casi 500 viajes.

En lo que respecta al puerto de llegada, de los 117 fletes citados, 91 se dirigen a Sevilla o Cádiz. En segundo lugar aparece Portugal: a Lisboa son 12 (uno de ellos para realizar el trayecto de ida y vuelta Pasaia-Lisboa-Galiza-Pasaia), 8 a Aveiro, 2 a Setúbal y 1 a

PROCEDENCIA DE LOS BARCOS ASEGURADOS EN BURGOS RELACIONADOS CON EL COMERCIO DE HIERRO Y CON PUERTO DE SALIDA EN PASAIA (1565-1592)²⁴

Pasaia	17
San Sebastián	11
Hondarribia	10
Lezo	10
Errenteria	8
Castro Urdiales	7
Mutriku	6
Muros	5
Deba	4
Zumaia	4
Leza de Matosinhos	2
Viana do Castelo	2
Getaria	2
Irun	1
Zarautz	1
Markina	1
Muskiz	1
Ondarroa	1
Santander	1
Anberes	1
Desconocidos	13

Mondego. Todo lo cual evidencia la importancia del hierro vasco en Andalucía y Lisboa y el tráfico que la misma genera.

Pensamos que el cuadro es suficientemente ilustrativo en lo que respecta a la importancia de la bahía, sobre todo porque esos datos hacen referencia a un lugar y hecho principal: la mencionada exportación de hierro a Portugal y Andalucía con destino América. El número de embarcaciones aumentaría si se sumaran las que partían a Terranova o las empleadas en la armada²⁵.

EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: LOS RESTOS DE LA CASA SALINAS.

Como es evidente la relación comercial Flandes - Euskal Herria no es exclusiva de Pasaia y su comarca. Por supuesto, también en la ría de Bilbao se establecieron relaciones durables de gran envergadura. Entre los ejemplos nos interesa la unión de una de las familias de linaje medieval, la de Salinas Arbolantxa, con el comerciante flamenco Rober. De este modo, una familia ligada a los antiguos Parientes Mayores, casa con el mundo nuevo que representaba Rober. De esa unión nació Marina Rober Salinas, hija de Giles Rober y Magdalena Salinas Arbolantxa.



A su vez, Marina Rober Salinas se casó con Domingo Etxeberri. La pareja estableció su sede en nuestra bahía: el palacio Salinas. Etxeberri era un cercano y privilegiado colaborador de los Idiákez, por lo que resulta natural la elección de su casa principal, toda vez que la bahía asistió a numerosos de sus negocios. En 1652 el matrimonio Rober Salinas – Etxeberri funda mayorazgo; con esa fórmula, su patrimonio quedaba a salvo de cualquier contingencia, inalienable. En el mayorazgo incluyeron el palacio Salinas, construido bajo su mandato: “la nueva casa llamada Salinas, con su huerta, lagares... sobre la ensenada de la Herrera, junto al lugar del Pasage, jurisdicción de San Sebastián, y dos jarales pegantes a la misma hacia la montaña y un manzanal anexo comprado a María Martín de Noblezia”.

El camino iniciado por este matrimonio continúa con sus descendientes. Así, uno de sus hijos será Marqués de Villarrubia y Conde de Sirga de Villalcázar.

Esta propiedad fue comprada por otro de nuestras insignes familia, la de Ferrer. El antiguo palacio fue seriamente dañado en la primera guerra carlista. El nuevo palacio, construido por Ferrer, sirvió de cuartel general a la resistencia pasaitarra durante la Guerra Civil y posteriormente fue demolido para dejar paso a “La Náutica”, por lo que ya la mayor parte del vecindario lo ha conocido por fotografías.

En la actualidad, sólo un escudo a la altura de la acera nos recuerda la existencia de esta familia y de esta serie de edificios singulares y propiedades extensas.

2



LA HORA DE TERRANOVA (1560-1585)





Parte de la bahía de Red Bay, Labrador, y del Estrecho de Belle Isle, mirando hacia Europa.
Michael Barkham.

Entre las actividades que se realizaban en o desde la bahía, quizás sea la caza de la ballena la que más atención ha recibido desde el mundo de la investigación. Sin ningún ánimo de minusvalorarla, por supuesto, consideramos que semejante epopeya quedaría mejor resaltada si se comprende dentro de su correspondiente proceso histórico, y no como un hecho aislado, natural o fruto de un instinto aventurero “sui genesis”^{III}.

Terranova se convirtió en una oportunidad aprovechada especialmente desde mediados del siglo XVI. Y a ello contribuyeron, por ejemplo, el saber hacer acumulado durante siglos, la pesca del bacalao o la propia caza de ballenas que se realizaba cerca de nuestras costas^{IV}. Y, en este proceso histórico, es indispensable el eje comercial descrito en el capítulo anterior, que nos permite considerar la caza de ballena como una respuesta a la incertidumbre generada en el mismo más que como una aventura. No se puede comprender la presencia en Terranova sin tener en cuenta ese circuito comercial atlántico ni las limitaciones que al mismo le impone la guerra, toda vez que tanto las luchas de Castilla en Flandes como contra Inglaterra atrapan en su red la red comercial marítima vasca. Es el intento de no dominar por completo el circuito lo que se percibe detrás de la guerra.

Además, es común mezclar en la odisea de Terranova dos momentos distintos; dos cazas de ballenas que se producen en diferentes tiempos.

III - Resulta imprescindible hacer mención al libro que ha publicado el Museo Naval de San Sebastián en relación a la exposición sobre los “Cazadores de ballenas”: UNSAIN, José María: *Euskal baleazaleak: berebiziko historia baten irudiak eta aztarnak = Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*. San Sebastián: UM, 2012.

El primero, en la Edad Media, deja su marca en los escudos de los pueblos costeros, desde Miarriz hasta Bermeo al menos. Es una pesca, caza en este caso, de bajura que aún perdura en el XVI. Sin ir más lejos, podemos citar el avistamiento y caza de ballena en la bocana pasaitarra en 1539²⁶.

Sin perder de vista la costa, pero antes de aventurarse en el Atlántico, la flota vasca persiguió a la cetáceos por el Cantábrico, sobre todo en la costa gallega^V. Y también en Irlanda^{VI}.

En lo que respecta a Galicia, los datos que relacionan la ballena gallega con Pasaia son escasos en la documentación, lo que no es suficiente para negar la relación. Esta queda suficientemente recogida en la cantidad de apellidos de origen galego que pueblan Pasaia desde el siglo XV: Callao, Gallego, Gallega, Noia, Ribadeo, ... Por otra parte, sabemos que hay una carabela de Muros en San Pedro en el año de 1488, por ejemplo, con su carga de sardina vieja (“sardina arenada”) y pescado seco (“cecial”; ¿serán los populares colallos?). Precisamente a Muros acuden los vecinos de Donibane en busca de sardina y vino en 1541²⁷. Es decir, no sólo interesa la ballena; Galicia resultaba también interesante por el pescado o por otros productos de renombre, como el vino de Ribadavia, por ejemplo. Y también como mercado para el hierro vasco²⁸.

Por otro lado, en 1528, en la compraventa de una carabela para ir a la ballena entre el donostiarra Pedro Herran y el vecino de San Juan de Luz Munjun Agorreta, éste incluye en la venta de la nave cuatro galeones (en este

IV - También la bahía de Pasaia es un ámbito que cuenta con estos antecedentes y tradición acumulada antes del siglo XVI. De hecho, las cuentas municipales de San Juan aclaran que los principales ingresos del concejo provenían de los impuestos sobre lo que pescaban pinazas, bateles y txalupas (PUA: 1637-1, 10 at. fol.). Los pagos suponían el 3,5% de los beneficios, 2/3 de esos ingresos ingresaban en la bolsa municipal; el tercio restante se cedía a la iglesia. De este modo se financiaban los trabajos públicos, se garantizaban los servicios públicos y se socorrían a las familias en dificultades (viudas, huérfanos, ancianos). Se trata, conviene recordar, de pagos obligatorios que en ocasiones generaban protestas, como las presentadas en 1567 por los sucesores de Ramus Arrieta, o denuncias, como en el caso de la presentada contra Miguel Isasti.

V - Es innegable documentalmente que, en el siglo XVI, los gallegos desconocían un oficio que era patrimonio de los vascos. En cambio, el protagonismo ballenero que ya ejercían los vascos en el medievo, así como la paulatina entrada de los gallegos en una actividad que, durante la primera mitad del siglo XVI todavía rechazaban por considerarla perjudicial para el resto de la pesca, apuntan a los vascos como los primeros o, al menos, los promotores de esta actividad en Galicia en el medievo. Igualmente, está bien probada la relación de los vascos con el resto de las pesquerías gallegas desde el siglo XIII.

(VALDÉS HANSEN, F.: Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX). A Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2003. pgs. 135-136.

caso embarcaciones similares a la txalupa) y creemos que esta nave partió hacia Galicia. Por último, localizamos a otro donostiarra, Antón Igeldo, con experiencia en caza de ballenas en la costa gallega a principio del XVI²⁹.

Para Irlanda los datos son más abundantes, puesto que se trata uno de los destinos preferidos de nuestros pescadores todavía en la década de los 40 del siglo XVI. A principios de ese siglo podemos hacer constar, a modo de ejemplo, un contrato de flete celebrado en 1509, firmado entre el sampedrotarra Amador Cotillos y los vecinos de Ondarroa Lope Ibáñez La Rentería y Ramus Muguza. El primero partirá con su carabela "Magdalena" a los puertos irlandeses de Killybegs u "Otelin", para traer desde allí el pescado que debía entregarle el factor Martín Zuri Zubieta, de Erreterria. Este último, además y ese mismo año, aparece en un pleito junto con otros vecinos de Orereta, contra el vecino de Legorreta Pedro Garikano. Un proceso que se originó cuando Pedro denunció que no le habían entregado las 16 cargas de pescado ceial de Irlanda que le habían prometido.

La pervivencia de esta relación con Irlanda está fuera de toda duda. Así, en 1556 se producen altercados entre Donostia y San Pedro por el abastecimiento de sidra que los vecinos de esta localidad necesitan para dirigirse a pescar a la isla de Ara, en la bahía de Galway, toda vez que se han proveído de la bebida en Erreterria. De igual modo, en la misma época una de las principales actividades de los vecinos de Donibane se centra en secar el pescado traído de otros lugares; entre ellos, Irlanda³⁰.

El segundo ámbito al que hacíamos referencia en la caza de ballena, en cambio, es el desarrollado a lo largo del siglo XVI y se produce en Terranova. Fenómeno que se encuentra siempre al albur de la situación internacional y los equilibrios y guerras entre las coronas de Inglaterra, Francia y Castilla. Así, la paz entre Castilla y Francia de 1544 estimula los viajes a Terranova, pero las guerras entre 1551 y 1559 lo que impulsan son los asaltos corsarios a los barcos que faenan allí, implicando o volviendo guerreros a los que ejercían en ese momento de pescadores. Valga como ejemplo el secuestro de los barcos que se dirigen a ese caladero en 1557, entre los que se encuentran dos de San Juan y 4 de Erreterria³¹.

Esta situación debió ser determinante para que la flota vasca cambiara el Atlántico Europeo por el Americano. La acumulación de experiencia a través de la pesca, la caza tradicional de ballena, la travesía atlántica, los largos periplos o las embarcaciones adecuadas parecen una base segura y firme para este viraje. Evidentemente, no se trata de la sustitución de un día para otro de una actividad por otra. Lo que queremos expresar es que el cambio de negocio o la importancia de cada uno de ellos varía en función de aspectos no siempre controlables por los protagonistas. De este modo, podemos cifrar los primeros datos consistentes sobre Terranova en la década de 1520, pero el afianzamiento de la empresa ballenera en ese lugar no se producirá mediados los años 40 y el éxito de la misma puede datarse entre 1560 y 1570³².



Las noticias sobre el volumen de la caza o al menos sobre la habilidad de los pasaitarras en este lance nos llega de un modo, digamos, curioso en 1533, en otra refriega entre San Sebastián y San Juan, cuando los vecinos de esta localidad hacen saber a los regidores del puerto en nombre de la primera *que no curasen de entrar e synon que les matarían mejor que a ballenas*³³.

Dos especies sustentan el viaje a Terranova: el bacalao y la ballena. La espectacularidad de la caza de la ballena hace olvidar fácilmente que es el bacalao quien lleva hasta allí a los pescadores. Y enseguida las expediciones se harán primero mixtas, por la rentabilidad del bacalao y el aceite de ballena, y luego especializadas, cada una con su calendario propio. Por lo que respecta al bacalao, este se encuentra al sureste de Terranova y de allí volvían los pescadores en agosto. La ballena, por su parte, se encontraba al sur de Terranova y Labrador. Los cazadores de ballenas volvían hacia diciembre para anclar sus naves en los puertos de Gipuzkoa³⁴.

La abundancia de bacalao y las facilidades para su conservación hacían rentable esta pesca. Nada más llegar a tierra se organizaba su transporte al interior y en poco tiempo los beneficios debían ser considerables. Entre los datos de nuestro interés al respecto, hemos seleccionado los siguientes³⁵:

- En abril de 1547, y gracias a un préstamo del vecino de Mutriku Juan López Jausoro, el capitán Domingo Noblezia parte a la pesquería del bacalao; a la vuelta, tras dejar el pescado en Donostia y Pasaia, y descansar, emprende un nuevo viaje a Terranova.
- En 1563 se encuentra tratando con los regidores de Avilés el pasaitarra Ramus Iurrita, en torno a un encargo de 780 quintales de bacalao.
- La denuncia puesta en torno a 1562 por Nicolás Ormaetxea contra Juan Villaviciosa, por una deuda de varias cargas de bacalao.

Secando bacalao
en Saint John's,
en 1900.
Musée McCord.



- Pleito entre Montserrat Acosta, de Barcelona, y Mariana Corrobedo, de Donostia. Esta segunda debía enviar bacalao desde Pasaia a Barcelona, a cambio de hierro y vino de Ribadavia.

No faltará quien se embarque en busca de ambas presas, según la estación del año. Así actúa el capitán Joanes Villaviciosa que en 1583 viaja a por ballenas y en 1584 dirige su nao al mismo lugar a pescar bacalao, descargando parte de su bodega a la vuelta en Bilbao³⁶.

Ciertamente la ballena será muy rentable para quienes financian estas expediciones, por su carne, grasa y barbas. El aceite de ballena será empleado en iluminación, jabones, limpiador de tejidos, suavizante de pieles, cosméticos y medicinas; la piel, en cinturones, bolsas y cuerdas. La carne, en cambio, se exporta a Francia, Flandes y a la Península Ibérica. Y, por último, las barbas de ballena conocerán múltiples usos: si en un principio sirve de mangos para cuchillos, desde el siglo XVII se popularizarán en Francia y el Norte de Europa, cotizándose tanto como el propio aceite, pues se emplean por su flexibilidad y maleabilidad en complementos de ropa: faldas, corsés, paraguas, bastones, arcos, cepillos o gafas³⁷.

En las décadas siguientes, Pasaia encontrará unos buenos socios en la costa labortana. Efectivamente, la flota de Ziburu y de Donibane Lohitzune amarra en nuestro puerto, que se convierte así en un puerto refugio. Decisiones como la del sampedrotarra Duart Rubison, que embarca con uno de los miembros de la legendaria saga Sopite, Juanes, no merecerían ningún comentario en la época, por mucho que ahora puedan parecerle extrañas a alguien³⁸.

La bahía se convierte en refugio y punto de abastecimiento de balleneros vascos. Estos barcos logran en Pasaia la seguridad que no encuentran en Lohitzune-Ziburu. El ejemplo de Francés Sarria, vecino de Ziburu, en marzo de 1571 pone de manifiesto esta realidad. No en vano, navegó con su nao de 40 toneladas desde Burdeos hasta Hondarribia, transportando vino, bizcocho, cordaje, cáñamo, lentejas, sardina y velas de sebo. El objetivo era aprovisionar el barco llamado "Maria", que su hermano Martín y Juanes Murgia tenían anclado en Pasaia y con el que pensaban acudir a Terranova, a cazar ballenas. En la misma dinámica encontramos al vecino de Hendaia Juanes de Arrupe, que realizó la ruta Hendaia-Hondarribia-Pasaia transportando 250 piezas de metal. Estas servirían para ajustar los barriles del barco de Pierres Bocali, vecino de Lohitzune, que iba a por ballenas³⁹.

Todo esto provocará un intenso trasiego de marinos, algo que queda reflejado perfectamente en una encuesta de 1575. En aquel momento sabemos que se encontraban en Terranova 2.700 vizcaínos y guipuzcoanos. 1.875 procedían de nuestra Provincia y de ellos, 400 eran donostiarras, 350 "pasaitarras" y 100 de Errenteria⁴⁰. No nos debe sorprender,



Restos aparecidos en Red Bay, Labrador, y posiblemente pertenecientes a la nao "San Juan".
Michael Barkham.

TRAS LA ESTELA DEL PATRIMONIO: LA NAO "SAN JUAN" HUNDIDA EN CANADÁ.

Realmente se ha hecho muy famosa en nuestro entorno la nao "San Juan", hundida en lo que hoy en día se conoce como Red Bay (Canadá) en 1565. Se trataba de una nao, propiedad de Ramus Arrieta "Borda", vecino de Donibane, y sobre la que existe constancia de su hundimiento^{VII}.

Hace 35 años (en 1978) se encontraron en la misma zona los restos de un barco hundido que en su momento se pensó que era la San Juan de Ramus. Sin embargo, hoy en día tenemos constancia de más hundimientos sucedidos en esa misma zona y por esas fechas. De hecho, Selma Huxley y Michael Barkham, los historiadores que más han estudiado el tema, plantean también la posibilidad de que el barco encontrado pudiese ser la "Magdalena" de Burdeos, que se hundió en el mismo lugar.

Por otro lado, el nombre de "San Juan" más que una ayuda es un impedimento para establecer sin ninguna duda que el pecio rescatado en Red Bay y la nave hundida de Arrieta son el mismo navío, toda vez que se trata de un nombre muy corriente y usado para designar barcos. Por ejemplo, en 1584 es Juan Villaviciosa quien pierde un barco de ese nombre, casi con total certitud también en Terranova.

En 1560, con un Arriola a bordo se hundió en Sevilla el "San Juan" de Juan Pérez Lizaur. Además de estos, en las tablas anteriores abundan los ejemplos. Así, en el año de 1569 tenemos en la bahía tres "San Juan": el de Juan Núñez Iturain, el de Juan Irura y el de Juan Eborá.

- HUXLEY, S.; y BARKHAM, M.: "Una nota acerca de cinco pecios vascos documentados del siglo XVI en puertos del sur de Labrador", *Itsas Memoria*, 5 (2006), pgs. 771-773.

- GRENIER, Robert: "The basque whaling ship from Red Bay, Labrador: a treasure trove of data on Iberian atlantic shipbuilding design and techniques in the mid-16th century.". *Trabalhos de Arqueologia*, 18.

<http://www.igespar.pt/media/uploads/trabalhosdearqueologia/18/22.pdf>

www.thecanadianencyclopedia.com/articles/red-bay-archaeological-site

ARChV: Pleitos Civiles. Zarandona y Wals. Fenecidos. C 2542/4. Leg. 553

GPAH-AHPG: 2/3101, 71.

VII - Debemos agradecer aquí al investigador Michael Barkham los datos y explicaciones que amable y gentilmente nos ha ofrecido. Por otro lado, más arriba se ha mencionado ya algún otro negocio de Arrieta "Borda", también en Terranova.

por lo tanto, que a partir estos datos algunos autores hayan tomado la flota procedente de la zona entre Donostia y Pasaia como la principal flota pesquera de Gipuzkoa y Bizkaia. O que Pasaia se haya considerado como el puerto ballenero de Europa por excelencia.

Pero como decimos, la ballena y Terranova deben situarse dentro de la dinámica comercial marítima del Atlántico. No hay que considerarlos como hechos aislados o extraordinarios; al contrario, recogen la herencia del desarrollo anterior. Terranova es una parada dentro de un trayecto de largo recorrido, tal y como lo muestra el testamento que hace Esteban de Irizar en 1554. En él menciona que su barco, bajo el mando de Miguel Darieta, se dirigió a diversos lejanos lugares como Terranova, Sevilla y las Indias⁴¹.

En este largo recorrido el aprovisionamiento se podía hacer en lugares algo más lejanos como Lisboa, Setúbal, Cádiz o Sanlúcar. También en Francia, especialmente en La Rochela. Este último puerto seguía siendo un punto de referencia para abastecerse de sal. Allí encontraremos a Martín Sánchez Villaviciosa, que hizo una parada en 1536 de camino a la pesca de Irlanda; a Miguel de Arizabalo en 1554, preparando su viaje a Terranova; o a los socios de Miguel Isasti, que en diciembre de 1560 buscaban 2.500 fanegas de sal, con la intención de enviarlas a Erreterria⁴².

Por otro lado, tras la campaña de Terranova los barcos podían dirigirse directamente a Londres o Amberes, sin hacer ninguna escala. Hemos podido ver que mucha de la grasa de ballena se exportaba a Flandes. Martín Bedua es un ejemplo de ello, en 1565. Es posible que también los vecinos de Donibane Vicente y Martín Etxabe se encontrasen en menesteres parecidos. Sabemos al menos, que en 1568 fueron en su nao “Jesús” a Flandes y a pescar bacalao a Terranova⁴³.

Para representar la importancia adquirida por Terranova a mediados del siglo XVI hemos elegido dos ejemplos. Por un lado, la demanda que en 1601 pusieron el condejo, mayordomos y vecinos de San Pedro contra el capitán Martín Noblezia y consortes. La denuncia estaba relacionada por los pagos que debían realizar a la iglesia de San Pedro por las actividades desplegadas en Terranova. Según los vecinos, era una costumbre arraigada que los pescadores que se dirigían a Irlanda, Terranova y otros sitios pagasen la tercera parte de su soldada a la iglesia, a modo de donativo. Los testigos señalaban que esta práctica tenía unos 40 años. Esto significa que para la década de 1560 Terranova ya suponía una fuente de ingresos muy importante, lo que ratifica la idea que hemos defendido más arriba⁴⁴; a saber, que este ámbito se potenció a partir de la segunda mitad del siglo XVI.

El otro ejemplo representa un proceso similar, pero en frente de la comunidad sampedrotarra, es decir, en Donibane. Las declaraciones realizadas en 1567 por Pedro Iñarra, en nombre de los coperos y de los mayordomos de la iglesia parroquial de San Juan de La Ribera así lo ratifican: *el dicho pueblo tiene probisyón de Su Magestad para que todos los capitanes e maestres de naos, de las ganancias que yzieren nabegando con sus naos e pinaças en qualquiera manera, acudan a la bolsa y copa del pueblo con tres y medio de ganancia por çiento, cuyas dos partes an de ser para los gastos del pueblo y la otra terçia parte para la obra de la dicha yglesia. Y es así que en los años pasados Ramus de Arrieta, alias “Borda”, cuya eredera es María de Guebara, por medio de don Joan de Guebara, su hermano, y el mysmo don Juan, yzieron dos biajes con vna nao suya para Terranoba a la pesca de ballenas y en el viaje myll e quatroçientas y más barricas de grasa, y en el otro biaje más de myll e dozientas. De los quales dichos biajes hubo de aver la dicha copa e bolsa, más de veynte e tres barricas de*

LISTADO DE BARCOS QUE SE ENCUENTRAN EN LAS INDIAS Y TERRANOVA (1569)

LUGAR	CONSTRUCTOR	TONELAJE
Lezo	Villaviciosa, Juan; capitán	100
Erreterria	Zuaznabar, Martín	100
Erreterria	Zubieta, Sebastian	Está haciendo otro
Donibane	Villaviciosa, Marquesa	450 (en las Indias)
Donibane	Villaviciosa, Juan	300 (en las Indias)
Donibane	Villaviciosa, Domingo	100
Donibane	Ebora, Juan	200
Donibane	Arrieta, Ramus	400



grasa que valían y balen dozientos ducados, y más debía de primero de otro biaje que el dicho Ramus de Arrieta yzo para Flandes con la dicha nao, treynta ducados. Que por todo son los dichos dozientos y treynta ducados. E así bien, Miguel de Isasti vecino del dicho lugar debe de dos biajes que con su nao a fecho a Terranova, veynte e ocho ducados. Pues suplico a V. M. me dé su mandamiento contra los dichos Miguel de Ysasti e María de Guebara (...) para que den al dicho pueblo e coperos las dichas cantidades...⁴⁵.

Ambos hechos muestran que la riqueza generada se repartía de una forma muy definida. Existía una previsión en función de los peligros que entrañaban los trabajos del mar, no en vano, parte del dinero estaba destinado al socorro de viudas, huérfanos, ancianos y lisiados. Pero también para, a través de la iglesia, hacer inversiones en el pueblo y promocionar e impulsar el nombre de la comunidad.

El texto que acabamos de recoger, además permite conocer algunas características de la pesca de Terranova. A través de los barriles obtenidos por los Gebara en ambos viajes, podemos deducir que se emplearon naves de un tonelaje superior a la media; no en vano, sabemos que barcos de 400 toneles cargaban en torno a 1.200 barricas⁴⁶.

Desgraciadamente, no parece que se hayan conservado muchos datos en torno a la ballena. Es posible que esta situación se deba al logro de ciertas competencias por parte de San Sebastián. De hecho, un pleito que se trató entre 1565 y 1571 y relacionado con dos ballenas cazadas por los vecinos de Donibane, se saldó a favor de la villa. Entre otras cuestiones se reguló: *que cada e quando que subçediere que los dichos Joanes de Chipres y consortes, vezinos del dicho lugar del Pasaje de Fuenterrabía, pescaren o mataren alguna vallena o ballenas, sean obligados a llebarlas a la villa de San Sebastián. e su muelle y allí las bendan y sean obligados a bender; e caso que beneficiarlas quisieren, haziendo de la dicha vallena e vallenas*

carnaje e sayn e lumer, metiéndolas en sus varricas e botas según y como tales pescados se suelen beneficiar, esto no lo puedan hazer en el puerto del dicho Pasaje de Fuenterrabía sino fuere, según dicho es, en el puerto e muelle de la villa de San Sebastián, por manera que todo el tracto y beneficio, comercio y benta de las dichas vallenas, quando subçediere pescarlas y matarlas, sea y se aga en la dicha villa de San Sebastián y su muelle, conforme a la carta executoria en esta cavsa presentada, salvo en los casos por ella eceptados⁴⁷.

Como de costumbre, en el pleito se dirimía dónde se podían descargar los beneficios de esa actividad. Al igual que con el hierro y el trigo, las ganancias obtenidas con la ballena volvían a despertar la lucha en torno a las competencias sobre la bahía. De esta forma, San Sebastián no permite sino el aprovisionamiento directo, y acusa a pescadores y mercaderes.

El control sobre la comercialización de los cetáceos logrado por la villa también permite conocer, una vez más, su interés por controlar la bahía. Basten unos ejemplos:

- La denuncia contra Miguel Iantzi, de Erreterria, y Juan Huarte, de Donibane, en 1551. La razón: descargar unas barricas de grasa de ballena en Erreterria, llevarlas a Donibane y aquí, vendérselas a unos vizcaínos que querían llevarlas a Bilbao y embarcarlas⁴⁸.
- Las disposiciones tomadas a resultas del pleito de 1566-1573, relativas al pescado fresco que se atrapaba en Irlanda, Terranova y el “Gran Canto” (frente a Capbreton). El que no estaba destinado a proveer a Donibane había que llevarlo obligatoriamente al puerto de San Sebastián, para que fuese secado aquí. Desde febrero de 1572, será trabajo de los guardapuestos el que la grasa procedente de Terranova se lleve directamente a San Sebastián: *para proyyvir y guardar que las grasas que vinieron e trajeron de Tierra Nueva en navíos de vecinos de esta villa, no las descargasen para traer a esta dicha villa⁴⁹.*

Saint John's.
Peninsula Avalon.
A la derecha, el puerto.
Tango7174.
Creative Commons.
GNU Free Documentation License.

- La venta de 100 barricas de grasa que en 1566 hizo Marquesa Villaviciosa al vitoriano Lázaro Jungitu. Venta que se realizó en San Sebastián.
- El acuerdo que establecieron Marina Uranzu y Pedro Lekedano en 1560, por el cual ella le vendió a él 200 barricas de saín, a un precio total de unos 1270 ducados (6 1/3 ducados por barrica). Marina le tenía que pasar el cargamento desde el galeón "María" hacia otros barcos o txalupas; después, Pedro enviaría el producto a Andalucía u "otros lugares". No obstante, San Sebastián no le concedió permiso a Lekedano para hacer el traspaso, argumentando que los de Errenteria no podían hacer descarga alguna en la bahía, a no ser que fuese destinada a su propia provisión y mantenimiento⁵⁰.

En resumen, San Sebastián consiguió monopolizar el comercio de la caza de la ballena y pesca desplegada por los vecinos de la bahía. Ciertamente esta se convirtió en un centro de comercio y reparto muy importante, pero no hay que olvidar que los barcos que llegaban a Pasaia debían llevar su carga desde aquí hacia la villa del Urumea. Además, como hemos visto, Donostia tenía el control y propiedad de muchos de los barcos atracados. Un negocio en el que participaban los mercaderes de Deba con capacidad para aprovisionar ese canal y Vitoria⁵¹.

A medida que nos adentremos en las primeras décadas del siglo XVII, la importancia de Terranova va a ir remi-

tiendo y serán otros destinos los que ocupen su lugar: Brasil, Islandia y Noruega, entre otros. Esa última zona era también empleada por ingleses y daneses, lo que produjo numerosas tensiones. Los vascos vivieron momentos muy duros, especialmente tras la matanza de 1615⁵². 30 años más tarde, sin embargo, parece que nuestros antepasados se hicieron un lugar y adoptaron técnicas escandinavas; como ejemplo tenemos un pleito de 1666, motivado por cierto cargamento de madera que fue traído desde Noruega a nuestra bahía para construir un barco⁵³.

No obstante este profundo declive, la actividad relacionada con Terranova no va a detenerse por completo. A lo largo del siglo XVII algunos barcos de la bahía van a seguir yendo hacia allí: en 1649 son Diego San Juan, Agustín Diustegi y el capitán Juan Etxeberria Arce quienes forman una compañía para viajar a Terranova en el navío "Nuestra Señora del Socorro". En 1657 al menos dos navíos salieron para allí, a por bacalao y grasa de ballena. Por su parte, en 1672 San Sebastián temía la posibilidad de que los barcos destinados a Terranova fuesen requisados para formar parte de la escuadra del general Francisco Roco Castilla⁵⁴. Finalmente, el vecino de Donibane Pedro Aldunbe comunicaba en 1680 que estaba preparado para dirigirse a Terranova⁵⁵. Posteriormente, a inicios del siglo XVIII, y según los datos aportados por Iturrioz, son 15 los barcos dedicados a ello.



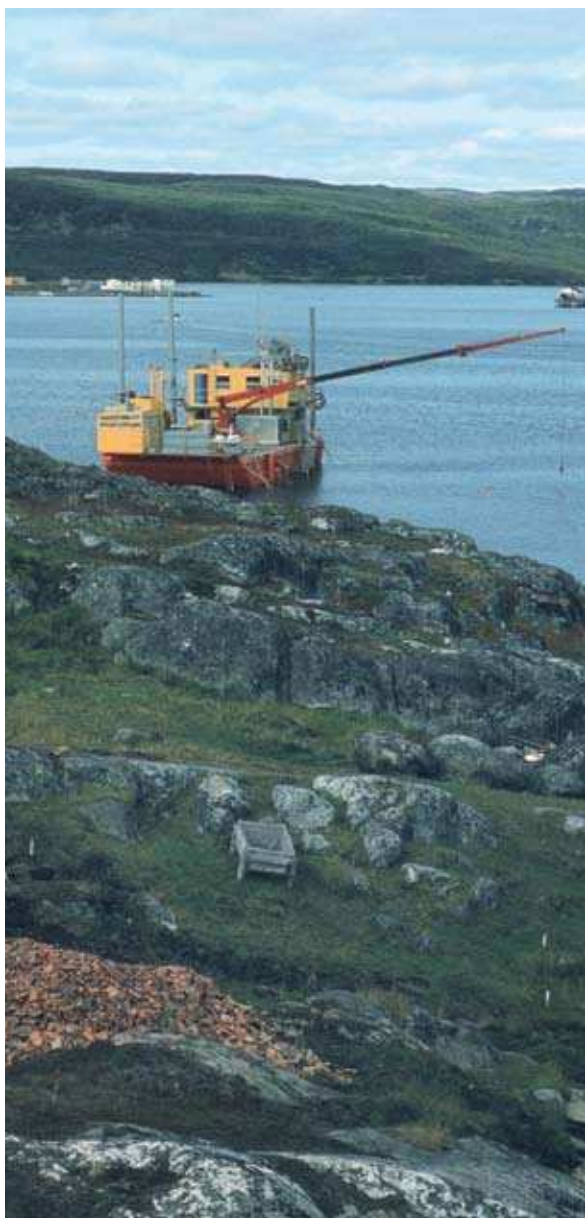
TRAS LA ESTELA DEL PATRIMONIO: LA INSTALACIÓN DE HORNOS PARA DERRETIR GRASA DE BALLENA EN SAN PEDRO

Museo Naval de Madrid. Colección de documentos de Vargas Ponce. T. III. doc. 115, fol. 245.

Las actividades pesqueras de la ballena y el bacalao todavía continuaban a lo largo del siglo XVIII. Como de costumbre, la bahía era refugio de cazadores, pero la Compañía de Caza de Ballenas no pretendía darle esta única función. De esta forma, en 1734 solicitó una licencia al objeto de instalar en Kodemaste (Ondartxo) hornos para derretir grasa y producir unos 180 barriles de saín.

En aquel momento se mencionaba que la bahía contaba con 16 barcos que eran empleados en la caza de la ballena y la pesca del bacalao.

<http://cruise-handbook.npolar.no/en/nordvesthjornet/landbased-oil-extraction.html>
<http://annapolisroyalheritage.blogspot.fr/2011/09/whale-oil-cauldron.html>
<http://www.rijksmuseum.nl/images/aria/sk/z/sk-a-2355.z>



Excavación en tierra y plataforma para excavación subacuática en Red Bay. *Michael Barkham.*



Chalupa y otros objetos vascos del siglo XVI en el Museo del Sitio Histórico Nacional de Red Bay. *Michael Barkham.*



3



ESTRUCTURAS EN TIERRA



Trabajo de construcción de la térmico en 1965. En breve se procederá, precisamente a su desmontaje completo. Pero ni la playa de Erroteta ni la pista de atletismo de koxtape volverán. *Paisajes españoles. Lezoko Udala.*



Archivo fotográfico
de la Autoridad
Portuaria de
Pasaia

A tenor del importante comercio marítimo, parece lógico pensar que la bahía debía contar con unas infraestructuras que respondiesen a sus necesidades. Sin embargo, poseemos escasos datos al respecto. Algunos de ellos hablan de la habilidad de sus vecinos a la hora de ayudar a las embarcaciones a atravesar la bocana. Ya en 1497, en el pleito entre San Pedro y San Sebastián, se hacía esta mención: *de contino bienen a él muchas fustas extranjeras, muchas veses las meten en el dicho puerto los vesinos e moradores del dicho lugar [San Pedro] saliendo con mucho peligro e fortuna con las pinaças a las meter*⁵⁶.

Esta destreza también quedaba reflejada a la hora rescatar a los barcos de las tempestades, momentos en los que había que tomar rápidas decisiones. Así lo afirmaban, en octubre de 1525, el hondarribiarra Juanot Aldabe y los mercaderes de Londres William Cluc y John English, en relación a Antón Asteasu, maestre de la nao “San Juan”, y a su tripulación: *son dinos e merescçentes (...) por la deligençia e trabajo que pasaron e riesgo de sus personas, por salvar la dicha hazienda, como abían salvado e sacado de la dicha nao desenparada*⁵⁷. No en vano, los embates azotaron la nao de Aldabe cuando hacía el camino desde Londres a Andalucía, y fueron rescatados por Asteasu y sus marineros.

3.1. Muelles

La falta de datos también se constata en relación a muelles o zonas de carga y descarga. El dato que nos habla de Kodemasti como punto de anclaje en 1318 no indica qué tipo de infraestructura era; si era un simple refugio o si, como pensamos, era un embarcadero. Es decir, como parada en la ruta de cabotaje, buscando proveer a Orereta y a Oiartzun.

La información tampoco abunda en el siglo XVI y a través de ella parece que los puertos y embarcaderos surgen en diversos puntos para responder a las necesidades del momento. Se trata de meras obras de relleno donde se emplean rocas que caían desde Jaizkibel, lastres de los barcos o, como se menciona en la documentación, “çaborra”⁵⁸. De esta forma los vecinos ganan terreno al agua y a la marisma, amplían las casas o arreglan los puntos de embarque o atraque. Con ello logran que las mercancías descargadas desde los barcos a bateles o chalupas, lleguen de forma más segura a las bodegas de las casas⁵⁹. Prueba de ello son los continuos pleitos y debates en torno a la construcción de “cays”, tanto entre las diferentes villas como entre éstas y los moradores de la bahía.

Como hoy en día, las casas de San Pedro y Donibane tenían al mar llamando a sus puertas. En consecuencia, la

bajamar era una ocasión perfecta para construir muelles, aprovechando que la tierra quedaba al descubierto: *algunas personas han fecho e fazen molles hazia la mar (...) e que los dichos molles son para seruiçio de las dichas casas*⁶⁰.

El proceso que en 1540 enfrentó a Errenteria con el matrimonio de Donibane formado por Jamot Zelaia y María García Gabiria es un ejemplo claro de ello: *han començado detrás de vna su casylla donde son las carneçerías en el dicho lugar del Pasaje, dentro en la mar, hechando çiertas piedras e cascajos e después ençima d'ello de cal y canto, vnos cayes nuevos tomando e ocupando el dicho puerto en mucho daño e perjuyzio del conçejo de la dicha villa de La Rentería e de todos los nabegantes que acuden al dicho puerto...*⁶¹.

Los problemas también surgieron entre los propios vecinos. En diciembre de 1526 el copero Nicolás Lezo denunció a una mujer llamada Domenjina porque construía una pared de piedra en un lugar que quedaba cubierto por la pleamar y donde ubicaba una cruz de piedra (¿ la Piedad, quizás?). Al parecer, la obra perjudicaba a los marinos y

es esta razón la que nos permite, una vez más, comprobar la falta de infraestructuras; no en vano, si los trabajos de Domenjina iban en detrimento de los mareantes, era porque en el lugar se encontraban *çiertas piedras grandes e a ellas estaban amarrados e suelen estar muchas naos atados con las dichas piedras grandes*⁶².

Todo ello, y teniendo en cuenta la importancia del comercio marítimo, nos lleva a pensar que las infraestructuras de la bahía tenían una mayor relación con funciones de refugio, como las que se llevaron a cabo en 1553 frente a Bonantza.

La protección era sin duda el valor principal de la bahía. Que fuese la base de la flota de Lapurdi es una muestra de ello, tal y como podemos ver en los libros de la lonja de Hondarribia. Estos documentos reflejan que Pasaia era un importante fondeadero para acudir a Terranova, tanto como lugar de aprovisionamiento como de estancia durante largos períodos de descanso. De esta forma, vemos nuevamente que la bahía se convierte en un agente en la red tejida en el camino entre Europa y América, y donde

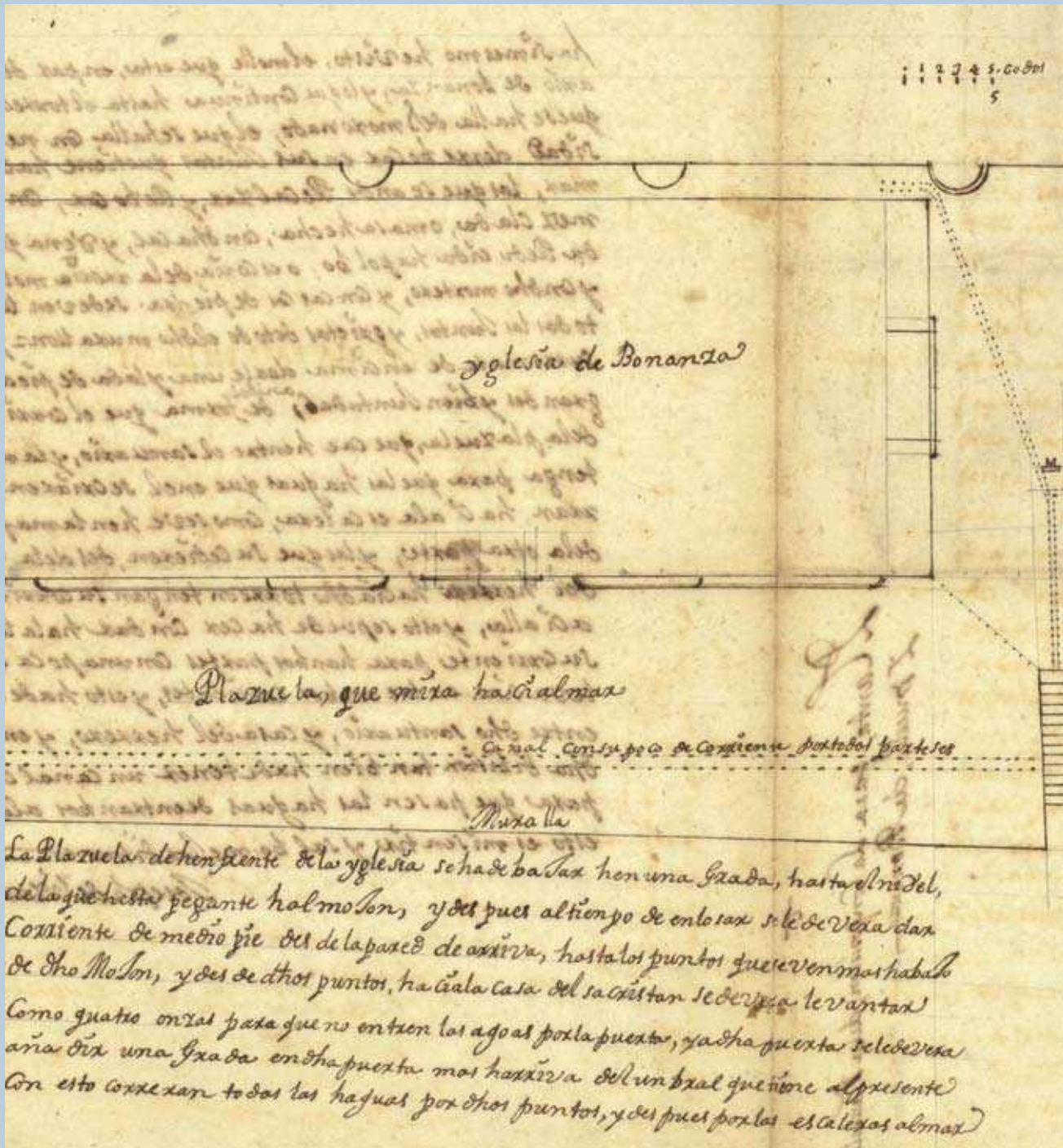


*Archivo fotográfico
de la Autoridad
Portuaria de
Pasaia*

1553, febrero, 9. Escritura de remate y condiciones para llevar a cabo la construcción de un muelle en la iglesia de San Juan de la Ribera (Bonanza).

En el lugar del Pasaje, jurisdicción de la villa de Fuen[terrabía], a nueve días del mes de octubre, año del Nacimiento de nuestro Salvador Ihesu Christo de mill e quinientos e çinquenta e tres (...) pareçieron presentes Juan de Esquioz, en nonbre e como mayordomo de la yglesia

parrochial de señor San Juan del dicho lugar, de la vna parte, e maestre Martín de Amasa, maestre cantero, veçino del lugar de Amasa, jurisdicción de la villa de Tolosa, como principal, e Martín de Gabiria, escriuano e Gaspar de Pontica, sus fiadores, de la otra, e dixo el dicho maestre Martín que agora podía aver ocho días poco más o menos qu'estando en pública almoneda el hazer del muelle de la delantera de la yglesia parrochial de San Juan del dicho lugar, fue rrematada la dicha obra en él, con



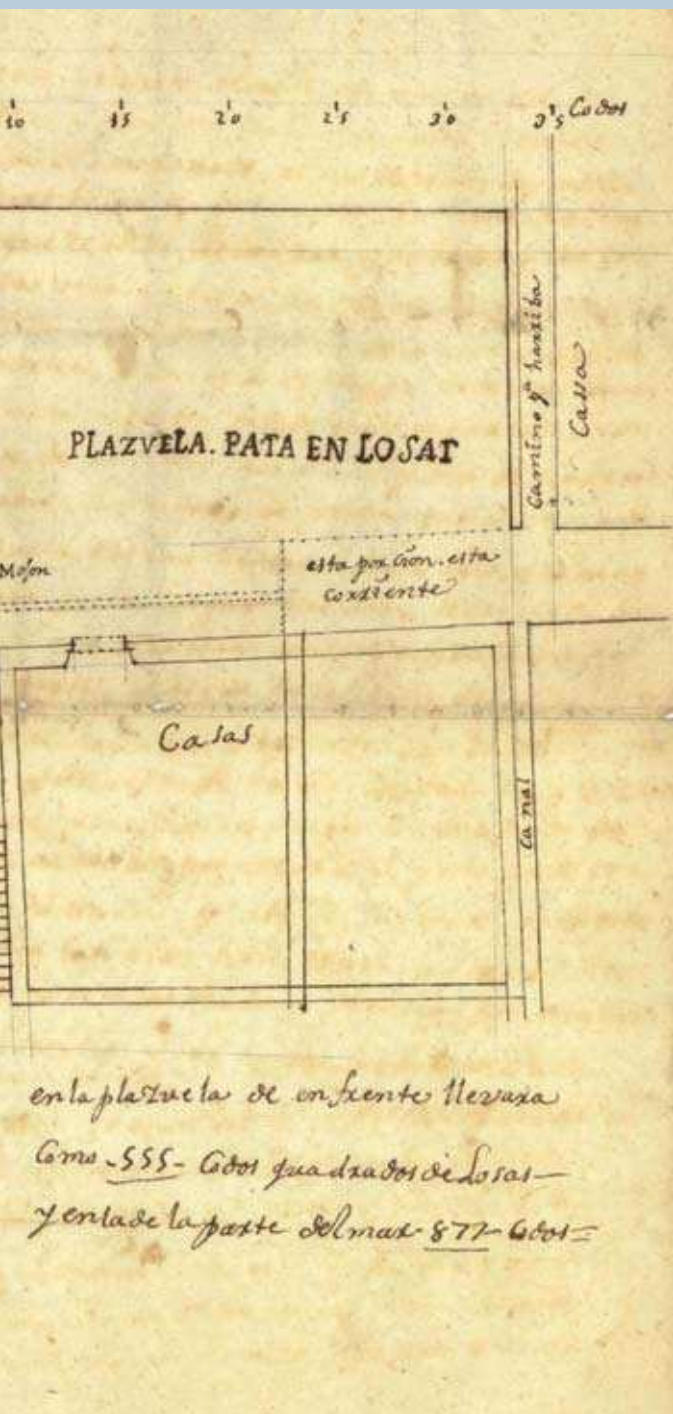
Este plano de obras en Bonanza data del XVII pero da información sobre las obras del XVI. Archivo Municipal de Pasaia.

çinco escudos de oro que ganó e rreçibió de pujas, a preçio de çinquenta e ocho rreales y medio cada estado e braçada con las condiçiones siguientes:

- Primeramente qu'el dicho cay se aya de azer e se aga en la delantera de la dicha yglesia de señor san Juan del dicho lugar en la parte e lugar que fuera senalado por el pueblo del dicho lugar e sus coperos y en la cantidad e largor que quisieren, de muy buenas piedras,

grandes e conplidas, de goardor de dos codos y medio hasta la ygualdad e altor del suelo de la dicha yglesia, sin que llebe cal la tal obra, hasta donde llegare, tomare e tocare la mar de agoas muertas; y que dende arriba, baya con cal y muy bien obrado e sea en alto lo que así se obiere de obrar con cal e arena e piedra, es a saber, dende la ygualdad del suelo de la dicha yglesia hasta el rremate doss codos y en anchor e gordor codo y medio.

- Yten, que todo lo que así obiere de ser obrado con cal aya de yr por anbas hazeras de dueros axilares labrados, e por de dentro hayan bien çaborrado e con buena cal e materiales se aga la dicha obra en la perfeçion que semejantes obras rrequieren yr echas.
- Yten, que si el dicho pueblo quisiere que en la dicha obra bayan asentadas algunas argollas para amarrar a ellas naos, qu'el maestre tomare a su cargo de hazer la dicha obra sea obligado de las asentar muy bien e fixamente a su costa [...] el pueblo las dichas argollas y en la ygoaldad e que del dicho suelo de la dicha yglesia el tal maestre que tomare a su cargo la dicha obra, sea obligado de hazer en la dicha pared que asy fuere obrado con cal, quatro troneras para poder por ellas poner los cables de las naos e amarrar con los pillares que para ello se pornán; y los tales pillares, en caso que no se pusieren las dichas argollas, los aya de poner e ponga el que tomare la dicha obra a su costa, de manera que si la voluntad del pueblo fuere de poner los dichos pillares e no las dichas argollas, qu'el que tomare la dicha obra ponga e asiente los dichos pillares a su costa.
- Yten, que la dicha obra se aya de hazer e acabar en su perfeçion dende el día del rremate en tres meses cunplidos primeros siguientes, a esamen de ofiçiales. E si no se allare por los tales ofiçiales sufiçientes e buen e vien obrada la dicha obra como semejante edefiçio rrequiere, se derribe e se aga de nuevo a costa del que así tomare a su cargo la dicha obra y para el comienço e prinçipio de la obra, de contado dará el pueblo o mayordomo de la dicha yglesia al que asy se encargare de hazer la dicha obra, quarenta ducados luego, e lo demás, hecha la obra, del montamiento d'ellos le yrán pagando así como fuere obrando y a su costa el dicho pueblo e mayordomo yrán allanando e ynchiendo de tierra la concabidad dente la obra y el suelo, de tal manera que por falta d'ello no tenga neçesidad el tal maestre de poner aldamos para hazer e acabar la dicha obra.



(...) A todo lo qual fueron presentes por testigos para ello llamados e rrogados: Martín de Ysasti e Juan Perez de Gabiria, veçinos de la dicha villa de La Rentería, e Martín Sanz de Echabe y Juanicot de Gibraltar, veçinos del dicho lugar de Pasaje.

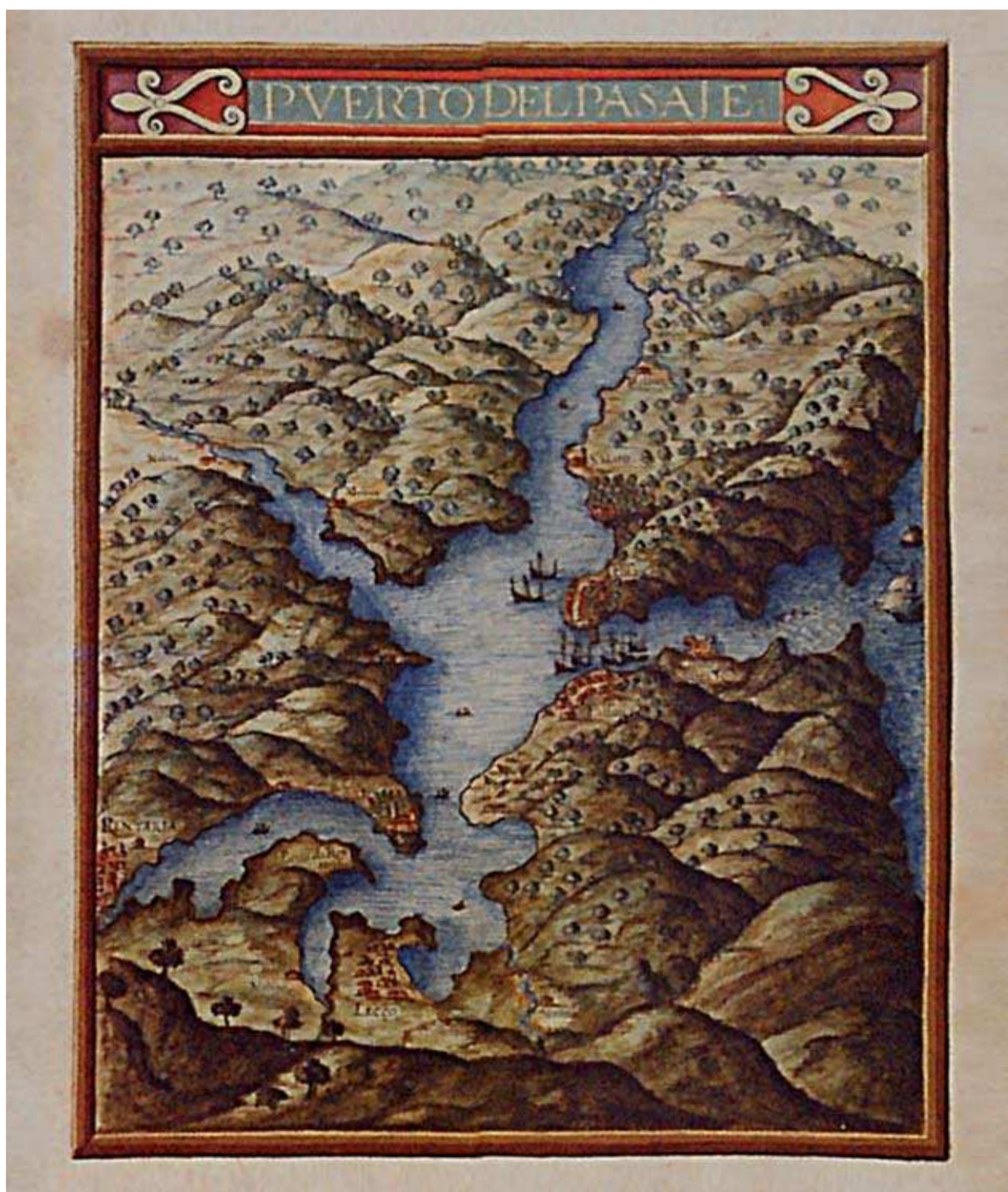
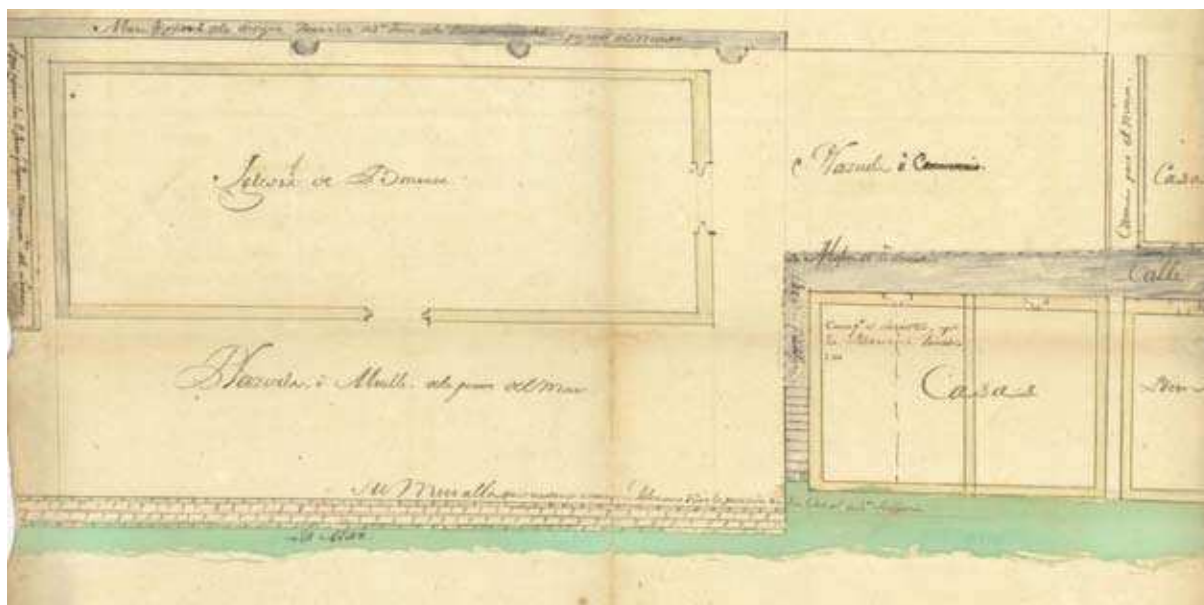


Imagen incluida en el atlas de Teixeira "Descripción de España y de las costas y puertos de sus reynos", de 1634. El único ejemplar que se conserva se encontró en el año 2000, en la Biblioteca Nacional de Viena (*La Aventura de la Historia*, 46 (agosto, 2002), p. 82).

confluían refugio, aprovisionamiento, descanso y preparación de viajes.

El mapa que Pedro Teixeira publicaba en su atlas *Descripción de España* y de las costas y puertos de sus reynos (1634), recoge información relativa a Pasaia tomada en 1622. Además de ser un dibujo espectacular, muestra claramente dónde amarraban los barcos: los mayores en Donibane y San Pedro; por su parte, los de tamaño más

pequeño aparecen desperdigados por toda la bahía: en el canal del Oiartzun, Lezo, en torno a Capuchinos-Basanoaga. También merece la pena subrayar cómo destaca la casa-torre de San Matet; y sorprende, así mismo, que desde ésta hasta Herrera sólo aparezca el molino de Viver y no haya rastro de las caserías de Trintxer, Martimuño o Gomistegi. Por otro lado, salvo la zona de Bizkaia-Bordalaborda, no se hace referencia a ningún astillero; o, al menos, tienen escasa consideración para los autores



Como recogió Iturrioz, el hartazgo de los pobladores de Donibane con respecto a la actitud de San Sebastián les llevó a quemar la iglesia del Santo Cristo de Bonanza. Un templo que, al parecer, se encontraba en un estado lamentable. El nuevo santuario se empezó a construir en 1738. En este pequeño plano se aprecian los cimientos del nuevo edificio y, en la pared trasera, los vestigios de la antigua iglesia. PUA: 1862-2.

En San Pedro, la zona de la Torre era la que permitía amarrar los barcos. En Donibane serán Bonantza y La Piedad los lugares preferidos de atraque hasta 1760. Esos espacios eran los que disponían de un mayor calado durante la bajamar y, al parecer, las labores de carga y descarga se podían hacer directamente allí. Además, debemos recordar que todavía no existía la Plaza de Santiago (lo que explica que estas casas tengan sus puertas mirando hacia la montaña).

El emplazamiento de estos lugares no estuvo exento de problemas. Por un lado, porque la iglesia quedaba junto a los barcos y sus tripulaciones; y no debemos olvidar que muchos de los marineros, además, serían protestantes. Por el otro, porque San Sebastián tenía sus mojones colocados junto la iglesia. Es decir, en la práctica los barcos quedaban amarrados "en San Sebastián". De esta forma, los vecinos de Donibane encontraron numerosas trabas para llevar a cabo obras de mejora. En 1708, por ejemplo, se presenta el proyecto de acondicionamiento de la plaza de Bonantza⁶³: ... hallándose en la plaza pública en que se hacen los alardes militares y muestras de armas y regozijos públicos de este dicho lugar se halla sin muelles y para adorno de ella y para mayor servicios de Su Magestad que Dios guarde y bien público y también para socorrer con prontitud en las necesidades que se ofrezieren en los navios, galeones, fregatas -sic- y otras embarcaciones... que binieren a la canal de este lugar, a solicitado permiso y licencia para estender dicha plaza". Mirando a la plaza, los asientos y la borda; encima de la borda, 8 pirámides pequeñas, cada una con una bola de piedra. Por su parte, mirando al mar ayan de hazer al dicho muelle tres rellanos que sobresalgan del dicho muelle así a la canal con cada dos escaleras arrimadas y cosidas al dicho muelle por ambos lados de forma que por ellas

la gente de mar de barcos chalupas de navios vecinos y moradores de él y particulares puedan embarcarse y desembarazar con mayor prontitud y combeniencia pública. San Sebastián, no obstante, niega que haya dado algún permiso al respecto.

En 1760, y de la mano del ingeniero Crame, los trabajos de acondicionamiento llegarán a la Plaza de Santiago. La rampa que se cita en ese momento creemos que es la que se encuentra junto a Txulotxo. En 1838, sin embargo, los muelles y embarcaderos de Donibane vuelven a encontrarse en una situación penosa. Ahora, a resultas del informe del arquitecto Arakistain, se llevará a cabo el famoso proyecto de Laskurain, que buscará adecuar las tres zonas (Bonantza, la Plaza y La Piedad): ...mal estado en que se encuentran las escaleras ramplas y muelles de esta villa... es tan iminente el peligro que tienen las tres escaleras del desembarcadero, que son: la de frente de la piedad y las dos de la plaza, que a haber antes de repararlos otra marejada con las de los de días de enero pasado se destrozarán enteramente sin que tal vez se pueda aprovechar la piedra, u aun la rampla o lengüeta de la plaza sufrirá mucha avería: igualmente que el muelle de Bonanza, pues este se halla enteramente desplomado en una tirada de 47 pies de longitud y 12 de elevación, por lo que si como amenaza por instantes se tumba a la parte del agua traerá un dispendio extraordinario.

Arakistain propone desmontar, numerar y reconstruir todo, reutilizando el máximo material posible. Como era de esperar, las paredes no aguantaron la trapalla de febrero. Sin embargo, a fines de ese año ya se encuentran arreglados los muros de Bonantza y de la Plaza y el embarcadero, plaza y escalera de la Piedad. Y junto a ellos, la escalera de Torretxiki, acondicionada por los ingleses previa orden de Lord John Hay⁶⁴.

Aspecto original
del chalet de
Andonaegi y su
precioso jardín. En
la década de 1910.
www.guregipuzkoa.net. Kutxa
Fototeka. Fondo
Foto Car. Ricardo
Martín. CC BY-SA.



3.2. Astilleros

En relación a los astilleros, es sorprendente la poca información que tenemos sobre ellos a inicios del siglo XVI. Los datos que se han aportado al respecto siempre los han presentado como unos lugares con una gran tradición que hunde sus raíces en la Edad Media. Parece claro que para 1399 existe cierta actividad, pues se dan algunas noticias al respecto. En concreto, sabemos que los árboles que se encontraban en tierras comunes de San Sebastián y Hondarribia eran empleados en la construcción naval: *que quando los de Fuenterravía quisiesen cortar e hazer una nao y galera o otros navíos, que los de San Sevastián hiziesen otro*⁶⁵. Aun así, los menciones que tenemos hasta inicios del XVI son muy escasas; no se pueden comparar con las existentes en relación al comercio marítimo. Al parecer, ser un importante embarcadero no llevaba aparejado, obligatoriamente, una densa actividad astillera⁶⁶.

A pesar de estos pocos datos, y teniendo en cuenta lo sucedido fuera de Pasaia, los investigadores han presentado a la bahía como lugar de una actividad astillera casi febril: Bordalaborda, Bizkaia, Ugarritze, Basanoaga, Berraxoko, Herrera y Salbio son algunos de los lugares destinados a ello. Pero también Kalaburtza y la plaza de Santiago⁶⁷.

No obstante, colocar los datos en su sitio nos ayudará a comprender mejor este tema. Estamos convencidos de

que en todos los lugares que acabamos de mencionar se construyeron barcos; pero seguramente no funcionaron a la vez ni durante todo el tiempo.

Es decir, a excepción de las últimas tres-cuatro décadas del siglo XVI, la información relativa a la construcción naval es escasa. Al parecer, la importante dinámica portuaria y comercial de la bahía no conllevó una actividad de construcción naval igual de importante. De hecho, cuando los astilleros hacen su aparición, no obedecen a una planificación calculada ni se trata de impresionantes edificios.

Si observamos las actas municipales de San Sebastián de 1570, podremos ver cuál era la realidad que se escondía tras el concepto de “astillero”. El 27 de febrero el capitán Portu hacía una petición al regimiento porque *quiere fabricar una nao crecida en los astilleros de esta villa, y para ello le es necesario hazer extramuros de la dicha villa una choça de tablas para poner los peltrechos y remienta y calderes e otras cossas conbenientes para el dicho edificio*⁶⁸.

El concejo le dio permiso para construir la choza mientras duraba la construcción del barco, con la condición de derribarla después. Está claro que más que una infraestructura avanzada, en el último cuarto del siglo XVI el “astillero” eran una gradas. Unas gradas y vasos que, además, no siempre estaban en buenas condiciones: *los bassos de votar naos, que están en los*

arenales extramuros de esta villa (...) estaban quebrados y gastados, y cada uno de ellos (no) podría servir para botar ninguna nao". En septiembre de 1588 sabemos que el irunés Lope Irigoien transportó por mar, desde San Sebastián a Irun, el mismo material: *dos basos de botar naos, que los tiene en la rribera d'esta villa y los quería lleuar a la tierra de Yrún Vrançu para botar una nao que allí ase fabricar Juan Martinez de Ribera, que esá ya para botarse*⁶⁹.

La bahía también es un reflejo de esta concepción. En San Pedro por ejemplo, a inicios del XVI el lugar elegido por los sampeditarras para atracar bateles, barcos o estacas que servían de amarre para las embarcaciones era Salbio; o, al menos, uno de los principales lugares. En 1525, por ejemplo, el sampeditarra Juanes Arizabalo dejaba muy claro que aquella zona, además de servir

como "sablera" y arenal, era "estillero do se solían carrear e poner maderas e hazer navíos"; embargaciones que se harían botarían con la pleamar. Las palabras de Pascual Altzate eran también muy significativas en torno a Salbio: *puerto donde desembarcavan e embarcavan bateles e galiones e pasajeros, horretarako zera jarriz: estancones para amarrar e atar los galiones e bateles.* Y de forma parecida afirmaba Juan Pérez Muru: *vio que hera estillero que solían echar maderas e hazer naos e porque por mandamiento del conçejo de la dicha villa [San Sebastián] fue e con su liçençia, este testigo ha seydo en hazer barcas e naos*⁷⁰.

En todo caso, la falta de datos o de infraestructuras no significa que los pasaitarras y, en general, los vecinos de la bahía no se implicasen en la construcción naval. Y contamos con algunos ejemplos⁷¹:



- En 1499 el transportista Juan Granada construyó una nao en el astillero de Errenteria⁷²;
- En 1515 el sanjuandarra Migel Lalana construyó una nao de 130 toneladas en Donibane;
- En 1537 Martin Villaviciosa era quien construía un barco.
- En 1540 es Catalina Idiazabal, vecina de Orereta, quien menciona la ayuda prestada a su sobrina María Martín Granada y al marido de ésta, Pedro de Lezo, para construir una nao...⁷³.

Por su parte, otros casos nos hablan de que no todo se construía en la bahía. Al parecer, era común que la actividad astillera de los pasaitarras también llegase a otros puntos:

- En torno a 1534 el matrimonio Domingo Zurubiz y Marquesa Isasti construyó una carabela en el astillero de San Sebastián⁷⁴.
- En 1546 serán el capitán sampedrotarra Mingot Noblezia y Juanes Arriaga quienes firman un contrato con Joan Miranda para construir en Orio el barco “Santiago”, que utilizarían para ir a Terranova⁷⁵.
- El mercader Martín Bedua eligió el astillero de Zumaia para construir un “flain”⁷⁶.

Junto a la propia construcción, destacan también las redes y oficios creados en torno a dicha actividad. Gracias a la ayuda mencionada, el matrimonio Granada – Lezo, por ejemplo, empleó unos 8-9 robles de los montes de Abendano, “para hazer tablazón del dicho su navío”⁷⁷. En 1547, otro miembro del linaje Lezo, el maestre de nao Domingo, contrató al herrero Juan Pérez Egiluze para fabricar todo el instrumental de hierro que necesitaba su barco: clavos, cadenas y los hierros del timón, entre otros ⁷⁸.

Así mismo, aunque la bahía ofrecía la ocasión para llevar a cabo los diversos trabajos relacionados con la construcción naval, esto no quiere decir que todos se realizasen aquí. Si pensásemos así, caeríamos nuevamente en una perspectiva localista. La sociedad de hace 500 años estaba acostumbrada a actuar en un amplio espacio, aprovechar las oportunidades y utilizar las redes sociales. Por eso resulta muy común que en algunos casos los materiales se adquirieran en otros lugares: tal y como hizo Miguel Samatet en 1542, cuando compró 2 cables nuevos al cordelero donostiarra Juan Esarte⁷⁹.

En lo referente a los tipos de barcos, a inicios del XVI los más corrientes serán la carabela, la pinaza, la azabra y la nao. A medida que transcurran las décadas y que los lugares más alejados de la costa vayan adquiriendo mayor protagonismo, aumentará la relevancia de la pinaza y el galeón. En el siglo XV predominarán naos y cocas de 100

a 200 toneles para los viajes largos; para la navegación de cabotaje se usarán sobre todo azabras de hasta 80 toneles, de maniobrabilidad más incómoda pero más baratas. Por su parte, el cabotaje del siglo XVI estará progranizado por pinazas de unos 100 toneles: barcos pequeños pero de mayor carga y más fáciles de dirigir. De esta manera los costes y el tiempo de los viajes serán menores. Para hacer viajes largos y guerras, serán utilizados los galeones superiores a los 500 toneles. Uno de los expertos marinos en emplear estos grandes barcos será el almirante Juan Villaviciosa. Tras capitanear un barco de sus padres durante 8 años, aprovechó la ruta Terranova-Cádiz-Valencia para venderlo en esta última ciudad y construir un nuevo barco de 400 toneladas en los astilleros de Urdaiaiga. Así mismo, construyó en los astilleros de Bordalaborda un barco de 700 toneladas con la intención de ir desde Sevilla a las Indias. La Corona embargó este barco pero, no obstante, Villaviciosa volvió a Donibane y compró una nao de 600 toneladas⁸⁰.

El capitán Domingo Noblezia mostró la misma actitud en 1547. Para llevar a cabo la construcción de un galeón, vendió un terreno que tenía en Molinao; posteriormente, la mitad de la propiedad del barco se la traspasó al donostiarra Juan Martínez Berastegi⁸¹.

Todo ello permite hacer una reflexión interesante en torno a la construcción naval: la compraventa. Es decir, los habitantes de la bahía no sólo fabricaron sus barcos, también mostraron una interesante actividad para adquirirlos fuera; sin olvidar los robos llevados a cabo en actividades de corso o piratería. Contamos con varios datos que confirman esta tendencia:

- Según el informe relativo a los astilleros del Cantábrico realizado por Cristóbal Barros en 1569, 7 eran los barcos “construidos” en Donibane y Lezo, si bien dos de ellos había sido adquiridos: una urca comprada en Flandes y una nao de 300 toneladas comprada a un francés. En cuanto a Errenteria, 3 de los 6 que se citaban fueron adquiridos: la nao de Juan Martinez Isasti, de 230 toneladas, la de Martin Zuaznabar y la urca de 500 toneladas que compró Lope Urantzu en Flandes⁸².

Como decimos, los datos que nos hablan de los barcos como objeto de transacción son muy abundantes en las primeras décadas del siglo XVI y además, muestran una relación muy estrecha entre Iparralde y Hegoalde. No en vano, muchos de ellos serán comprados en San Juan de Luz y Ziburu⁸³.

Por último, otro de los aspectos sobre los que veremos incidir es el asunto de la propiedad. Muchas veces el dueño de la nao y el propietario de la carga que transporta son personas diferentes. La carga es de un mercader; el barco, por su parte, puede ser de una o varias personas. La propiedad compartida reducía los peligros; el de los barcos no se trataba de un caso

1585, 8 de diciembre, San Sebastián. Acuerdo entre el capitán donostiarra Juan Martínez Burboa y Juan Justiz, vecino de Lezo, fijando las condiciones para construir un barco en los astillero de Bizkaia.

(GAO-AGG CO, EEJ 301)

“En la noble y leal Villa de San Sevastián, a ocho días del mes de deziembre, año del señor de mill e quinientos y ochenta y cinco años (...) pareçieron presentes de la vna parte Juan Martinez de Burboa, capitán hordinario de Su Magestad, vezino de la dicha villa de San Sebastián, e de la otra Juanes de Justis, vezino de la villa de Fuenterrauía morador en el lugar de Leço, juridición de la dicha villa, y dixieron que por quanto el dicho capitán Juan Martínez de Burboa tiene voluntad e quiere hazer e fabricar vna nao en los estilleros que dizen de Bizcaya, que son en el lugar del Pasaje de azia la villa de Fuenterrauía, de las medidas següentes: de veynte y nueue codos y medio asta treynta de quillas y de diez y siete codos y medio de manga en lo más ancho y entre las dichas partes seruían y estauan concertados qu’el dicho Juanes de Justis le aya de dar y probeer al dicho capitán Juan Martínez de Burboa de todo el maderamiento tuerto y derecho, baos e corbotones y quilla y cabestante y bita y branques y rrebola y tabla y de todo el demás maderameinto tuerto y derecho que la dicha nao hubiere menester y les fuere necesaria asta y en tanto que de todo puento está acauada en perfeccion e como conuiene en el estillero donde la dicha nao se a de azer y fabricar de todo maderamiento mayor y menor, a preçio cada codo lo vno y lo otro, todo ello apreçio de veynte y seys mrs y medio y sobre ello, de conformidad entre las dichas partes, otorgaron esta escritura con las condiciones y de la forma y manera següente:

- Primeramente, el dicho Juanes de Justis dixo que se obligaua e obligó de llano en llano de dar y entregar al dicho capitán Juan Martínez de Burboa todo el maderamiento y tabla, baos y corbotones y todo lo demás susodicho que la dicha nao huere menester y le fuere neçesario para fabricarse en los dichos estilleros, todo ello bueno y suficiẽte en el grosor y grandero como conuiene para nao de semejantes medidas, carretado y lorrado y puesto todo ello a su propia costa y mensión en el dicho estillero de las casas de Biscaya, notorio y conocido por este nombre en el dicho lugar del Pasaje, donde la dicha nao se a de azer y fabricar. Qu’el dicho maderamiento sea sano y bueno todo ello y la dicha tabla por el conseqüente, que no sea nudosa ni cebollosa, toda ella de ocho en codo e diez en codo, todo lo que hubiere menester d’ella asta ser cumplida la dicha nao y acauada como conuiene. El qual dicho maderamiento y tabla que la dicha nao hubiere menester, el dicho Juanes de Justis se obligó de lo tener puesto y carretado en los dichos estilleros, de tal manera que para mediado el mes de mayo aya y esté el material // 2 v.º cumplidamente en los dichos estilleros para poder poner la quilla de la dicha nao para mediado el dicho mes de mayo del año de ochenta y seys y que aya en los dichos estilleros los materiales que conuienen cumplidamente, de manera que puedan trauajar y entender en la dicha fábrica diz y ocho oficiales sin el maestro que huere de hazer la fábrica de la dicha nao y que dende en adelante, el dicho Juanes de Justis sea obligado poner y tener en los dichos estilleros, abundantemente, materiales de todas suertes para que los oficiales qu’el dicho capitán Juan Martínez de Burboa quisiere anadir y poner de más de los diez y ocho, tengan materiales en que puedan trauajar y hazer la dicha fábrica so pena que los ofiçiales que por causa d’ello estubie-



ren sin trauajar valdíos, sean a cargo y culpa del dicho Juanes de Justis y el dicho capitán Juan Martinez de Burboa le pueda descontar y descuento sus jornales del dinero qu’él huere de dar por el dicho material y en quanto a ello sea creydo por su juramento, en el qual se lo defiere dende agora para estonçes sin más prueua ni aberiguación alguna, demás de le dar e pagar todas las costas, daños y menoscauos y lueros (¿lucros?) cesantes que por causa d’ello se le següieren y rrecreçieren en qualquier manera que sea. Y se obligó de dar e que dará juntamente con él, demás del material y al preçio sobredicho, el leme (¿?) que la dicha nao huere menester qual conuiene y todo el dicho material lo dará y entregará todo ello puesto e carretad en los dichos estilleros sin que falte cosa ninguna de manera que la dicha nao se pueda acuar para fin del mes de setiembre del dicho año de mill y quinientos y ochenta y seys años e para ello y para que ansí comi dicho es y de suso se contiene lo guardará, cunplirá e pagará. Se obligó en forma.

- Otrosi, asentaron (...) qu’el dicho capitán Juan Martínez de Burboa le aya de dar y pagar al dicho Juanes de Justis, en la manera següente: çiento y sesenta ducados de cada onze reales el ducado, luego pagados al otorgamiento d’esta escritura, y otros dozientos y diez ducados para ocho días del mes de henero primero que viene // 3 r.º del año de quinientos y ochenta y seys; y otros quinientos ducados para mediado el me de hebrero primero que viene del dicho año de quinientos y ochenta y seys y la rresta al cumplimiento d’ellos al dicho preçio como el dicho Juanes de Justis fuere, trayendo y cumpliendo el dicho material, le yrá pagando lo que rrestare y le quedare deviendo. Y ansí acauada la dicha nao, abrán de hazer su quenta y fenecimiento, ansí del maderamiento y materiales qu’el dicho Juanes de Justis le hubiere dado y entregado para la fábrica de la dicha nao, como del dinero que para en quenta y parte de pago d’ello huere rreçeuido del dicho capitán Juan Martínez de Burboa y de otros en su nombre, e ansí lo asentaron y declararon expreso pacto y condición.

- Yten, asentaron qu’el dicho maderamiento derecho y tuerto y tabla y todo lo demás susodicho, ayan de medir y midan Domingo de Arriola, vezino de la villa de Husurbil, y Juanes de Vriarte, vezino de la villa de Lequetio, maestros de azer naos, con el codo que tienen y traen en las fábricas de las naos que hazen”.



Calafateando.
Archivo fotográfico
de la Autoridad
Portuaria de
Pasaia

aislado y puede verse el mismo proceso en las ferre-rías⁸⁴. De la misma forma, tampoco será inusual que el propietario de la nao acabe convirtiéndose en mer-cader. El caso del errenteriarra Juanto Pérez Goizueta a fines del siglo XV es bastante paradigmático. Siendo transportista construyó junto a su mujer María Martín Sarasti una nao llamada “Elisabet”. El matrimonio divi-dió la propiedad del barco con Juan Sánchez Benesa, de Hondarribia, y el oiartzuarra Juan Miranda. Al pare-cer, las relaciones entre los socios empeoraron y Miran-da optó por vender su parte al propio Goizueta. No obstante, este logró colocar muy pronto esa cuarta parte. ¿Y qué mejor que hacerlo en Bristol? No en vano, el nuevo copropietario será un importante mer-cader de esa ciudad inglesa; concretamente, John Sterfield⁸⁵.

A medida que nos adentremos en el siglo XVI, los datos sobre la construcción naval van a ser más abun-dantes, hasta que en la década de 1580 las peticiones del rey le proporcionen el impulso definitivo. A partir de entonces la fabricación de barcos se regulará de modo sistemático, y la bahía se verá inmersa en esta actividad astillera de carácter militar. La derrota de la armada que la Corona de Castilla bautizó como “Inven-cible” tendrá mucho que ver en este desarrollo.

De esta forma, podemos considerar el período entre 1580 y 1615 como el cénit que vivió este tipo de construcción naval en la bahía. Los expertos aportan largos listados de barcos fabricados en diversos puntos

de nuestra zona, hasta simbolizar a la bahía como un gran astillero. Sin embargo, es erróneo pensar que todos esos centros funcionaron en todas las épocas o al mismo tiempo. Por eso creemos que es conveniente hacer y subrayar una matización: todos los astilleros existentes en la bahía no estuvieron en marcha en la misma época, no tuvieron la misma producción y debido a sus propias características o condiciones, no construyeron el mismo tipo de barcos. Lo cual no quiere decir, claro está, que no fuesen centros de producción importantes.

En este período próspero la contribución de la Coro-na fue fundamental; por eso Basanoaga, Bizkaia, Borda-laborda y San Pedro se convertirán en astilleros reales. La política de Felipe II impulsó este tipo de infraestruc-turas y los vascos fabricarán sin cesar barcos destinados al servicio regio, convirtiendo a la Corona en su princi-pal cliente.

De esta forma, la crisis que padecerá el sector pesque-ro desde finales del siglo XVI se verá paliada por los astilleros. Errenteria se convertirá en el paradigma, no en vano, durante 1590-1611 en ella se construirán más barcos que en los siguientes 150 años⁸⁷.

Los trabajos dirigidos por Agustín Ojeda son un testi-monio magnífico. Él fue, a fines del siglo XVI y durante las dos primeras décadas del XVII, el personaje que impulsó la construcción naval en la bahía, siempre como represen-tante del Rey. Por orden del monarca construyó en Erren-teria 24 galeones y 5 galizabras en el período 1593-97.

**MATERIALES EMPLEADOS EN ERREENTERIA POR AGUSTIN OJEDA EN TRABAJOS
DE CALAFATEADO, A INICIOS DE 1595⁸⁸**

Las azabras Santa María La Mayor eta Santa María azabrak (construidas el 28 de febrero de 1595)
67'5 qq. de brea y resina, peso de Rentería de cien libras quintal, para brear las dichas azabras
Una barrica de grasa de ballena de la suerte mayor para adobar la dicha brea
15 quintales y medio de estopa torcida de cáñamo que se gastó y consumió en la dicha obra
8 pellejos de carnero para escoperos
20 cestas que se consumieron en sacar y meter lastre y en la demás obra
1'5 qq de sebo que se gastó y consumió en ensebar los costados con la brea
6 baldes de madera que se consumieron en el dicho adobio y carnea

En los galeones Nuestra Señora de Arançaçu, Nuestra Señora de la Cinta, Nuestra Señora de Balbaneda, Nuestra Señora del Rosario, San Bernardo y San Lorenzo, y en las galizabras La Magdalena, La Bitoria y San Agustín (Del 12 de febrero al 19 de junio)
153 qq y 81 libras de brea negra de Francia en las obras de calafatería.
Dos barricas de grasa de ballena de la suerte mayor, en adobar y engradsar la brea para la dicha obra de calafatería.
16 qq y 95 libras de estopa de cáñamo torcida para la calafatería.
5 qq y 150 libras de bisagras de hierro para las “portal del artillería”, de 150 libras el quintal
3.000 clavos estoperoles.
15 malderras y martillos de hierro acerados que se han gastado y consumido en enpernar los dichos galeones y galizabras
28 pellejos de carneros para hacer escoperos con que se ha breado
6 baldes de madera que se han gastado y consumido en dar fuego a las dichas galizabras
36 cestas que se han gastado y consumido en sacar la brea y clavazón y otras cosas del seriar? De la dicha obra
15 bombas de aya; las 12 que van puestas en los 6 galeones y 3 en las galizabras, con sus aparejos, doblados en cada una, guarnecidos de fierros para el servicio de ellos.
2.500 trachuelas para la guarnición de las dichas bombas.
Medio cuero de vaca curtido que se ha gastado y consumido en los adrezos de los cunchos, morteros y chapeletas de las dichas bombas.

3.3. Fortalezas⁸⁹

Aunque haya desaparecido, la Torre de San Pedro es, sin lugar a dudas, uno de los principales valores patrimoniales del pueblo. Hablamos de ella con total normalidad, aunque su único vestigio físico sea parte del basamento que puede verse, no sin dificultad, desde el agua. Torrea, no obstante, es un sitio de San Pedro perfectamente identificable. Ciertamente el valor militar de la Torre fue muy escaso, aunque no estuvo exenta de simbolismo. Para los habitantes de la bahía constituía el lugar de residencia del torrero, celoso controlador de sus actividades y responsable de la mayor parte de las desgracias.

Es verdad que varias baterías se colocaron en tiempos de guerra en diversos puntos de Donibane, pero fueron incapaces de cubrir las carencias de la Torre. Por eso, de 1615-1620 en adelante se llevó a cabo un plan para construir una fortaleza, que estaría situada en el molino y fuente de Txurrutalla. Una infraestructura que tomó el nombre que se prohibió para la iglesia: Santa Isabel.

En 1620 comenzaron los trabajos de plantificación. Estas las labores se llevaron a cabo con relativa rapidez, y en junio del año siguiente, Juan Mendoza, virrey de Navarra y capitán general de la Provincia, colocó la primera piedra⁹⁰.

Sin embargo, la falta de liquidez paralizó las obras hasta 1633. Así mismo, no parece que las primeras tareas constructivas fuesen excesivamente fiables; no en vano, los vecinos de Donibane mostraron sus primeros temores por su poca utilidad en 1631. Para mejorar la situación se propuso la solución de la cadena, que mencionaremos en líneas posteriores.



La torre en el siglo XIX. J. Andrieu: *Tour St. Pierre*. “Colección Fernández Rivero”

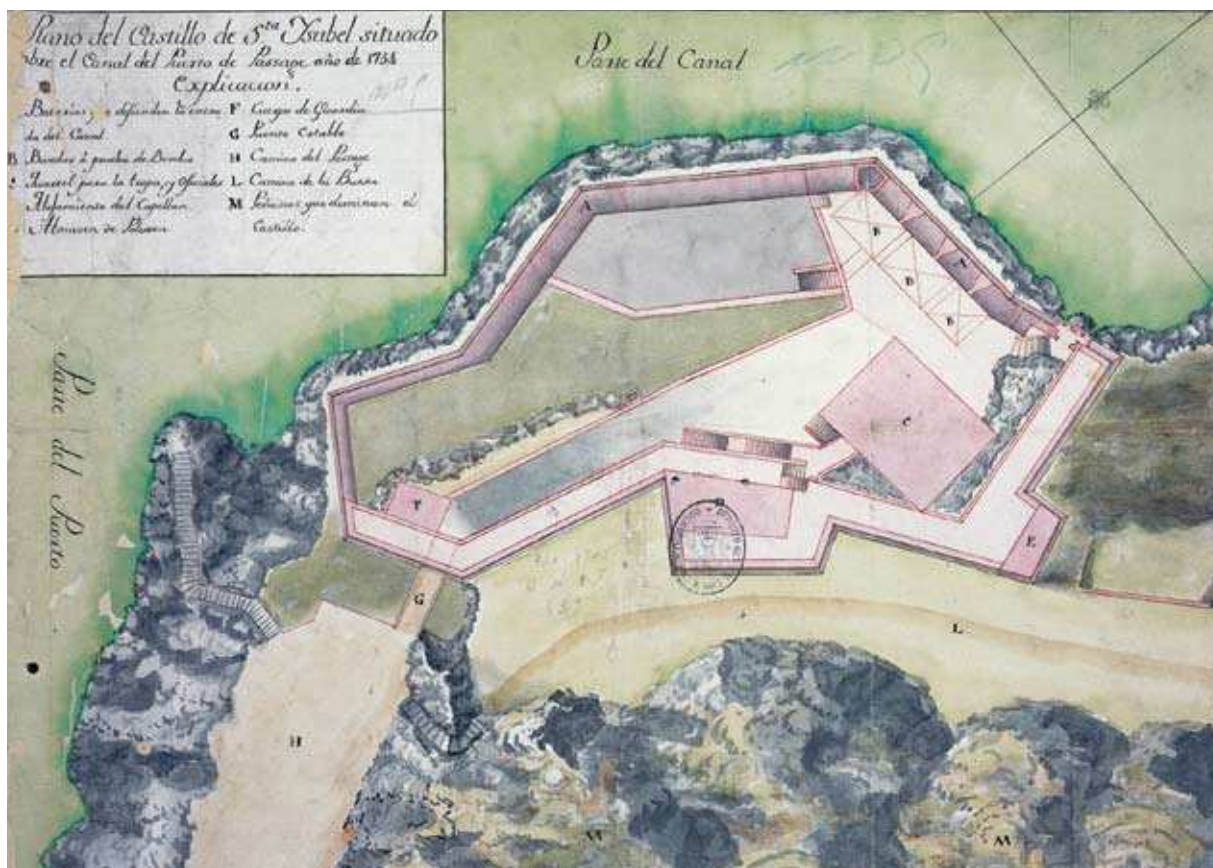
La historia de la construcción la ha trazado Juan Carlos Mora^{VIII}. Su final no pudo ser más triste. Tras quedar gravemente dañada en 1835, permaneció durante 30 años a punto de derruirse. La dejaron pudrirse y finalmente, en 1867, el ingeniero Lafarga ordenó su total derribo. Tras ello, los restos de la construcción estuvieron desparramados en Salbio y los pobladores, de vez en cuando, los utilizaron como cantera. Hoy en día son los vecinos los que mantienen el recuerdo de la Torre, pues no existe ninguna otra señal.

VIII - MORA AFAN, Juan Carlos: Arizabalotarrak: aldaketa garaiak Pasaian = La familia Arizabalo: tiempos de cambio en Pasaia. Pasaia: Udala, 2008. (Sorginarri; 5), pg. 60-62.

Aunque el nuevo fuerte era capaz de repeler ataques provenientes del mar, no pudo hacer frente a los llevados a cabo por tierra. Esta carencia quedó en evidencia en diversas ocasiones, como el ataque perpetrado por los franceses en 1638 o el que protagonizaron los ingleses en 1719. Es más, la ofensiva lanzada poco tiempo después de construirse, constató las deficiencias de Santa Isabel.

Por eso, el plano de 1636 preveía un proyecto gigante en Santa Isabel: construir una nueva fortaleza más arriba. El plano de Teixeira, Gandolfo y Soto también refleja la mejora de las demás infraestructuras militares^{IX}; por un lado, convertir la Torre de San Pedro en una especie de plataforma alejada de tierra; por el otro, la colocación de la famosa cadena en la bahía⁹¹.

La función de este último elemento era constituir un mecanismo que en tiempos de guerra sirviese para cerrar la bocana e impedir la entrada de barcos enemigos: a tenor de los datos que disponemos, tenía una longitud superior a 400 metros y estaba formada por 540 eslabones. Los datos más abundantes provienen de mediados del siglo XVII, cuando el rey emitió diversas órdenes para su colocación, en 1639, 1642 y 1657. Al parecer, la cadena se utilizó hasta casi el final del siglo XVIII, cuando San Sebastián dedició venderla debido a su lamentable estado⁹². Aun así, tenemos datos más tempranos. Por un lado, la mención que de ella hacía el propio Villalobos en su informe. Por el otro, la que nos proporcionan las actas de Errenteria de inicios del XVI. Este constituye el dato más antiguo. Así, sabemos que el 7 de octubre de 1529, Errenteria, Hondarribia y Donibane trataron sobre la "diferencia que ay sobre faser las torres e cadena del Pasaje"⁹³.



Plano de Santa Isabel en 1731. España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Publicado con anterioridad en: *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa en el Servicio Histórico Militar*. Gómez Piñeiro, Sáez García. Donostia. Aldundia, 1999.

IX - Para valorar el sabrajo realizado por Pedro Texeira: PEREDA, Felipe; y MARIAS, Fernando: "De la cartografía a la corografía: Pedro Texeira en la España del Seiscientos", *Eria*, 64-65 (2000), pg. 129-157. En el artículo se da cuenta de los viajes y proyectos que realizó junto a Gandolfo y Soto a lo largo de Gipuzkoa y Navarra. Los dibujos relativos a Pasaia se encuentran en la Biblioteca de la Diputación Foral de Bizkaia: Reserva Vascongada VMSS-249. Así mismo, junto a los mapas se presentan proyectos de fortificación de Getaria, Donostia, Pasaia y Hondarribia. Entre otras cuestiones, recogen que la cadena que se habrá de poner seguirá el modelo de la instalada en Marsella.



Plano de la bahía realizado en 1636 por Gandolfo, Texeira, y Soto. (Colección particular).



TRAS LA HUELLA DEL PATRIMONIO: LAS FORTALEZAS DE JAIZKIBEL Y MENDIOLA

Iñaki Berrio.

La importancia y deficiencias de los fuertes de Pasaia quedaron al descubierto en las guerras carlistas. Ni Santa Isabel ni la Torre proporcionaron ninguna defensa. Es más, la Torre quedó destruida en la primera guerra carlistas. Había que proteger el Puerto desde el monte y por eso se llevó a cabo la construcción del fuerte del Almirante (encima de Trintxerpe) y el de Lord John Hay (en Arrokanqueta). Posteriormente se levantó la batería situada encima de Istilla, a raíz de la guerra de 1898⁹⁴.

Además, Lord John Hay reforzó varios puntos situados a nivel del mar, especialmente en Bonanza, en 1838. Entre ellos se encontraban la torre pequeña de Bonanza, para cuya construcción empleó piedra procedente del tinglado de Bortalaborda⁹⁵. Aunque era un aliado de los liberales, Hay mostró un respeto hacia las leyes vascas. Su labor de mediación hizo posible el Convenio de Bergara⁹⁶.

EL INFORME DE VILLALOBOS

El límite del crecimiento del siglo XVI se percibía en el final de esa centuria en Pasaia. Paralizado por la guerra el circuito de La Rochelle, Burdeos, Flandes e Irlanda, comenzaron a predominar los viajes a Terranova y América. La misma guerra se convirtió en una actividad productiva a través del corso, el servicio militar y la construcción naval. La Corona Española, sin embargo, no salió victoriosa de los conflictos del siglo XVI, y su derrota fue la derrota de muchas familias de Pasaia. En algunos casos, porque murieron en las contiendas; en otros, porque sus barcos se llevaron a la guerra por la fuerza.

Juan Villaviciosa fue uno de los muchos vecinos que en 1590 se hicieron eco de esta situación, tal y como recogió Iturrioz⁹⁷. Su caso, además, resulta ser paradigmático, pues fue partícipe directo de varios pasajes bélicos y descendiente de una importante saga: la de su madre Catalina San Millán y la de su padre Miguel Villaviciosa. Es sabido que éste último fue conocido con el sobrenombre de “Pendón de Oro”, gracias a la insignia arrebatada a los musulmanes en el asalto de Loja. Este atributo honorífico queda también reflejado en su propia casa, ubicada a la izquierda de la Piedad, y que recibió el nombre de Arraskao-Pendón de Oro.

Juan gobernó unos 7 barcos en sus 50 años de trabajo. Es decir, que cada siete años renovaba su navío. Sus viajes son una buena muestra de las idas y venidas marítimas de los pasaitarras de la segunda mitad del siglo XVI. En el viaje realizado de Terranova a Valencia, vendió bacalao y al volver a casa construyó un barco de 400 toneladas. Con este viajó a Inglaterra y Puerto Rico, también a la zona de Levante y Panamá (a la ciudad Nombre de Dios). Se enfrentó al corsario francés Sacre de Dieppe y, al parecer, lo venció. Poseyó también un navío de 700 toneladas, con el que intervino en la carrera de las Indias, que fue confiscado para la guerra. A pesar de las pérdidas, a su vuelta a casa logró una nave de 600 toneladas en San Juan de Luz que le permitió seguir con sus viajes a América. Así mismo adquirió una de 300 toneladas, que también fue requisada y acabó hundiéndose en Río de Janeiro. Otro barco de gran tonelaje corrió casi la misma suerte, pues fue confiscado y aunque no lo perdió, lo terminó vendiendo.

La información de Villaviciosa permite conocer no sólo su odisea, también la de sus vecinos Lezo, Ezkiotz, Anoeita, Zamatete, Igeldo, Gebara, ... Apellidos que nos resultan conocidos.

Iturrioz contabilizaba en 26 los navíos perdidos en servicios al monarca y en más de 100 los muertos. Además Pasaia era el embarcadero de la armada, lo que provocaba multitud de gastos añadidos. La situación, por lo tanto,

TRAS LA ESTELA DEL PATRIMONIO: EL EXPLOSIVO NAUFRAGIO DE OKENDO EN PASAIA.

En 1588 el barco de guerra de Okendo explotó en Pasaia. Tras la derrota de la “Invencible” y huyendo de la vigilancia del enemigo, la nave logró llegar a puerto. Días después, no obstante, y mientras estaban pasando revista, una chispa encendió la pólvora, provocó una impresionante explosión que destruyó la mitad del marco y que hirió gravemente, mató o desperdigó a los 400 hombres que se encontraban dentro. El único que salió sano y salvo fue el esclavo de Okendo; la explosión lo lanzó a un jiral de San Pedro y apareció a los dos días, mareado⁸⁶.

En 1617 todavía podían verse los restos del barco, el lastre y la quilla entre el lodo, frente a Bonantza.

era lamentable. Y a pesar de que el Rey concedió alguna ayuda económica, ésta nunca llegó.

A estas circunstancias, la situación política de la Provincia también influyó en nuestra bahía. Son dos los aspectos que repercutieron negativamente en Pasaia. Por una parte, la postura de San Sebastián y, por otra, el equilibrio de fuerzas de las Juntas Generales. El hecho que la bahía no estuviera tan limpia como debiera iba en detrimento de sus vecinos: los barcos no podían llegar a Lezo ni a Errenteria, y a duras penas lograban recalar en Bordalaborda. A la ciudad de San Sebastián, en cambio, esta circunstancia no le causaba perjuicio alguno. Los cargamentos que llegaban a la bahía debían seguir llevándose a su puerto y, además, los embarcaderos de los pasaitarras estaban bajo su jurisdicción.

En 1615 la organización política de Gipuzkoa cambió de raíz. El número de pueblos participantes en las Juntas Generales aumentó considerablemente. Esas poblaciones se liberaron de las jurisdicciones de Segura, Ordizia y Tolosa, y además contaron con el apoyo económico de San Sebastián. Curiosamente, los núcleos enclavados en la jurisdicción de Donostia y Hondarribia siguieron bajo su dominio, entre ellos San Pedro (que aunque estuviera inmerso en diversos pleitos contra San Sebastián, no solicitó el villazgo), Donibane y Lezo.

X - Sobre este conflicto y su bibliografía: GOIENETXE PATRON, Ramón: “El informe Villalobos sobre el puerto de Pasaia (1617) ó Cuatrocientos años de propuestas para una ordenación lógica y racional del puerto y su gobierno.”. *BEHSS*, 43 (2011), pgs. 419-470.

Sin embargo, las quejas de Oiartzun y Errenteria sobre la situación de la bahía tuvieron su eco y lograron que se llevase a cabo una inspección, encabezada por el ex-militar Diego Villalobos^X. El informe recoge los testimonios de los vecinos. Estos, al igual que hizo Villaviciosa, repasan sus vidas y describen el declive físico de la bahía. Los datos obtenidos por Villalobos serán utilizados con posterioridad por diversos especialistas, entre ellos, el propio Vargas Ponce.

Entre la información recabada por Villalobos⁹⁸ figura que habían desaparecido 30 cuadrillas de 20 miembros que se dedicaban a la pesca de bajura o que en su estancia se acabaron 10 barcos de más de 600 toneladas. Junto a estos datos, el inspector presenta otros que exponemos a continuación (se debe tener en cuenta que los testigos intentan describir la situación de los años 1570 y 1580), donde se puede ver quiénes buscaban cobijo en Pasaia o qué tipo de productos comerciales se movían.

- Entre enero y marzo la sal que se necesitaba para la pesca llegaba en barcos procedentes de Bretaña.
- Entre octubre y diciembre llegaban las naves desde Terranova repletas de bacalao y saín.
- El mineral procedente de Bizkaia.

- Los grandes navíos que pasaban el invierno en la bahía: grandes urcas o las saetías.
- Los barcos construidos en el Cantábrico que recibían los últimos retoques aquí.
- La preferencia de los escandinavos por Pasaia, antes que Portugal o Andalucía.
- De Aragón y Navarra se traía lana, hierro y vino y se llevaba pescado en salazón, escabeche, cecial y productos de Inglaterra y Flandes.

En cuanto al tipo y número de barcos, los de Terranova eran en torno a 50-60, superiores a 150 toneladas. Los que transportaban sal eran menores, y cada uno de ellos acarrea 400 fanegas de sal. Del transporte del mineral vizcaíno se ocupan unas 60 embarcaciones de 500 quintales de carga y que van y vienen continuamente.

Éste era, parece ser, el mundo que se estaba acabando. Si el puerto tenía capacidad para 500 barcos, en tiempos de Villalobos no había más que 100.

Fango, grasa, lastre, piedra o los sedimentos del río son unos agentes, pero probablemente el ejemplo de dejadez más evidente lo constituían los barcos varados y hundidos en el fondo de la bahía. Embarcaciones de las que Villalobos aporta datos y emplazamientos.

TRAS LA ESTELA DEL PATRIMONIO: SERVICIO AL REY

Las proezas militares de mediados del siglo XVI protagonizadas por pasaitarras nos han obligado a convertirlas en símbolo de Pasaia durante muchos años. Es decir, luchar por el Rey de España y la Cristiandad era símbolo de nuestro pueblo. Al parecer esos eran los logros de nuestras gentes y los valores a adoptar.

Los pasaitarras, o mejor dicho, algunos de ellos, consideraron interesante los servicios militares mientras la guerra era provechosa. En este sentido, se ha puesto poco énfasis en los diversos levantamientos y protestas provocadas por las levadas forzadas que iban contra la legislación de Gipuzkoa o impedían el desarrollo de una pesca cuyos beneficios eran más atractivos que la guerra.

Por otro lado, parece difícil imaginar que los mercaderes que durante generaciones habían establecido relaciones con Flandes, convirtiesen a sus amigos en

enemigos de un día para otro. ¿Qué opinión tendrían aquellos miembros de la Nación de Bizkaia sobre esta situación?

¿Qué fue más provechoso: los negocios de la familia Trintxer o las quejas presentadas por Juan Villaviciosa?

Esto nos llevó a lanzar una reflexión: ¿es posible distinguir entre aquellos vinculados al circuito Flandes-Bristol de los que anduvieron en Terranova y en actividades bélicas? Es decir, ¿son los mismos linajes o nombres los protagonistas de ambos mundos? ¿El tamaño de los barcos de los mercaderes del Atlántico Europeo no provocaría que fuesen menos utilizados en Terranova, América o en la Guerra?

En fin, ¿por qué debe prevalecer la visión de aquellos que hicieron numerosas presas por medio la guerra y no la de los que basaron sus relaciones en el comercio?

El noveno capítulo de la instrucción dada a Villalobos decía lo siguiente: *Haréis hacer una planta del dicho Puerto del Pasaje, la más particular que se pueda, con su ribera hasta la dicha villa de la Rentería, señalando el sitio de los astilleros y las demás circunstancias que os pareciere a propósito. Y haréis de todo lo referido relación particular, la qual con los demás papeles que se causaren, entregaréis a mi infrascripto secretario, para que habiéndose visto se provea lo que convenga a mi servicio.*

Y su respuesta: *Con la curiosidad mayor que se pudo, va hecha la planta, aguas, montes y casas del Puerto del Pasaje en lienzo grande, cuya copia es esta planta pequeña. Y porque lo más esencial de ella son las partes y ensenadas fondables, van puestas del modo que de una alta nube se pudiera descubrir todo, con el mayor y más particular cuidado y propiedad que se ha podido// representar a la vista. Y porque la perspectiva que hace a la mar es cosa distinta con los puestos (Puertos?) que tienen San Sebastián y Fuenterrabía, que le caen a los lados, como en la discrepción del Puerto, se dice está pintado en lo más bajo del lienzo en una porción distinta de la perspectiva que el Puerto tiene por la mar para la inteligencia de los nombres de las ensenadas, puntas y otras partes que van señaladas con las letras del A,B,C.. Y porque son más puestos que letras, van diferenciadas las letras, lo qual todo va tan particular y al propio, que cosas muy menudas particulares por la mayor claridad van pintadas con todo este cuidado, y en el puesto de la torre lleva pintada su aguja con que se ve, porque rumbos y vientos corren sus orillas y costas de la mar con la aspereza de las montañas. Y porque lleva su escala de las leguas que llaman petipie con el compás, se podrá saber y medir las distan//cias que a todas partes ocurrieren, y la planta que va con estos escritos va también con petipie, porque no se puede siempre poner la grande en parte donde se vea y cotege con lo que se lee.*

- A** - El bocal
- B** - Peñas de Arando
- C** - La punta del pico
- D** - La montaña lasquibel (Jaizkibel)
- E** - La ensenada de La Bursa
- F** - La ensenada de Aragorta
- G** - La punta de Pumanquer (Puy Manquer)
- H** - Molinos de Churrutalla
- I** - Ensenada de Codemastil
- L** - Miradero
- M** - La torre vieja
- N** - La punta de la Cruz del fraile
- O** - Galfara cassa
- P** - Torre del Passaje de San Sebastián
- Q** - Yglesia del Pasaje de Fuenterabia
- R** - Palacio de Villaviciosa
- T** - Iglesia del Pasaje de San Sebastián
t La canal de Renteria
- S** - Sant Matet
- V** - Astillero del Rey
- X** - La Herrera
- Z** - Cassa de laborda
 - a** - La punta de Juan de Lazon
 - b** - Bassa nuaga (Basonaga)
 - d** - Monasterio de Capuchinos
 - g** - Punta y mojón de San Sebastián
 - e** - Muelle de Rentería
 - q** - Rentería
 - v** - Lezo. Pueblo
 - u** - Çavaleta
 - y** - Maornet. Molino
 - m** - Molinao. Molino
 - n** - Santa Ana. Hermita
 - p** - Alça (Altza). Pueblo
- K** - Hastilleros de Renteria



AVSPICE. PASSAGIV. M. D. I. D. A. C. I. E. X. H. I. B. V. E. R. E. P. H. I. L. I. P. P. O.
 CVRA. V. I. L. L. A. L. O. B. O. S. O. L. A. R. I. A. G. A. M. A. N. V. S.

4



REAL COMPAÑÍA GUIPUZCOANA DE CARACAS





Detalle del jardín y de la parte trasera del palacio.
www.guregipuzkoa.net. Kutxa
 Fototeka. Fondo
 Foto Car. Ricardo
 Martín. CC BY-SA.

No es poco lo que se ha escrito sobre la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas. Por eso, nuestro propósito se va a centrar en seguir su pista Pasaia, en busca de los vestigios que ha dejado⁹⁹.

El traslado de los astilleros militares y armadores fuera de las provincias vascas en 1726 y tras algunas resoluciones que limitaban la actividad portuaria en Euskal Herria, el panorama se presentaba bastante oscuro. Debido a ello, podemos afirmar que el principal impulso económico de nuestra bahía en el siglo XVIII lo constituyeron los viajes de la Compañía de Caracas.

Es cierto que mientras se ponían en marcha los astilleros militares de Guarnizo, Ferrol, Cartagena, La Carraca y La Habana, Felipe V mandó construir en Pasaia 19 navíos para la armada, entre 1727 a 1730. Sin embargo, desde entonces la producción naval va a estar en manos de la Real Compañía de Caracas y durante el

periodo comprendido entre 1730 y 1752, será la principal destinataria de las naves construídas en la bahía.

Los años iniciales no resultaron fáciles. Por una parte porque San Sebastián continuaba con sus prohibiciones habituales y, en consecuencia, no estaba bien visto que los barcos se rematasen en Donibane¹⁰⁰. Por otra, porque la madera llegaba de Aralar y aunque se trabajaba tan pronto se cortaba, debía cruzar toda Gipuzkoa; su transporte, por lo tanto, provocaba un deterioro considerable en los caminos. Esto, claro está, no era del gusto de los vecinos de las poblaciones por las que pasaba el camino principal, puesto que eran ellos los responsables de su mantenimiento. Por último, aunque pensemos que los marineros no faltarían mientras los viajes fueran rentables (y así fue a corto plazo), en 1733 los organismos provinciales obligaron a los presos a cumplir sus trabajos forzosos como tripulantes para la Compañía de Caracas. Una medida que puede vislum-

brar una doble intencionalidad, ya que, primero, el beneficio del viaje es total y, segundo, las personas peligrosas se mantenían alejadas¹⁰¹.

A pesar de que la importancia de las Compañías es incuestionable, su influencia en el ámbito provincial fue limitada y, en general, la comarca de Donostia-Pasaia resultó ser la más beneficiada. No debemos olvidar que siendo una compañía accionarial, sus beneficiarios podían estar en cualquier parte. Por eso, cuando hablamos de una influencia limitada, queremos decir que la actividad de la Compañía se reduce a un pequeño espacio. Es increíble (¿o conmovedor?) comprobar cómo dos muelles de Pasaia fueron capaces de mantener un monopolio como éste, puesto que no se conserva infraestructura o vestigio material que se relacione directamente con la Compañía y que dé prueba de ello. Sin embargo, la sede de la Compañía Real sigue en pie en Caracas (tal y como se puede observar en la portada de esta sección).

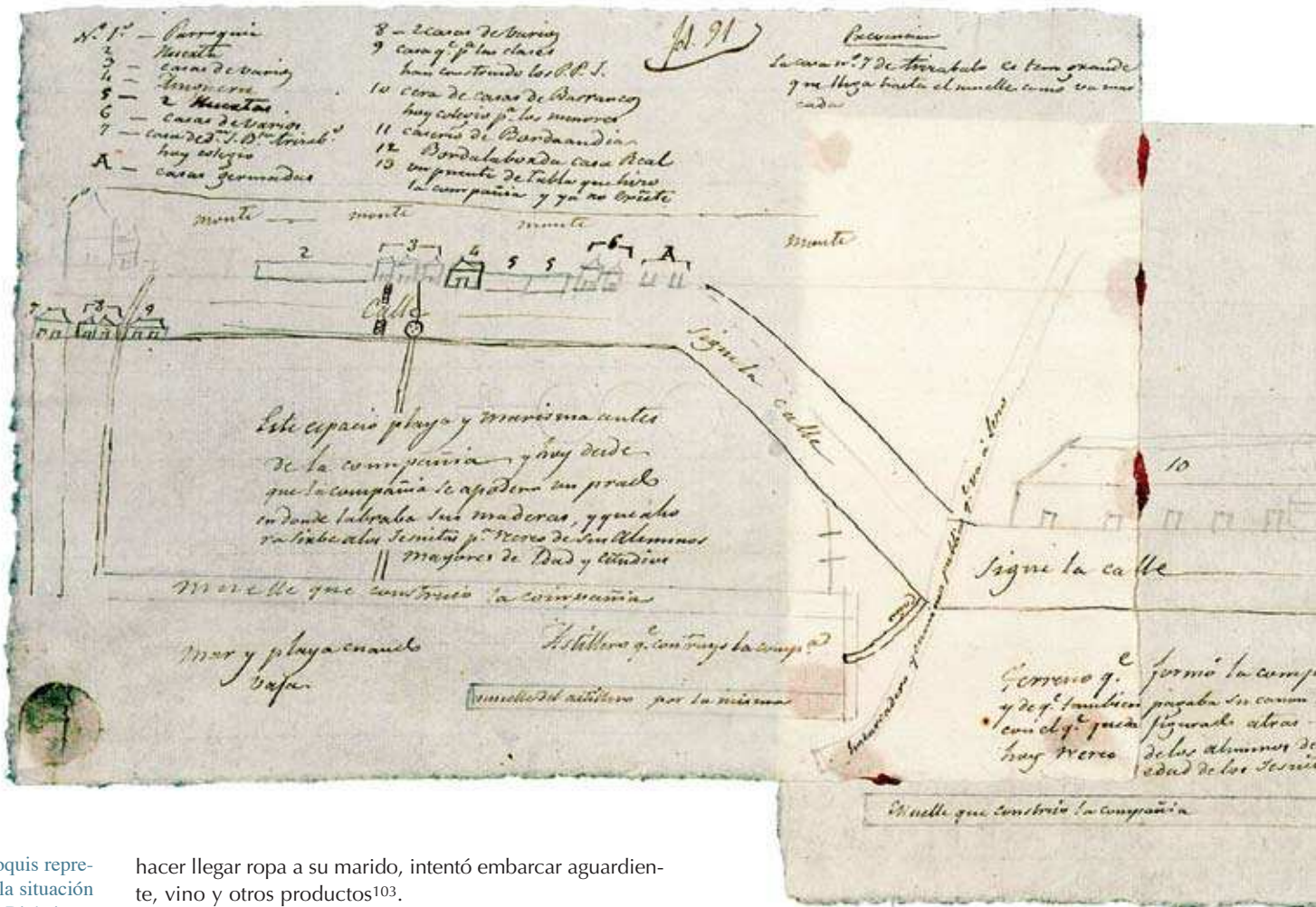
La actividad principal del viaje de ida a Caracas consistía en la importación de manufacturas extranjeras (telas, harina, vino y aguardiente), es decir, la de artículos que no se producían en Gipuzkoa. Así mismo, excepto el primer año, el hierro conformaba únicamente el 1-3% de lo transportado.

En el viaje de vuelta el principal objetivo de la Compañía era traer cacao procedente de Venezuela, intentando desbancar a los holandeses de este comercio y evitar los beneficios que proporcionaba su contrabando. En todo caso, aunque el cargamento principal lo constituía el cacao, de Venezuela también se importaba cuero, madera, azúcar, café, algodón y joyas de oro¹⁰².

Muchas veces el contrabando no era negocio de grandes comerciantes, sino de gente humilde. O, tal vez, la actividad de estos últimos era más evidente. Es decir, era más fácil atraparles. Así le ocurrió, por ejemplo, a la vecina de Donibane María Cruz Abad. En 1771, con la excusa de



Bortalaborda en 1962. Con la casa Bordandia que, posiblemente, ocupaba ese emplazamiento desde la Edad Media. Paisajes españoles. Ayuntamiento de Lezo



Este croquis representa la situación de Bizkaia en torno a 1830, donde se deja constancia de las antiguas actividades de la Compañía. España. Ministerio de Cultura, Educación y Deporte. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, 458

hacer llegar ropa a su marido, intentó embarcar aguardiente, vino y otros productos¹⁰³.

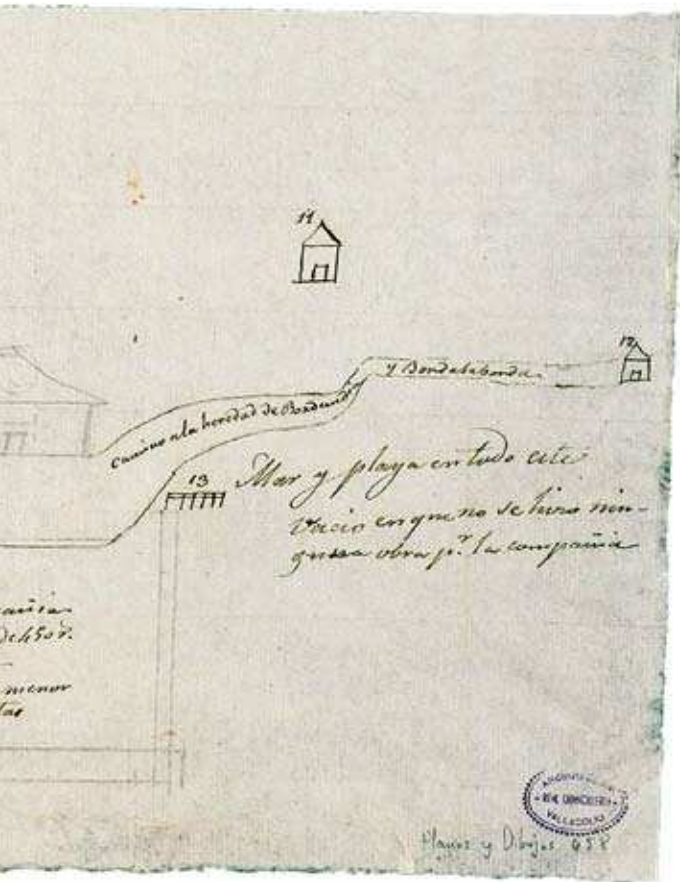
Las primeras noticias que tenemos sobre el cacao son del siglo XVII. En 1688 Juanes Errazkin, que vive en San Pedro, otorgó una carta de obligación a favor de los mercaderes flamencos residentes en Bilbao Gervasio Mortel y Matías Wenthuisen por 425 libras de cacao y 114 libras de baquetas de Moscú¹⁰⁴.

Es decir, el tráfico directo con Venezuela era habitual, estaba enraizado y contaba con una tradición de cien años. Se contaba con experiencia para este viaje, aunque no resultaba suficiente para impedir situaciones trágicas, como recoge este testimonio de 1649¹⁰⁵: parecieron Thomás de Çuçanibar, Martín de Longaray, Martín de Lazcano, Francisco de Ygoaza[...] y Pedro Pérez, vezinos todos çinco del dicho lugar [Donibane], y dixieron que ellos habían echo vn viaje a las Yndias el año pasado de mil y seisçientos y quarenta y çinco por marineros del na[vío] nombrado San Antonio, cuyo capitán era y fue en el dicho viaje Andrés de Olosa, vezino de la villa de San Sebastián, y juntamente con los susodichos y otros marineros d'este dicho lugar y en su conpañía, en el dicho nabío se embarcaron para el dicho viaje Esteban de Juanmartindegui, que también bino a este dicho lugar en conpañía de todos, y Lorenço de Juanmartindegui, que haviendo ydo en su conpañía en el dicho nabío hasta el puerto de La Guayra o Caracas, en tierra firme de las Yndias, donde estando el dicho nabío

detenido y esperando carga y otro del capitán Esteban de Ortega, que yba en compañía por estar ya cargado y de partida para las yslas de Canaria, pareciendo al dicho Lorenço de Juanmartindegui que el embarcarse en el dicho nabío de Esteban de Ortega que estaba cargado le sería de vtil y provecho y de mayor grangería y más brebe el viaje para bolverse a su casa, se salió del dicho nabío San Antonio, donde todos yban en compañía... y por accidentes y naufragios que le sobreninieron en el viaje del dicho nabío, quedó en Yndias, sin benirse a su casa...

Al parecer, no convenía apresurarse en la vuelta, ni tampoco destinar demasiado tiempo a limpiar la ropa. Este fue el caso del cirujano Ignacio Mendizabal, vecino de Orendain, que se quedó perdido en Puerto Rico camino de La Guaira, esperando a que le devolvieran su ropa limpia¹⁰⁶.

Un producto relacionado directamente con el cacao es el chocolate y, como no, los pasaitarras tenían herramientas para el consumo o fabricación del mismo. Los primeros datos hallados son de mediados del siglo XVIII. Por ejemplo, en 1745 Agustina Mitxelena, de Donibane, denunciaba el robo de un recipiente de cobre para el chocolate y en 1764 fue Teresa Sein quien realizó una acusación simi-



lar. Por su parte, en 1787 Josefa Úrsula Sistiaga, vecina de San Pedro, exponía que Asensio Altolagirre, de Deba, le debía dinero a su marido por un molino de chocolate¹⁰⁷.

La economía y sociedad de la bahía serán las principales beneficiarias de este comercio, ya que las embarcaciones que necesita la Compañía de Caracas se construirán aquí. De igual modo, será lugar de embarque de sus marineros. A pesar de todo, puede que el éxito de la Compañía esté sobrevalorado, puesto que el hecho de que Pasaia fuera su puerto de embarque de manera masiva perjudicó a los pescadores. Es más, fruto de la actividad de la Compañía, los cargos públicos de Pasaia llegaron a abandonar sus responsabilidades políticas en diversas ocasiones. Tales son, por ejemplo, los casos del regidor Agustín Alkaiaga (1765), el alcalde Santiago Ugalde (1774) y del regidor Joaquín Aginaga (1777)¹⁰⁸.

La Compañía asumió la responsabilidad de la Junta de Limpieza del Puerto; una opción inmejorable para reforzar los trabajos de adecuación necesarios en la bahía. No obstante, era imprescindible una financiación, tema muy debatido en las Juntas de Generales de Gipuzkoa. Por desgracia, los impuestos pagados por la Compañía fueron invertidos fundamentalmente en el convento San Telmo de

Sevilla y en el Consulado de Cádiz y, por tanto, no se pudieron llevar a cabo los proyectos de un gabarrón para la limpieza de la bahía y los trabajos de consolidación de las laderas de los montes.

Tal vez, una de las iniciativas más innovadoras la firmó Bernardo Frosne. En 1747 este ingeniero propuso construir un muelle en el tramo de costa que va de La Herrera a Salbio, lo que mejoraría la comunicación terrestre con San Sebastián. Parece evidente que ese muelle hubiera cambiado para siempre la historia de nuestra bahía, pero como se ha mencionado, no se encontró financiación.

Resultó ser más barata la renovación de las ordenanzas para el uso del puerto que databan de 1677. El reglamento de 1751 establecía numerosas prohibiciones, lo que refleja cuáles eran las costumbres vigentes en aquel momento. Esas medidas constatan trabajos de carpintería en la Torre, fraguas en la costa, limpieza de barbas de ballena, utilización del espacio entre casas como basurero, amarrar y anclar mal,... A las chalupas que realizaban los trayectos de La Herrera, Capuchinos, Lezo, Erreterria y San Pedro-San Juan se les ordenaba dejar de utilizar piedras y colocar en la proa de la embarcación un arpeo o gancho para atracar en el puerto.

A pesar de todo, la situación de la bahía no mejoró. En 1758 comparaban la construcción de una única fragata cañonera en Basanoaga, con las 60-70 que se habían fabricado 30 años antes, y así mismo, las 8 líneas de 4 barcos que se resguardaban en el puerto frente a las 14 anteriores¹⁰⁹.

Perspectiva interior del dique flotante de Luzuriaga, con una draga dentro (década de los 40). *Archivo fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.*



Fotografía del puerto hacia 1858 tomada por Farnham Maxwell Lyte. Antes de construir los muelles. Se aprecia la Torre. www.europeana.eu (public domany)



Las actividades de la Compañía de Caracas y los grandes beneficios obtenidos los primeros años, pusieron fin con las 3 primeras y difíciles décadas del siglo XVII. Los años posteriores a 1752 estuvieron protagonizados por el incremento de la producción naval de la bahía. Muestra de ello son las casi 20 naves que construyó la Compañía entre 1753 y 1779. Son los años posteriores a la sublevación contra la asociación, protagonizada por Juan Francisco de León en Venezuela. Un hecho que resultó beneficioso porque algunas de las reivindicaciones de los productores mejoraron la propia producción.

De esta época son algunos de los apellidos que serán importantes para Pasaia. Por ejemplo, la familia Ferrer, que llegaron como inspectores de la Compañía, o los Aizpurua, que centrarán su actividad en la construcción naval.

A pesar de todo la Compañía no repartía los beneficios inmediatos y tampoco pagaba los sueldos puntualmente. No será inusual que los marineros “vendan” sus sueldos para lograr ser solventes. En otras ocasiones, la responsabilidad de cobrar lo que se les debía se dejaba en manos de un tercero, mientras ellos se embarcaban en nuevo viaje¹¹⁰.

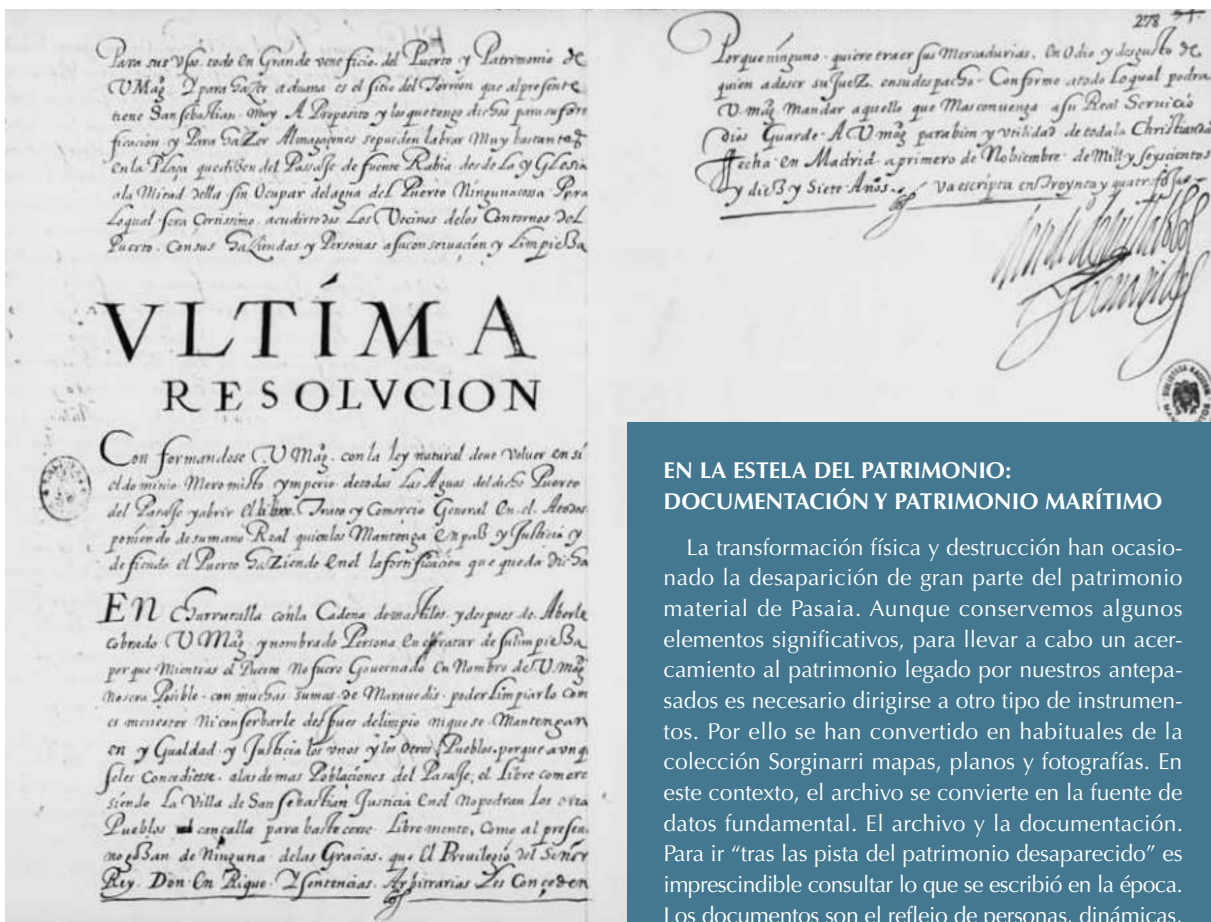
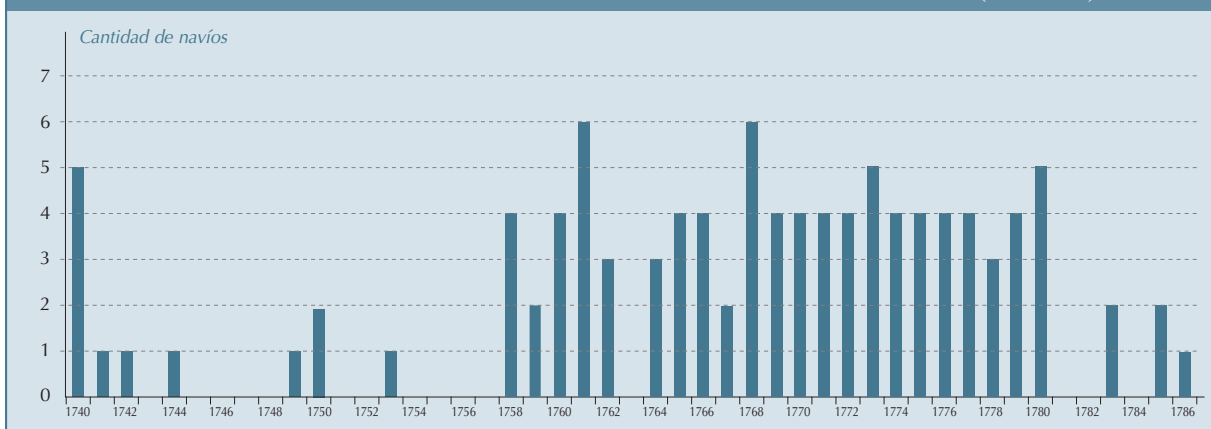
En general, los prestamistas y apoderados eran pasaitarras. En Donibane el mercader Santiago San Martín es buen ejemplo de ello. A través de la Compañía vendía

chacolí e higos secos en Venezuela; por su parte, en su tienda comerciaba con pieles, cacao y chocolate¹¹¹. Por medio de estos negocios concederá préstamos a la gente, tanto en dinero como en mercancías. Para liquidar los mismos, a veces adquirirá la propiedad de solares, tiendas y bodegas; otras veces, deuda de la Compañía¹¹².

Puede afirmarse que Santiago fue una figura importante, o al menos, un intermediario destacado entre la Compañía y los marineros. Muchos pasaitarras otorgaron poderes a su favor entre 1763 y 1764 para cobrar lo generado por su actividad como corsarios o lo que la Real Compañía de Caracas les debía¹¹³. De igual modo, ayudará a familias que viajan a Caracas como afirma la sanjuandarra María Ángela Olivie en enero de 1764¹¹⁴. Por supuesto, él también otorgó poderes de este tipo como el que en mayo de 1774 a José Miguel Benero, condestable del barco San Miguel, propiedad de la Compañía¹¹⁵.

Los marineros, como parte de su sueldo o como comercio lícito, tenían derecho a traer cacao. Es así como el carpintero de la fragata “Santa Teresa” José Arbide otorgó un poder a favor de su esposa María Magdalena Etxebeste para cobrar su sueldo en cacao. De La Guaira a Pasaia, sin embargo, una fanega de cacao podía dar muchas vueltas. En 1763, cuando Ramón Mateu envió un saco de cacao a su mujer, no

TABLA: NAVÍOS LLEGADOS DIRECTAMENTE DE VENEZUELA A PASAIA (1740-1785)¹¹⁷



EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: DOCUMENTACIÓN Y PATRIMONIO MARÍTIMO

La transformación física y destrucción han ocasionado la desaparición de gran parte del patrimonio material de Pasaia. Aunque conservemos algunos elementos significativos, para llevar a cabo un acercamiento al patrimonio legado por nuestros antepasados es necesario dirigirse a otro tipo de instrumentos. Por ello se han convertido en habituales de la colección Sorginarrí mapas, planos y fotografías. En este contexto, el archivo se convierte en la fuente de datos fundamental. El archivo y la documentación. Para ir “tras las pista del patrimonio desaparecido” es imprescindible consultar lo que se escribió en la época. Los documentos son el reflejo de personas, dinámicas, culturas, costumbres y otros aspectos ya desaparecidos. Sin ellos, no sabríamos que en 1495 tenían que ejecutarse trabajos de mejora en la torre de San Pedro, no conoceríamos las vivencias de los pobladores de la bahía en Amberes, desconoceríamos la existencia de los barcos hundidos en 1617 o del astillero real de Salbio, por ejemplo. Los documentos forman parte de nuestro patrimonio marítimo. En nuestra comarca, en muchos casos, son su único vestigio físico.

esperaba que desapareciera. Mucho menos tras haber marcado el saco con las iniciales de su nombre R. M.. El responsable de la desaparición, evidentemente, realizó el viaje en el mismo barco. Gabriel Aurizenea, conocido con el sobrenombre de “Arretxe”, manipuló las iniciales R. M., escribiendo ARRECHE. Mateu, en un intento de asegurar el envío de cacao, escribió una carta a su mujer comunicándoselo. Su mujer, Francis-

MAR CANTABRICO

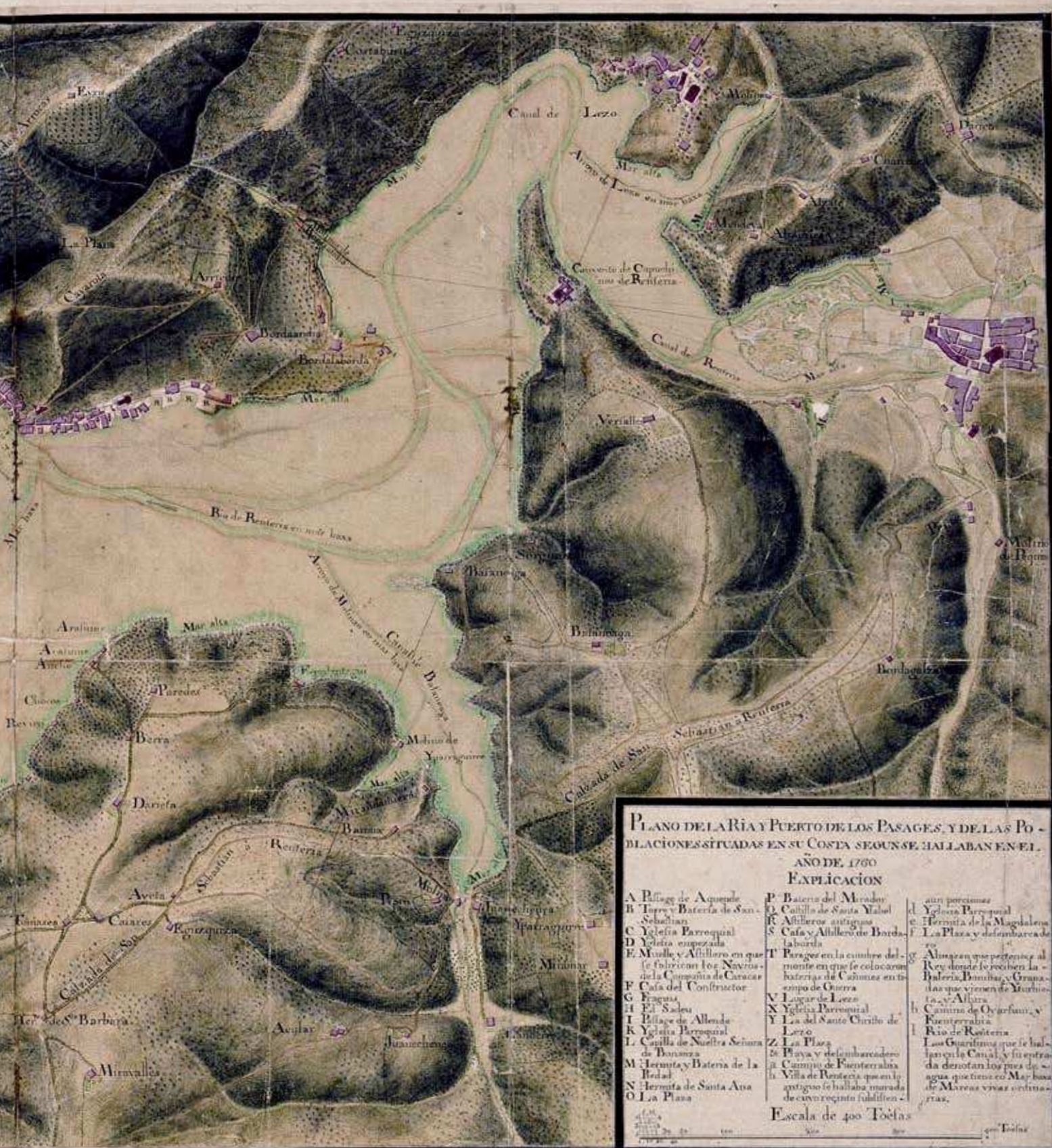


Se halla situada a una legua corta á la parte de Levante de la Playa de San Sebastián, y á tres leguas de la de Puente Real, y á la parte de Poniente la boca de la Ría se halla entre los Montes de la Ulia, y de Ibañeta, que ambos forman la Colla muy elevada y escarpada, no siendo abordable en parte alguna hasta las referidas dos Plazas. Su Surgidero se reduce al presente en el espacio comprendido entre el Castillo de Santa Isabel, y la Torre de San Sebastián, cuyo fondo señalán los números que se ven en el Mapa hecho el tembre en marxa baxa de agua viva, y ordinaria. En lo antiguo parecia tener unas fondeas, y mayor extension en el Puerto, pues se allegaba que el parage llamado el Sotillo, en cuyo en el Siglo anterior se levantó la Escalera del conde de Don Alonzo de Idiáquez, a donde se iba a que el Navio llamado la Concurra de rebolta del Comate que havia bolviendo contra dos Navios Franceses, y que entonces se cargaban en aquel parage Bumpas de oro. Foveldas como rias baxas de aguas vivas, y en las del tiempo presente queda enteramente en seco.

En los Atalayas antiguos, y en Bidalaborda se han construido años hace diferentes Navios de Linea, lo que al presente no se pu

BREVE DESCRIPCION DE LA RIA O PUERTO DE

diera sus otros Canales por saltar al agua, señalando en tiempos pasados la Villa de Benterria, y los construyan en su Plaza, lo que al presente no se halla, y que no halla el Puerto que hoy tiene por Las Casas, y Edificios de Bidalaborda, y el Terrazo señalando y paros lo construyan algunos Mejores de puertos labradas por el terreno lo halla en posesion la Casa de Bidalaborda, que ha en la Casca, y decimas Polibros Reales se sirve la Compañia presente fabricar sus Navios, que allimismo sirven pertenecen al P. Al Pajago de Aquende, que tambien se hallan de San Sebastián.



PLANO DE LA RIA Y PUERTO DE LOS PASAJES, Y DE LAS POBLACIONES SITUADAS EN SU COSTA SEGUN SE HALLABAN EN EL AÑO DE 1760

EXPLICACION

A Palage de Aquende	P Bateria del Mirador	g Almazan que pertenece al Rey donde se reciben la
B Torre y Bateria de San Sebastian	Q Cañón de Santa Ysabel	h Bateria de San Sebastian
C Yglesia Parroquial	R Altillos antiguos	i La Plaza y desembarcadero
D Yglesia empezada	S Casa y Altillo de Barcha la barba	j Almazan que pertenece al Rey donde se reciben la
E Muelle y Altillo en que se fabrican los Naveros de la Compañia de Caracas	T Paraje en la cumbre del monte en que se colocaron baterias de Cañones en tiempo de Guerra	k Bateria de San Sebastian y Granadas que vienen de Maracaibo y Alcala
F Casa del Constructor	V Lugar de Lezo	l Cammino de Oyazua y Fuenterrabia
G Fragua	X Yglesia Parroquial	m Rio de Retuerta
H El Salsu	Y La del Santo Cirilo de Lezo	n Los Guarnidos que se hallan en el Canal, y su entrada denotan los pias de agua que tiene en Mar bona de Maracaibo y otras rias.
I Bodega de Allende	Z La Plaza de Playa y desembarcadero	
K Yglesia Parroquial	a Cammino de Fuenterrabia	
L Capilla de Nuestra Señora de Bonanza	b Villa de Retuerta que en lo antiguo se hallaba murada de cuyo recinto subsisten	
M Hermita y Bateria de la Brada		
N Hermita de Santa Ana		
O La Plaza		

Escala de 400 Toças

LOS PASAJES EN LA PROVINCIA DE GUIPUSCOA.

Los Pasajes, que son de un nombre de origen, y de un origen que no es posible de que se ignore, que el expedito Puerto se vació para su tiempo. Este con color amarillo, y de la letra r. de algunas perteneció al Rey un espacio con la marca R. que suponen quiere decir Real, de ella era de la mayor parte en su Manzana, y todo el es de esta ría de Caracas, como tambien de las que hay en el Altillo, donde el Rey disputa la Ciudad de este nombre un Regidor, que alterna de qua-

tro en quatro meses para la administración de Justicia, y Gobierno del Puerto, de que se halla en posesion la Ciudad, y pretende tener jurisdiccion en parte del Palage de Allende, que tambien le llaman de la familia de Fuenterrabia, y componiendo esto una Plaza, un de unos trescientos Naveros, se Governan por un Capitán a Guerra, que el Pueblo elige todos los años, cuya autoridad y facultades se reducen a la mera aprehension, con total dependencia de la Justicia de Fuenterrabia. De esta variedad de jurisdicciones resultan muchas controversias, y disputas, en grave detrimento de la buena administración de Justicia, y perjuicio de los Pueblos, y particularmente por la absoluta dominacion de las aguas de la Ría, y Puerto, que corre la Ciudad de San Sebastian. Hecho en ella a 25 de Abril de 1761.

En este plano de Felipe Crame, de 1761, queda perfectamente reflejada la situación de encenagamiento de la bahía. España. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Publicado con anterioridad en: Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa. Servicio Geográfico del Ejército. Gómez Piñero, Sáez García. Donostia. Aldundia, 1999.

ca Antonia Aldai, en cambio, al no saber leer, no identificó la fórmula R. M.. En consecuencia, tampoco leyó la carta. Lo que significa que todo el sistema se basaba en la confianza¹¹⁶.

Al igual que lo que hemos visto hasta ahora, la relevancia de la Compañía no ha dejado elementos visibles conectados directamente al patrimonio marítimo, aunque tengamos documentadas las obras que se llevaron a cabo. Para conocer la situación de la bahía a lo largo del siglo XVIII podemos utilizar los planos de la época; en concreto, los que confeccionó Felipe Crame el 15 de septiembre de 1760 y el 25 de abril de 1761¹¹⁸. En ellos se muestra la carencia de una infraestructura avanzada de astilleros, salvo dos puntos destacados: Salbio y Bizkaia.

En el primer lugar el autor señala los puntos E, F, G y H. A la "H" le adjudica la palabra Salbio ("El Sadeu"), siendo en la baja mar el fango y tierra que queda al descubierto. Las otras 3 letras, en cambio, nos aportan datos de la organización del astillero real: las fraguas (G), la casa del constructor de barcos (F) y, lo que resulta más importante para nosotros, el muelle y astillero que utiliza la Compañía de Caracas para construir sus barcos (E).

Los planos de Crame no son los únicos que mencionan ese punto o que subrayan la actividad de ese lugar, sino que, por lo general, el resto coincide con lo señalado. En este sentido, parece increíble, en el caso del astillero real de Salbio, que las alusiones documentales sean tan escasas y además indirectas. De cualquier forma, y a pesar de que la documentación generada sobre esto no sea directa, sabemos que su actividad continúa a finales del siglo XVIII. El 26 de octubre de 1782 Juan Bautista Elormendi compró un solar ubicado en las inmediaciones del astillero de Salbio. Entre sus límites se apunta el "*camino que se dirige al sitio en que se construyen barcos en dicho astillero*". Veinte años antes, en 1761, se hace una alusión similar. De igual modo, sabemos que Herrera era un embarcadero y punto de distribución importante; allí llegaba la madera procedente de la provincia (Asteasu, Ataun o Zarautz) y de ahí se transportaba a otros puntos de la bahía¹²⁰.

En la parte de Donibane, Crame menciona R, S e &. El último hace referencia a la plaza; "S" a la casa de Borda-laborda y astilleros; con la "R" marca los antiguos astilleros de Bizkaia. Ésta es su explicación:

"En los astilleros antiguos y en Bortalaborda se han construido 45 años haze, diferentes Navíos de Línea, lo que al presente no se pudiera sin abrir canales por faltar el agua necesaria. Y en tiempos más antiguos llegavan Navíos de 200 toneladas a cargar y descargar en la Villa de Rentería y los construían en su Plaza, lo que al presente no es posible de que se infiere que el expresado Puerto se va colmando notablemente y que no basta el Pontón que oy tiene para su limpia.

Las casas y edificios de Bortalaborda y el terreno señalado con color amarillo (y de letra g se asegura pertenece al Rey (...)). De este terreno se halla en posesión la casa de Bordaandia, que ha encerrado la maior parte en su manzanal, y todo él es de poca importancia. De las casas y demás Edificos Reales se sirve la Compañía de Caracas, como también de las que hai en el Astillero donde al presente fabrican sus Navíos que asimismo suponen pertenecer al Rey".

Es decir, la Compañía de Caracas desarrollaba su actividad más destacable en el núcleo Bortalaborda-Bizkaia. Comparando este plano con el que levantó Vicente Xiner unos años antes (1744), existen algunas diferencias. Xiner, por ejemplo, aporta más datos sobre los astilleros del rey y entre Bordaandia y Bortalaborda se hace eco de diversas infraestructuras. Por una parte las adscritas a la monarquía: la cordelería, fábrica de anclas y la casa del constructor naval Boye. Además de esto, en los alrededores de la casa Martiarena Barranco menciona el lugar donde se construyó la fragata "Santa Teresa" y cerca de allí el astillero donde se construyeron "El Rubí" y "La Guipúzcoa".

Si Crame evidencia la consolidación de la Compañía, Xiner expone sus primeros años, subrayando las infraestructuras que se estaban llevando a cabo: por un lado, frente al astillero donde se fabricaron "El Rubí" y "La Guipúzcoa" y en Bortalaborda, unas enormes estacas donde se amontonan las maderas necesarias para construir los barcos; por otro lado, una tejavana de 18 postes para resguardar las falúas de la lluvia y del sol, y que en ese momento se estaba edificando.

Las estructuras de Bizkaia se encuentran en otros dibujos espectaculares, en concreto, en los presentados en el pleito entre Juan Bautista Arizabalo y Nicolás Gilisasti. Estos son de 1764, contemporáneos de Crame; por tanto, como se puede observar¹²¹, el terreno que aparece como astillero real está dibujado con unas tablas y anclas, unas cuantas escaleras y un amarradero compuesto de unos cañones boca abajo. Sin embargo, no hay rastro de edificios, gradas u otro elemento.

La Real Compañía de Filipinas absorbió las infraestructuras de la de Caracas. La Comisión de Gobierno celebrada en enero de 1788 acordó aprovechar las instalaciones existentes en Pasaia, solicitando los informes necesarios en relación a las labores de reutilización. En la memoria presentada en octubre se accedió a la instalación del astillero, y entre los trabajos que se debían ejecutar o resultaban de ayuda estaban los siguientes: construcción de un dique para carenar los navíos, una máquina flotante para colocar mástiles que sustituiría a la de tierra y, por último, un pontón para mantener limpio el canal y el puerto.

Con la nueva Compañía las infraestructuras vivirán un desarrollo importante. Los astilleros de Bizkaia se encon-

traban en una situación lamentable entre 1780 y 1784, pero gracias a los trabajos de reparación efectuados por el Estado, las infraestructuras mejoraron notablemente. La Compañía de Filipinas, por su parte, dio continuidad a esa dinámica de mejoras.

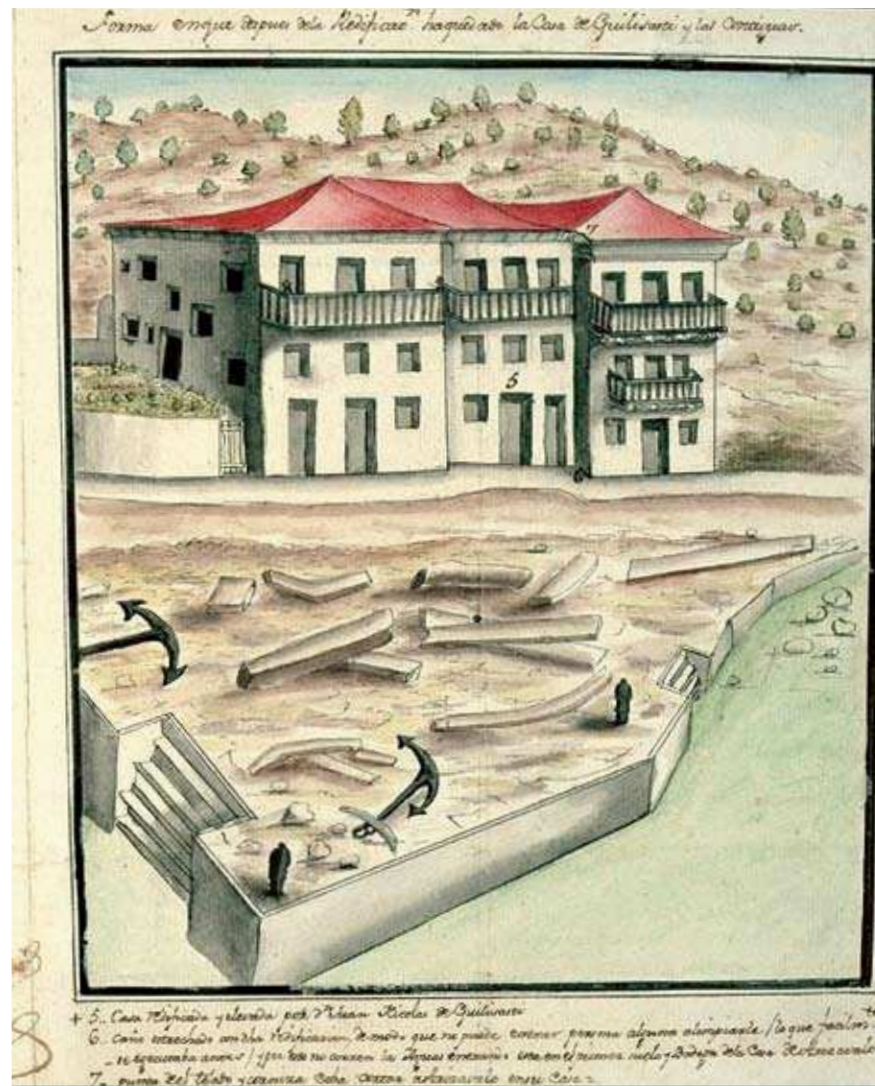
Las actas municipales de los últimos cuatro meses del año 1785 dan noticia de la intención de construir una nueva grada, ya que la Compañía solicitó permiso al Ayuntamiento. El 9 de diciembre, los peritos nombrados por las dos partes midieron el terreno que se cedería a la Compañía:

"Todo el área desde la casa de don Juan Bautista de Arizavalo hasta el puente de tabla que existe frente de la llamada Bortalaborda, que la ocupa don Manuel de Suertegaray como Guarda Almacén de Marina de la propia Real Compañía de Filipinas, en ocho jugadas, y cada una de éstas de a cien posturas de a diez codos en quartos. Y los verdaderos linderos de todo el relacionado sitio son por la parte de la mar hasta todo lo que ésta coge en seco en el fluxo de las mareas, y por el frente toda la acera de casa del difunto don Matheo Martiarena del Barranco que existen en el idéntico barrio, y manzanal de la casa de Bordandía, hasta el paraje del mismo Bortalaborda"¹²².

Se instalaron varias infraestructuras en los alrededores. Además de la casa del veedor y de terrenos, junto la casa de Gachupín, destinados a calentar la brea, en 1797 se proyectó construir una nueva cordelería. Así mismo, todavía a inicios del siglo XIX se realizaron varias obras en la zona¹²³.

Las infraestructuras instaladas a lo largo del siglo XVIII en el barrio de Bizkaia no permanecieron durante largo tiempo. Entre 1828-1833 Santiago Arizabalo inició acciones legales contra el Ayuntamiento por unos terrenos en Bizkaia. En aquel momento, en la zona donde durante siglos se establecieron los astilleros se ubicaba la escuela de la Compañía de Jesús. Los planos presentados en la causa son un excelente ejemplo de Bizkaia. La mayor parte del espacio estará estrechamente relacionado con las nuevas necesidades existentes, a excepción de una pequeña zona vinculada a las actividades anteriores. Estas vivirán cierto desarrollo en los años posteriores, provocando la paulatina desaparición de los jesuitas en la zona¹²⁴. Como podemos observar, la pérdida de elementos susceptibles de representar momentos del pasado ha sido un proceso que en nuestro pueblo se ha sufrido a lo largo de los siglos y con naturalidad.

Si es verdad que los restos de las infraestructuras de la época que nos han llegado son escasos, debemos pensar que la riqueza producida por el comercio con América tuvo diversos reflejos. Resulta, pues, necesario, fijar la mirada en otros ámbitos.



Las Compañías de Caracas y Filipinas dieron la oportunidad a los pasaitarras de viajar por el mundo (Venezuela, México, Cuba, Argentina, Uruguay, Perú, Filipinas, India o China). También permitieron traer herramientas, ropa, adornos,... Al fin y al cabo, "objetos" peculiares. Por eso, algunos ejemplos los podemos ver en los utensilios de la vida, por ejemplo en los del hogar. Esto es lo que nos muestra María Brígida Abad, de Donibane. En 1756, Brígida tuvo problemas con Antonio Silva, vecino de Hondarribia, por unas fanegas de cacao procedentes de Caracas. Esta disputa deja al descubierto los utensilios obtenidos gracias a las Compañías. Al ejecutar las propiedades de Brígida se mencionan Moscú, China, Talavera, Valencia y Holanda:

"13 sillas de baqueta de Moscovia; 3 mesas de Olanda, las dos de ellas redondas; 14 platos grandes de estaño y nueve de más chiquitas; 7 de Talavera, algo bastas; dos docenas de más finas; una bacija de China y un tarro de lo mismo con seis escudillas grandes; un bra-

La concepción de "astillero" queda perfectamente reflejada en esta acuarela de 1764, que muestra los astilleros reales de Bizkaia como una amalgama de materiales.
España. Ministerio de Cultura, Educación y Deporte. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, 608.

zero de cobre grande con su paleta de metal; dos calderillas amarillas, una más chiquita que la otra; un cazo de lo mismo, dos sartenes, dos calderas de cobre, un almeris de metal con su mango de lo mismo; dos chocolateras; una cafetera de cobre; una herrada, dos candiles, una mesa chiquita de la cocina, un armario grande de tabla, un escritorio con tres tiradores algo usada y buena, una papelera chiquita, un cajoncito con su tintero, y saladera; tres arcas buenas y en una de ellas 6 esteras finas (...) de China; en la otra seis paños de manos, seis mudas de camas; en la otra dos docenas de servilletas con sus manteles; tres camas cumplidas, dos de ellas con sus colgaduras blancas; tres cujas; un común de Olanda; dos doceles con una pila para agua bendita vidrio; tres quadros grandes de Balencia y tres más chiquitos de lo mismos; tres quadros de moda antigua; tres espejos buenos; dos sobremesas de buen uso; tres nichos de vidrio; tres sillas de juncos algo usadas¹²⁵.

Existen otros elementos patrimoniales fruto de la actividad del siglo XVIII. Primero, el patrimonio religioso. Por ejemplo, el oro necesario para cubrir el retablo de la iglesia de San Juan Bautista se trajo de Buenos Aires en 1748. Asimismo, en 1763, el capellán de la armada real Juan Ignacio Salaberria envió de Cádiz 800 pesos para crear el retablo de la Virgen del Rosario. A comienzos del siglo XIX fue Juan Manuel Ferrer quien trajo una custodia de plata de México. Para cubrir de oro el altar de Bonanza, en cambio, Manuel Martiarena, que vivía en Perú, mandó el oro de allí. Sobre las aportaciones correspondientes a la iglesia de San Pedro se pueden subrayar dos datos: por una parte, en los primeros intentos de construcción del edificio los pasaitarras residentes en Filipinas y Cádiz enviaron dinero; por otra parte, el nuevo órgano de la iglesia se pagó con dinero llegado de Maracaibo¹²⁶. Además de esto, sabemos que en la construcción de la iglesia de San Pedro participó Manuel Aizpurua. Éste y José Ignacio Brasuel, viendo la falta de recursos económicos en los trabajos de edificación de la iglesia, cedieron su patrimonio para ayudar en el pago¹²⁷.

El mencionado Aizpurua, es quien, a partir 1760, ocupa el cargo de maestro constructor y capitán de la fábrica de armas de la Compañía de Caracas, dirigiendo la construcción de barcos para la Compañía. Y los Aizpurua serán también constructores de barcos del siglo XIX.

El patrimonio religioso ha dejado huellas relacionadas con el mar. Las más destacables, las tallas y cortes de la puerta de la fachada oeste de la basílica de Bonanza. La mayoría perfilan naves del siglo XVIII, junto con algunos otros del XIX: fragatas, pailebotes, falúas, bergantín-goletas y cutters, entre otros¹²⁸.

Así mismo, y siguiendo con miembros relevantes de la sociedad política, la riqueza obtenida en América tiene su reflejo en el patrimonio familiar, esto es, en sus casas.

EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: EN VEZ DE TRAPALLA, HURACÁN

Además de causas de tipo político y económico, existen otras de tipo natural que han motivado la escasez de vestigios en nuestro patrimonio marítimo: galernas y tormentas. Esto es entre otros casos lo que provocó la tormenta del 4 de mayo de 1783. Al parecer, los muelles de la plaza y la Piedad fueron destruidos por la tempestad, tal y como se recoge en la inspección de los daños que se realizó cinco días después: "...que a resultas de vn huracán tempestuoso que se experimentó en dicha villa la noche del quatro del presente mes, sucedieron varias ruinas derribando los murallas (sic) de la plaza pública y causando otros daños de consideración, que piden pronto remedio para evitar otros maiores que indefectiblemente resultarían y sería insoportable su coste..".

En el informe del perito se describen los desperfectos, qué valor alcanzaban y los trabajos que se debían realizar:

"En la villa del Pasage, a nueve de marzo de mil setecientos ochenta y tres, (...) pareció presente Fermín de Yparraguirre, vecino de la de Rentería, perito aprobado por esta M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa, (...) reconoció cuidadosamente las ruinas sucedidas tanto en los muelles de la plaza pública como otras muchas, y atendiendo a lo más urgente y preciso y de lo que considera indispensable (...) hace la regulación y justí precio siguiente:

Primeramente, en los muelles de la pública plaza derribados por el extragoso vacán que en la citada villa se experimentó la madrugada del día quatro del presente mes de marzo, considera que en tirada de cincuenta y dos pies lineales se debe levantar en diez de alto a nivel y la conformidad en que antes subsistían, con piedra sillería, arenisca y de buen asiento y apiconada a satisfacción, porque se necesitarán a más de las derribadas y que existen en el suelo, hasta vnas sesenta varas de piedra sillería. Y por todo el trabajo de composición y colocación, dándole buena mezcla de mortero, regula el todo en quinientos ochenta y nueve reales de vellón: 589

Ytt. en la misma tirada de los cincuenta y dos pies con diez de alto y cinco de grueso llevará veinte y siete estados de pared de mampostería, y siendo de cuenta del ejecutor de esta obra la condición y colocación de la piedra que faltare, además de las que está derribada, regula el todo en un mil dozientos y treinta reales: 1.230



Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Ytt. en la dicha tirada de los expresados cincuenta y dos pies lleuará en cadeles y espaldones de sus asientos, amás de la piedra sillería que se halla derrivada, hasta veinte varas, y regula por el trabajo de su composición y colocación con él a los espaldones, también derrivados, en toda la distancia que coge hacia el mar, asegurando el todo para la deuida subsistencia con treinta abrazaderas bien emplomadas con la reformación de las cicaleras o boquerones existentes en el mismo muelle. Regula el todo en quinientos diez y seis reales de vellón: 516

Ytt. en los muelles del umilladero de Nuestra Señora de la Piedad, en tirada de cincuenta y nueve pies liniales con diez y siete de alto desde sus cimientos y seis de cuerpo que presentemente (?) tiene y sirve de sobstén la única calle, la que necesariamente deue deshacerse y leuantar de nuevo aprovechándose con la piedra sillería que actualmente tiene de provecho y con ciento y setenta y ocho varas que le faltarán, que con la condición deue ser de cuenta del ejecutor de esta obra el labrar dicha piedra sillería nueva y vieja con su mezc-la de buen mortero. Regula a toda costa en un mil y trescientos reales de vellón: 1.300

Ytt. por la mampostería que deue llevar en las referidas medidas de cincuenta y nueve pies, con diez y siete de alto y cinco de grueso, aprovechándose igualmente de la actual piedra mampostería y veinte y ocho y medio estados que considera faltarán para completar el lienzo del muelle. Regula a toda costa, con la condición precisa de hacer buena mezcla de mortero para ambos asientos, tanto de sillería como mampostería, en vn mil setecientos setenta y quatro reales de vellón: 1.774

Ytt. en la misma tirada de los cincuenta y nueve pies se debe ejecutar su petril según que actualmente lo tiene para la defensa y seguridad del tránsito de gentes, dándole de altura cinco pies y dos de cuerpo, que regula atendiendo a la piedra actual de mampostería que al presente tiene y a lo que faltare, poniendo en la superficie o remate del citado petril la losadura que en la actualidad tiene, en quatrocientos reales de vellón: 400

Ytt. además de las medidas referidas en tirada de setenta y quatro pies con trece de altura en en el mismo parage, se deuerá terraplenar todos los vacíos que contiene el lienzo de dicho muelle con piedras menudas y cepas de broza o ferrería, haciendo buena mezcla de cal y sarro, por cuio trabajo regula trescientos reales de vellón: 300

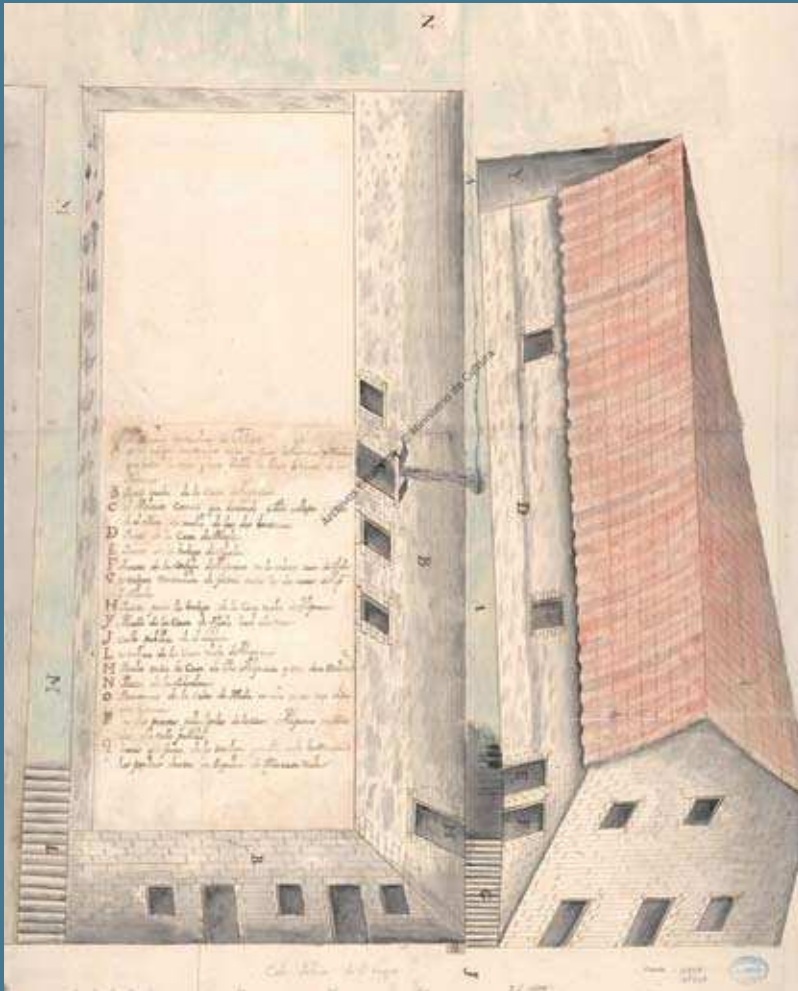
Ytt. por la composición del petril devajo del mirador que está vajo la fragua que fue del difunto don Pedro Antonio de Guilisasti, regula a toda costa con su losadura de la superficie, regula en cincuenta reales de vellón: 50

Ytt. desde las puertas de la casa de don Antonio Fidel de Yriberry hasta la plaza de esta dicha villa se deuen colocar en remiendos de losadura en su calle hasta ciento y diez y ocho codos de losadura. Todo este trabajo regula en quinientos treinta y vn reales: 531

(AHPG-GPAH 3/3461, fols. 1-11 –foliación relativa a 1783-).

BARCOS CONSTRUIDOS EN PASAIA POR LA REAL COMPAÑÍA DE CARACAS (1730-1779)

FECHA DE ALTA	NOMBRE	TIPO DE BARCO
1730-07-15	San Ignacio de Loyola (I)	Navío
1730-07-15	San Joaquín (I)	Fragata
1730-07-15	Santa Barábara (I), La Galera Guipuzcoana	Fragata
1730-10-15	Santa Rosa	Fragata
1731-06-10	Nuestra Señora del Coro (I)	Navío
1732-04-21	San Jose (I)	Navío
1733-12-11	San Sebastián (I)	Fragata
1733-12-11	Santa Ana (I)	Navío
1735-12-19	Santiago (I), el Santiaguillo	Fragata
1743-02-04	Nuestra Señora del Coro (II)	Navío
1743-12-09	San Jose (III)	Navío
1745-12-13	Santa Ana (II)	Navío
1752-01-16	San Fernando	Fragata
1753-12-16	San Antonio de Padua (II)	Fragata
1758-08-21	La Esperanza	Bergantín
1759-03-12	Nuestra Señora de Aranzazu (II)	Balandra
1759-07-13	Nuestra Señora del Coro (IV); Jupiter	Navío
1760-08-16	San Carlos (I)	Fragata
1762-11-29	Nuestra Señora del Rosario (II), La Águila	Fragata
1763-03-17	Santa Ana (III)	Navío
1763-05-04	San Vicente Martir	Fragata
1765-01-24	San Ignacio de Loyola (III)	Navío
1769-11-18	San Miguel y Santiago	Navío
1770-06-04	San Carlos II	Navío
1772-04-29	San Julian	Navío
1774-05-26	San Rafael (II), La princesa	Navío
1775-03-14	Santa Teresa de Jesús (II)	Urca
1779-04-16	San Fermín (I)	Fragata
1779-08-20	Nuestra Señora de la Asunción (II), “El guipuzcoano”	Navío
1779-09-02	San Vicente	Paquebote



EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: LOS AIZPURUA

El constructor Manuel Aizpurua trabajó en la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas a mediados del siglo XVIII. Ocupó cargos en el ayuntamiento y destacó su figura en la construcción de la iglesia de San Pedro. Casado con María Jesús Oa, al levantar su casa no tuvo tanta suerte. La escalera llegaba a la "zurruna" de al lado, lo que impedía el paso al portal de la casa contigua. Ramón Aizpurua, por su parte, trabajó para la Real Compañía de Filipinas.

España. Cultura, Hezkuntza eta Kirol Ministerioa. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, 16.

Un ejemplo significativo es el edificio del ayuntamiento. Éste lo edificó Juan Bautista Arizabalo Darieta gracias a la importante actividad mercantil desarrollada en América, especialmente en México, y antes de la creación de la Compañía de Caracas. Además, no hay que olvidar que su hijo, también llamado Juan Bautista, fue uno de los impulsores de esa Compañía, creando su antecesora en 1727 y en Caracas, y casando con una de las hijas de uno de los fundadores. Por todo ello, no debe sorprendernos que uno de los enemigos del Libertador Bolívar tenga el apellido Arizabalo.

De igual modo, muy cerca del palacio Arizabalo, es decir, de nuestro ayuntamiento, se encontraba otro ejemplo de patrimonio erigido con dinero de América: el palacio Martiarena Barranco construido en el siglo XVIII sobre la casa solariega Galatras, que se convertirá en la sede de la Compañía de Caracas. Por desgracia, también constituye otro ejemplo de patrimonio desaparecido en nuestro pueblo, con una pequeña excepción:

que fue desmontado y que está aguardando su futura reconstrucción¹²⁹.

Con el declive de Compañía de Caracas la situación cambió. Es cierto que con el apoyo de la monarquía, particulares y la Real Compañía de Filipinas, en el siglo XIX los astilleros tuvieron una pequeña continuidad: el testigo de Manuel Aizpurua lo tomaron sus hermanos Ramón y José Ramón, fabricando algunas corbetas y fragatas entre 1803-1807. En 1805 reconstruyeron 10 lanchas cañoneras. Además de esto, "Viuda de Bermingham e Hijos" arregló la fragata Luisa de Prusia en 1814 y, por otro lado, se vendieron barcos de Burdeos y Dinamarca en 1806 y 1807¹³⁰. Sin embargo, en general, y sobre todo entre 1810-1840, la crisis que se vivió en el sector fue profunda.

En cualquier caso, a lo largo del siglo XIX Bizkaia y Bordalaborda serán ubicaciones prioritarias para la industria que está comenzando y creciendo. Y en cierta manera, esto también constituye un vestigio de la actividad marítima.

5



TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL



Vista general de las instalaciones de la Real Compañía Asturiana de Minas, en Capuchinos, en torno a 1923. *Mercados de Europa y América. Principales plazas productoras de España. Guipúzcoa. San Sebastián y su II Feria. Destinado a Consulados, Productores y Consumidores, Cámaras de Comercio e Industria.* Barcelona: Mercados de Europa y América, s. d. [1923], p. 137.



5. 1. 1840-1860. Al calor de la primera industria

A final del siglo XVIII y comienzos del XIX las consecuencias políticas y bélicas de la Revolución Francesa tuvieron influencia directa en nuestro territorio. Pasaia, por ejemplo, se transformó en puerto de guerra, y tanto pasaitarras como extranjeros se enrolaron en barcos corsarios bajo bandera francesa.

Sin embargo, la situación se apaciguará y con ello, reaparece la construcción naval en la documentación. En 1820, por ejemplo, se procedió a la subasta para la construcción de dos gabarras y en 1829 se construyeron 15 barcos de guerra para la compañía guardacostas “Seguro Marítimo”¹³¹. La Compañía de Filipinas mantuvo su actividad de manera humilde y el constructor relacionado a la organización, Ramón Aizpurua, dará continuidad a la actividad comenzada a finales del XVIII hasta su muerte (en torno a 1814).

De igual modo, Pasaia seguía formando parte de las rutas marítimas comerciales. Puerto Rico, La Habana, Liverpool, Burdeos, Santander, Wight,... cualquiera que fuera el puerto de partida en el mundo, Pasaia era punto de referencia como fondeadero. Muchas veces la llegada a puerto no era programada; al contrario, era inesperada, debido a tormentas o averías. En estos casos el capitán presentaba una protesta de mar, exponiendo que los daños provocados no eran su responsabilidad, sino producidos por el mar. Gracias a estas protestas se confirma que Pasaia se insertaba en tres circuitos: el transoceánico, el del Golfo de Bizkaia y el del Mar Cantábrico. Así mismo, parece que en momentos de tormentas los capitanes priorizan Pasaia, a pesar de que Santander o Baiona pudieran estar más cerca.

De todas formas, las actividades relacionadas con la construcción naval van a recibir un nuevo impulso a partir de 1840. En este proceso el traslado de las aduanas

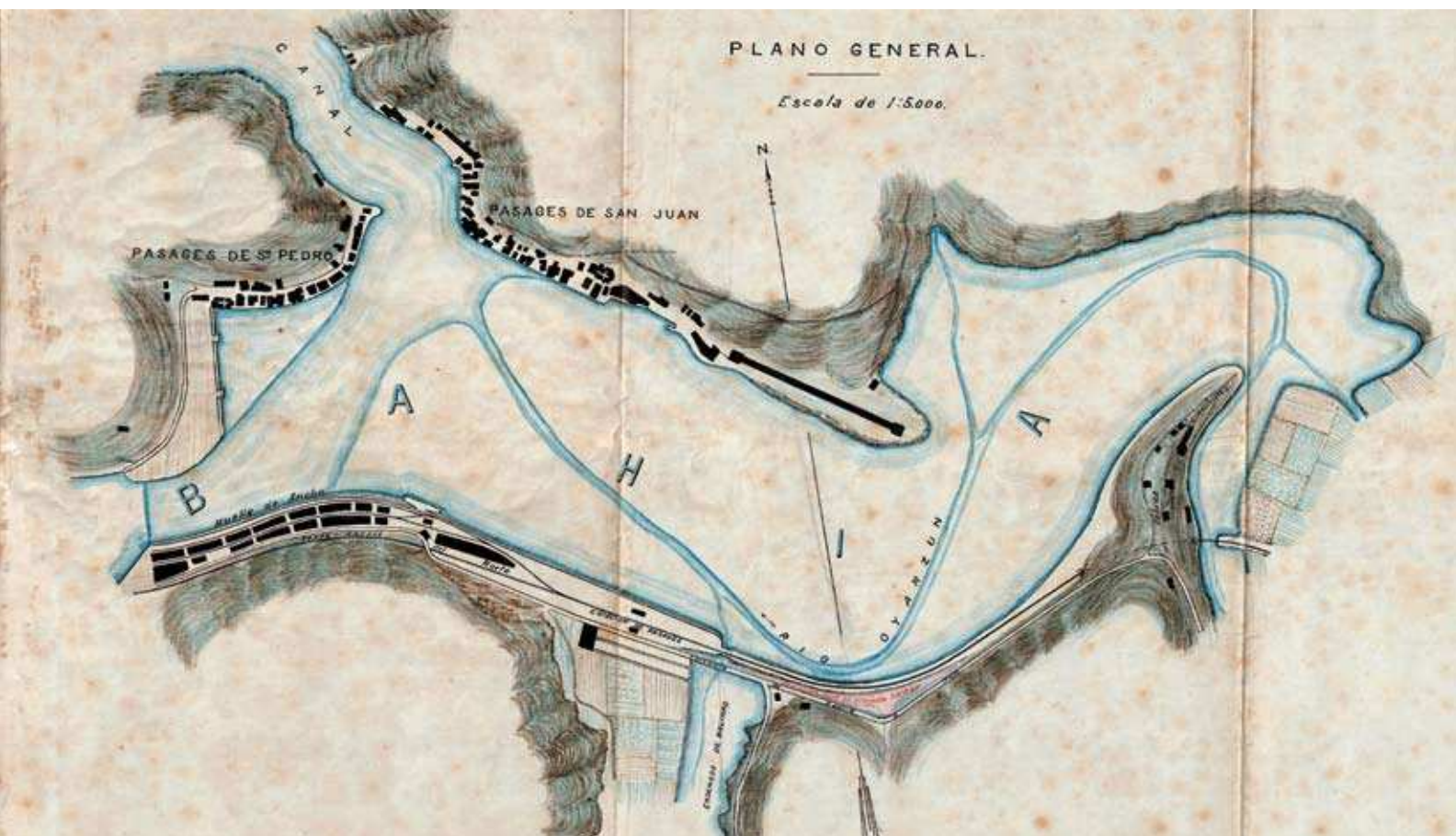
a la costa en 1841 influyó de manera evidente. En torno a la bahía se establecerán las primeras empresas modernas, siendo destacables la fábrica de lino en Errenteria, la Real Compañía Asturiana de Minas (1859) o la fábrica de porcelana en Donibane (1851).

Unida a la actividad marítima encontraremos a la “Empresa Naval de Pasages”, fundada en 1840. El pamplonés Pascual Madoz en su diccionario geográfico de 1846, recoge la situación con las siguientes palabras:

“...la construcción naval de Pasages merece particular mención por la gran importancia que en tan corto periodo ha llegado á adquirir. En 1840 se formó la sociedad anónima titulada Empresa de Pasages con el objeto de construir buques de vela y de vapor de todas dimensiones. Esta sociedad ha invertido un capital de 4 millones de reales en sus acopios de todas clases, en obras y en la construcción de una cordelería con una de las máquinas mas modernas, teniendo el edificio 1,200 pies de largo, además de sus 2 cabezas, de las que una contiene el mecanismo motriz, movido por 2 caballos, y la otra los almacenes de cáñamo y jarcia etc. (...). Esta cordelería está cubierta con teja. La empresa ha construido desde su principio 20 buques de diferentes dimensiones, desde 180 á 500 toneladas, y entre ellos el Pailebot Dolorcitas, el vapor Alerta, los Lugres, Pájaro y Cisne para el resguardo marítimo, además de 8 trincaduras con el mismo destino, y 2 hermosos bergantines, Volador y Liguero. Ha hecho sus acopios de maderas en los montes del país y de Navarra, después de haber formado varios diques para su beneficio en el agua del mar. Una parte de los cáñamos para su cordelería, ha sido producido por Aragón y Navarra, y otra parte se ha traído de Rusia, de cuyo punto viene también directamente la perchería y tablazon de pino. Los astilleros de la empresa están situados en Pasages de San Juan, y son los mismos que antiguamente ocupaba la Compañía de Caracas y posteriormente la de Filipinas”.

La afirmación de Madoz era correcta: en agosto de 1840 los terrenos utilizados por la Compañía de Filipinas fueron arrendados a la nueva empresa para instalar los astilleros¹³². En esta época las consecuencias de la Guerra Carlista perduraban; de hecho, la superficie destinada al astillero estaba ocupada por los ingleses y los trabajos de la empresa deberían comenzar a los 5 meses de marcharse los soldados. Además, el contrato de arrendamiento se limita a 9 años (con lo que los Arizabalo garantizan las competencias que poseen sobre esos terrenos) y se establece que la mitad de los trabajadores deben ser del lugar (“del país”), teniendo preferencia los pasaitarras.

Pero las viejas instalaciones no resultaron ser suficientes y los gestores se vieron en la necesidad de construir nuevas infraestructuras. De esta forma, y para hacer frente a las necesidades de las actividades astilleras, se realizaron fraguas, herrería, nueva cordelería, muelle y tra-



bajos de cerramiento en Bizkaia y en Bortalaborda¹³³. En junio de 1842 la empresa logró la cesión del astillero y el almacén que poseía la Comandancia de Marina en San Pedro por 15 años.

Sobre la producción, sabemos que el 4 de septiembre de 1841 estaban construyendo 4 buques y que en 1845 se fabricaron 2 barcos de vapor, 2 lugres y 2 bergantines para la Armada Española. Sin embargo, no todo el material se construyó en Pasaia. Las máquinas de vapor se fabricarán fuera y sabemos que al barco “Alegre” se la instalaron en Londres.

La empresa no duró mucho tiempo y fue Adrián Gassis quien tomó el relevo. Aunque la mayoría de sus trabajos los realizó en Donibane, a veces se trasladaba a San Pedro por falta de espacio. En julio de 1847, pretendía construir un bergantín instalando un astillero delante de la parroquia de Donibane, pero al denegarle el permiso se vio en la tesitura de instalarse en San Pedro¹³⁴. Presentó más de una instancia al Ayuntamiento relacionada con este tema, y en cierto sentido, podemos poner en relación su éxito con la falta de espacio:

“que la Empresa Naval establecida en esta villa tiene arrendado por nueve años el astillero y que en un estre-

mo le permite el hacer los buques que se le presentan, provisionalmente, y con circunstancia que no puede poner más que dos quillas a la vez y estando trabajando la corbeta y bergantín que tiene, se ha comprometido con otra corbeta y bergantín para hacerlos de luego a luego, mas la citada empresa por cuanto tiene igualmente sus compromisos no le da ni puede dar lugar y se ve apurado, y como cerca de allí hay un local en donde poco tiempo hace, que el indicado Gassis construyó un bergantín y este sitio pertenece a personas particulares, le ha suplicado ponga todos los medios que están a su alcance para ver de conseguirse nuevamente, pues de no tenerlo se ve en el imprescindible caso de tener que marchar al otro barrio de San Pedro y con esto, tanto él

En este plano de 1884 se aprecia magníficamente el largo edificio de la Cordelería. *Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia, 104.*



La Cordelería de Rochefort. *Gérard Grégor. Herodote.net www.corderie-royale.com*

EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: LAS PINTURAS DE GASSIS

Pedro Venancio Gassis y Minondo (1850-1896)

Nacido el 7 de julio de 1850 en Pasai Donibane, era hijo de Adrian Gassis, naviero y propietario de los astilleros Gassis Hermanos, radicados en la villa. Dedicado a la labra de barcos de madera de todo tipo, construyó el mayor velero de la Península Ibérica en el siglo XIX, una fragata-clipper de 1.400 toneladas. En torno a 1857, los astilleros quebraron como consecuencia de la pérdida en alta mar de dos veleros encargados por la reina Victoria de Inglaterra durante el viaje para ser entregados en su destino; como contrapartida, Adrián fue nombrado vicecónsul de España en su ciudad natal (Baiona) y, en 1883, en Glasgow.

Se ha venido repitiendo que una condecoración otorgada por Amadeo I a Adrian Gassis en 1872 –concedida porque su vigilancia había impedido la entrada de los carlistas desde Francia– fue el detonante para que todos sus hijos ingresaran en el ejército. No obstante, un año antes, en octubre de 1871, Pedro estaba ya cursando estudios en

la Academia de Artillería de Segovia. En 1873 fue nombrado alférez, y en 1874, teniente. Como tal, en 1875 fue destinado a la plaza de Cádiz, donde continuó prestando servicio hasta que en la primavera marchó a Cataluña para enfrentarse a las tropas carlistas. Tras pasar por Mahón y Zaragoza, a comienzos de 1876 entró nuevamente en combate en Navarra.

A partir de 1877 fue alternando distintos destinos, que le llevaron a residir en las plazas de San Sebastián, Vitoria, Pamplona y Burgos, aunque fue en esta última capital en la que residió principalmente. En 1883, fue ascendido a capitán, y en 1895 a comandante de artillería. Un año después, un malentendido con un dinero de su regimiento desaparecido agravó su complicada situación nerviosa, que una grave afección intestinal venía minando desde hacía algo más de una década. El diario madrileño *La Época*, recogía en su edición del 18 de junio de 1896: “anoche se suicidó en una fonda de Burgos, disparándose un tiro de revólver, cuando estaba acostado, el comandante de Artillería D. Pedro Gassis”.



Puerto de San Sebastián (c. 1888). Pedro Venancio Gassis. *Ayuntamiento de Pasai*

Hasta aquí la vida militar de Pedro Venancio Gassis, pero queda por relatar su otra faceta, la artística, en la que hizo gala de una exquisita sensibilidad. Pese a que en varias ocasiones se ha escrito que estudió pintura en la Academia de San Fernando de Madrid, no se ha podido localizar su nombre entre los allí matriculados. De todas formas, es posible que iniciara su formación plástica en Baiona, ciudad que tenía una escuela de Bellas Artes a la que acudió más de un artista guipuzcoano (caso de José Echena, por ejemplo).

También se ha vinculado su aprendizaje a Martín Rico, con el que, según una fuente contemporánea, estudió en Roma, si bien queda por conocer cuándo. Es evidente que la pintura de Gassis recuerda en cierta manera al toque preciosista con el que Rico construye sus paisajes realistas, pero su filiación debe también buscarse más cerca en lo geográfico. Gassis fue discípulo del tolosarra Alejandrino Irureta, y en su obra reside el origen de la marca vaporosa de su pincelada, especialmente indicada para la captación de efectos atmosféricos. Además, la especial querencia por Venecia de sus dos maestros se manifestó también en Gassis, que pintó la ciudad de los canales en numerosas ocasiones.

En sus estancias en Gipuzkoa confraternizó con otros artistas locales, a cuyas iniciativas culturales se sumó en varias ocasiones. Cultivó la amistad de los pintores Juan Iturrioz, Manuel Ramos Artal -quien en 1889 le dedicó un paisaje- o Rogelio Gordón. De hecho, participó en la pequeña exposición que este último organizó en su estudio donostiarra en 1890, en la que también pudieron verse cuadros de Antonino Aramburu, Miguel Altube, Alejandrino Irureta, María Piralá, Darío de Regoyos, José Salís, Joaquín Sorolla e Ignacio Ugarte.

Como muchos de los creadores decimonónicos, dio a conocer sus trabajos en diversas exposiciones. Ese mismo año, por ejemplo, concurrió a la Exposición de Bellas Artes de Biarritz con *Los trapos al sol*, una obra que también había podido verse en el taller de Gordón y, meses atrás, en las salas de la Exposición Nacional de Madrid de 1890. A la cita madrileña había acudido con otros dos óleos -*Las lanchas de pesca* y *En el muelle*-, que pasaron prácticamente desapercibidos, si exceptuamos a la entusiasta prensa local.

Más éxito tuvo en 1892, cuando su Venecia fue recompensada con una Tercera medalla en la Exposición Internacional de Madrid, mereciendo incluso el honor de ser reproducida en alguna publicación de alcance nacional.

Gassis pintó Venecia, Biarritz, San Sebastián, Burgos, Cádiz... pero, sobre todo, la bahía de Pasaia y sus rincones, de los que dejó notables ejemplos para reconstruir la iconografía del lugar a finales del siglo XIX.



Canal de Venecia (c. 1891). Museo San Telmo, San Sebastián.

como a otros muchos se le irrogarían graves perjuicios; que en el indicado local hay también un pequeño terreno que corresponde a Baltazar Martínez, de esta vecindad, y este está muy dispuesto a venderlo al Ayuntamiento por la cantidad de 501 reales de vellón, y habiendo dado por el mismo dicho señor alcalde, algunos pasos de atención por las personas propietarias de otros terrenos, las ha encontrado bastante propicias para arrendarlos”¹³⁵.

Pero esta prosperidad terminó en 1848. En verano de este año trajo de Burdeos una caldera de vapor para trabajar la madera, desde la casa “Vázquez y Compañía”, y llegó a un acuerdo con Urigoitia para el abastecimiento de poleas. Pero la casa Altamira-Etxeberri de San Sebastián lo denunció por incumplimiento de pagos; la misma demanda pusieron varios contratistas (los bayoneses Dufur, Candó, Lagarga, por ejemplo) y unos 60 trabajadores. Para el 4 de septiembre entró en suspensión de pagos, paralizando toda construcción de barcos¹³⁶.

La de Gassis era una empresa familiar; sobre todo de los hermanos. La suegra de Adrián, Manuela Josefa Manterola, viuda de Gabriel Minondo, era la garante.

A pesar de las dificultades, el empresario iniciará una nueva andadura a los pocos años, esta vez con un pequeño cambio. Desde la década de los 50 se dedicará a construir barcos de gran tonelaje. El 3 de agosto de 1854, cuando estaba construyendo un barco de 1000 toneladas, quedó de manifiesto una vez más el poco espacio que disponía para trabajar. En ese momento estaba ubicado junto a la parroquia de Donibane, en Kaidepullo, y solicitaba al Ayuntamiento utilizar tierras en Bizkaia¹³⁷.

Al parecer, Gassis volvió a recuperarse y en 1856, siendo teniente de alcalde, queda constatado en las actas municipales el beneficio que su actividad produce sobre el municipio: *el sostenimiento principal, no sólo de esta población sino también de sus circunvecinas, es la construcción de buques de crecido porte que está haciendo Gassis*¹³⁸. De esta época serán a la fragata “Guadalupe” (de 1855) y la fragata-clipper “Luisita”, de 1.400 toneladas (de 1857).

En 1861 fue el mismo Gassis quien describió el puerto. Al contrario de las palabras llenas de esperanza que escribió Madoz 20 años antes, Gassis expone su disgusto y su resignación:

“...se sabe por tradición que han existido astilleros en Lezo y Rentería que ahora por desgracia, sirven para sembrados de maíz. De todos modos, se puede poner en las orillas de la bahía de Pasages astilleros donde sequiera, haciendo canales o zanjas para el tiempo de botar los buques al agua, como se hizo para las dos fragatas Guadalupe y Luisita.

Hay en este puerto una magnífica fábrica de jarcia consturida por la empresa naval y solo establecimiento que queda de ella, pues desde el año 1850 dejó el

ramo de construcción naval guardando solamente la cordelería donde se fabrican jarcias para los astilleros de Pasages y Aguinaga (...)

En esta época, en 1840 a 1860 y en el periodo de las mayores construcciones, incluso la cordelería se podían calcular 100 hombres forasteros que venían a trabajar de varios puntos del reino y del extranjero para ocuparse en los varios ramos de la construcción naval, los cuales reunidos con los que se hallaban en el pueblo, hacían con el aumento de población un beneficio tan grande en el que se principiaba a hallarse en un estado de prosperidad y que... podía haberse levantado del estado miserable en que yace desde muchos años por accidentes de las guerras que destrozaron el pueblo y se halla en un estado ruinoso”^{XI}.

En la actualidad, a no ser alguna pequeña embarcación de poca importancia, la construcción está perdida; la suciedad del puerto ocasiona grandes gastos que obliga a los armadores no construir en él, pudiendo hacerlo con comodidad en otros puertos. El astillero de Vizcaya está ocupado ahora por una fábrica de Porcelana”¹³⁹.

Gassis sabe muy bien de lo que habla. No en vano, aunque realizó algunas renovaciones en 1857, las dos gradas que tenía en Bizkaia estaban deshechas para 1859. Por su parte, en 1863 se encargó de derribar sus instalaciones para dejar sitio a la fábrica de porcelana:

“D. Adrian Gassis, arrendatario del terreno llamado Astillero, contiguo a esta fábrica y propio de la villa, retira de él el resto del material que le quedara, destruye la tejavana y arranca las estacas, etc. etc. haciendo comprender que trata de no utilizar de aquí en adelante el dicho terreno”¹⁴⁰.

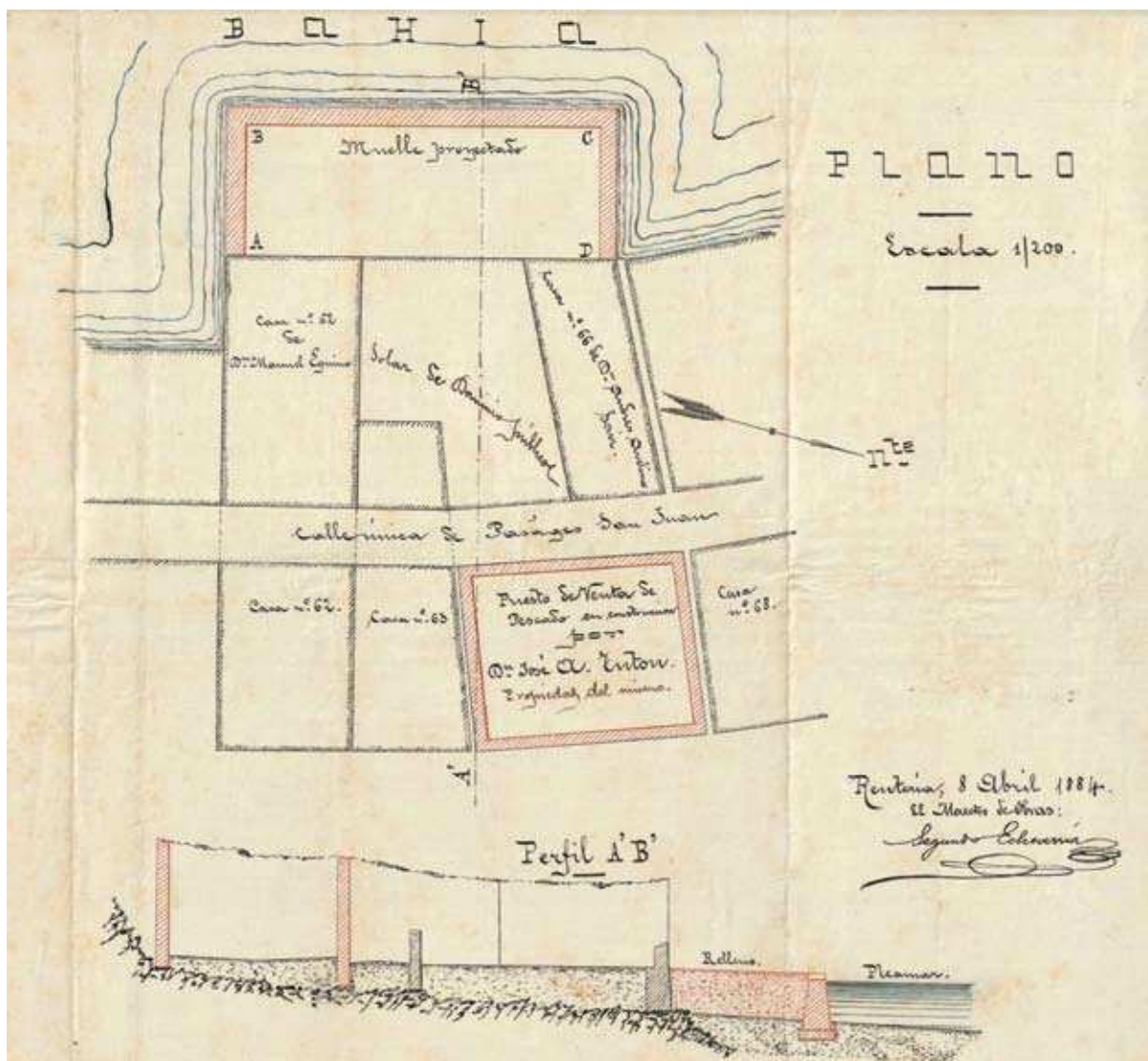
5.2. 1870-1890. Nuevo puerto

En esta misma Colección puede verse la transformación de la bahía mediante la desecación de la marisma, la construcción de la carretera y el tren. Estos tres agentes fueron, sin duda, los elementos que que la llevaron a convertirse en un puerto industrial^{XII}.

Este desarrollo va a girar alrededor del comercio marítimo. Esto se puede palpar en el propósito del empresario Bonifacio Ruiz de Velasco. En 1871, por ejemplo, mostró su intención de construir en Salbio dos diques, un astillero y varios talleres y edificios:

XI - Hemos podido saber que en 1855 el pasaitarra Jose Otero fue arrendatario de la cordelería. GPAH-AHPG: 3/3241, fols. 354-356.

XII - Véase ZAPIRAIN KARRIKA, David; e IRIXOA CORTES, Iago: *Pasaia: hiri – garapena = desarrollo urbano*. Pasaia: Udala, 2011 (Sorginarri ; 7), y ZAPIRAIN KARRIKA, David (coord.): *Ondare industrial Pasaian = Patrimonio industrial en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2007 (Sorginarri : 2).



Proyecto presentado por José A. Tutón para hacer un nuevo muelle en Donibane (1884). Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia, A.



“se ha dispuesto a fomentar en la riqueza y auxiliar el movimiento mercantil de este país, se propone levantar en la bahía de Pasage, en terrenos del Estado, un gran establecimiento industrial marítimo que atienda y satisfaga a todas las necesidades de la navegación (...) Ha presentado al Gobierno de S.M. un proyecto completo de diques y varaderos, pidiéndole autorización para situarlos al Oeste de dicha bahía, frente a las obras que la Sociedad de Fomento de Pasages va a

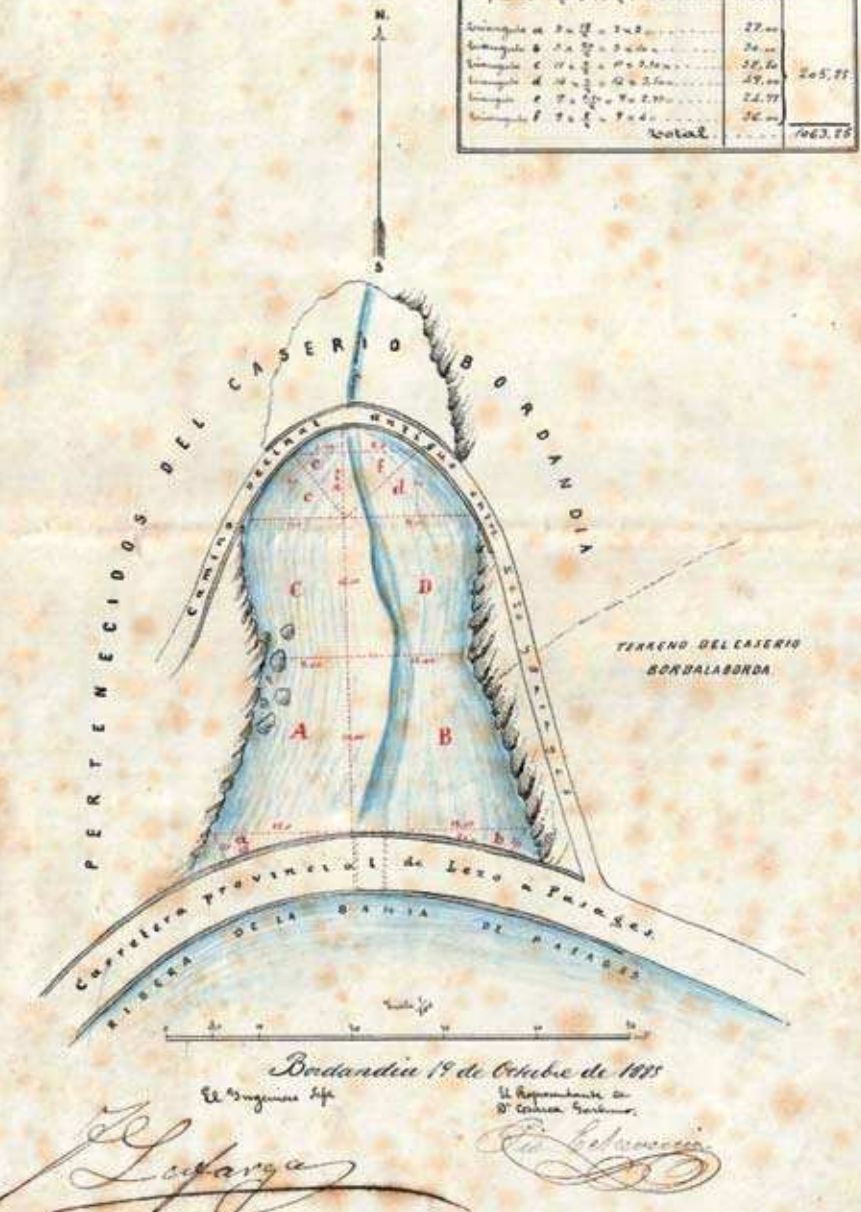
emprender... será el mayor de cuantos de su clase existen en Europa; en él podrán entrar los mayores buques mercantes que hoy se conocen y los de guerra, como nuestra gran fragata “Numancia.”¹⁴¹

La Provincia reaccionó contra esta iniciativa, argumentando que se inmiscuía en sus competencias. Velasco intentó negociar directamente con el Estado, pero la Provincia señalaba que aquellos eran sus terrenos, y por lo tanto, el Estado no tenía nada que decir. Además sospechaba que en caso de que Velasco lograra su objetivo, el empresario se haría poco a poco con la propiedad del puerto:

“si al señor Ruiz de Velasco se le concede lo que hoy pretende, no habría razón alguna para negarle otra obra del ante-proyecto que pudiera pretender mañana, resultando que así se apoderaría poco a poco de la parte que le pareciese más lucrativa de la concesión, *sustituyéndose a la Provincia, que es la que verdaderamente la ha obtenido*”.

MENSURA DE LA SUPERFICIE

Superficie	Medida	Superficie	Medida
Superficie A	120 x 10 = 1200	228,00	
Superficie B	120 x 10 = 1200	225,00	858,00
Superficie C	120 x 10 = 1200	198,00	
Superficie D	120 x 10 = 1200	175,00	
Superficie E	120 x 10 = 1200	27,00	
Superficie F	120 x 10 = 1200	26,00	205,75
Superficie G	120 x 10 = 1200	24,75	
Superficie H	120 x 10 = 1200	26,00	
Total			1463,75



Proyecto presentado por Cesárea Garbuno para sanear y cultivar la marisma de la desembocadura del arroyo Arrate (1885). Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia, A.

Por otra parte, el anteproyecto diseñado por el ingeniero Lafarga en 1869, preveía construir un astillero Labat y un dique hidráulico con carena. Este último era un elemento primorderial que servía de ayuda para las embarcaciones, pero para construirlo había que poner gradas para los barcos de vapor. Lafarga preveía estas infraestructuras para la tercera fase de su proyecto, que se realizarían después de acabar con los trabajos básicos (reventar el terraplén de Salinas) y de dragado. Aunque habrá que esperar algunas décadas para que se realicen estas obras, en los siguientes años se presentaron proyectos parecidos, como el presentado por Luis María Ruiz en 1883 y que preveía la instalación de un dique con carena en el astillero real de San Pedro, o el que propuso Laureano Conde de la Mata en 1885 para Bordalaborda y que fue rechazado¹⁴².

Algunas de las obras se rechazaron, pero otras se llevaron a cabo. De esta forma, las exportaciones y el tráfico portuario aumentaron considerablemente, y cada vez se fueron asentando más empresas; tanto relacionadas con la industria como con la construcción naval. Los documentos muestran los nombres de empresas que han quedado grabados en la historia del puerto, aunque hoy en día estén desaparecidas. Por ejemplo, en octubre de 1885 Baldomero Vega de Seoane, en nombre de la *Sociedad de Construcciones Navales de Pasages*, pedía lo siguiente al Ayuntamiento:

“la cesión del antiguo astillero y demás terrenos que la Villa posee lindante a él y a orillas del mar, para establecer en ellos un astillero de construcción de buques con todos los adelantos de la ciencia moderna a conducción de satisfacer al Ayuntamiento la renta anual de 150 pesetas que empezarán a pagarse desde el momento que instalados los talleres, se empiece (sic) la construcción del primer buque (...) Todos los sres. de la corporación, de unánime conformidad, digeron que reconocieron las mismas ventajas que ha de reportar a éste vecindario el establecimiento de construcción de buques...”¹⁴³.

Para ver la importancia que tuvo esta empresa, tenemos la instancia que presentaron algunos vecinos al presidente del Consejo de Ministros en noviembre de 1886, y que el Ayuntamiento adoptó por unanimidad. Mediante esta instancia, se pedía que se adjudicara a la Sociedad de Construcciones la artillería “Hontoria”, que era imprescindible para la Armada Española¹⁴⁴.

Pero los pasaitarras salieron en defensa de sus instalaciones tiempo antes. No en vano, en 1855 las mejoras realizadas en las comunicaciones dañaron las infraestructuras que quedaban en pie en aquel momento. Resulta paradójico que para una vez que se daba inicio a la secular petición de la construcción de un camino desde San Sebastián a Donostia, ¡los trabajos destrozasen el astillero real de Salbio!

Al parecer, mientras se realizaba la obra de la carretera, los trabajadores encontraron y quitaron las tablas y las maderas del astillero. Unas maderas que además de emplearse en los trabajos básicos de construcción naval, evitaban que la marea alta arrastrase la tierra de aquella zona. Los responsables de la obra pidieron perdón y la madera que sacaron fue utilizada para arreglar el matadero¹⁴⁵.

5.3. 1890-1930. Shangai en San Pedro

A pesar de las innovaciones, la construcción naval no se aprovechará de los beneficios de la industrialización hasta finales del siglo XIX. Tanto es así que la siderurgia no se aplicará en la construcción naval hasta tarde, ya que las previsiones de beneficios eran mayores en otro tipo de industrias. La construcción naval se encontrará al margen

de este proceso de innovación y desarrollo casi hasta la Primera Guerra Mundial y así, a comienzos del siglo XX podemos dividir en dos grupos los trabajos que se realizaban en los astilleros de Pasaia:

- Por un lado, se construirán embarcaciones tradicionales de madera: barcos de pequeño y mediano tamaño, con velas y de madera, adecuados para la bahía y los estuarios, tales como embarcaciones de recreo o de pesca.
- Por otro lado, comenzarán a arreglarse nuevos barcos. Por lo visto, los lugares de fabricación eran San Juan de Luz o Inglaterra. En consecuencia, la infraestructura portuaria sigue siendo simple, aunque poco a poco empezarán a construir fundiciones, tejavanas, diques o infraestructuras metálicas.

Por lo tanto, en consonancia con lo sucedido en siglos anteriores, las infraestructuras serán bastante discretas. Esta situación se mantendrá hasta que en San Pedro se instale la producción de pequeños barcos de vapor de madera. De hecho, poco antes de que estallara la Primera Guerra Mundial, se introducirán novedades en la maquinaria naval por medio de la construcción de pequeños vapores y el arreglo y la fabricación de motores. Por una parte la madera se verá sustituida como material básico en los vapores. Por otro lado, se pondrán en los barcos motores Diesel o motores de explosión. Así, en 1921 Amado Soto pondrá un taller en San Pedro. El Gobierno también tomará medidas al respecto y mediante decretos premiará a los astilleros que utilicen las ventajas y el material metálico y siderúrgico. Por lo tanto, en los astilleros aparecerán fundiciones de hierro, acero u otros materiales.

El desarrollo de la construcción naval moderna se inició en Salbio, alrededor del viejo astillero real, de forma bastante caótica, además. Así se describe la situación de la zona: *El puerto de Pasajes revirtió al Estado en 1.927 y conviene señalar que aunque el concesionario del mismo no tenía intervención ni derecho alguno más que sobre las*

obras y servicios objeto de su concesión, la realidad es que se arrojó las facultades de la administración sobre todos los terrenos de dominio público de la bahía, otorgando unas pseudo-concesiones, permisos, arriendos, etc., etc. que dificultaron enormemente la gestión de la Junta en sus primeros momentos. Principalmente en los terrenos de Pasajes de San Pedro, llamados Astilleros del Rey, era tal el lío y confusión existente que dicha zona fué llamada humorísticamente Shanghai¹⁴⁷.

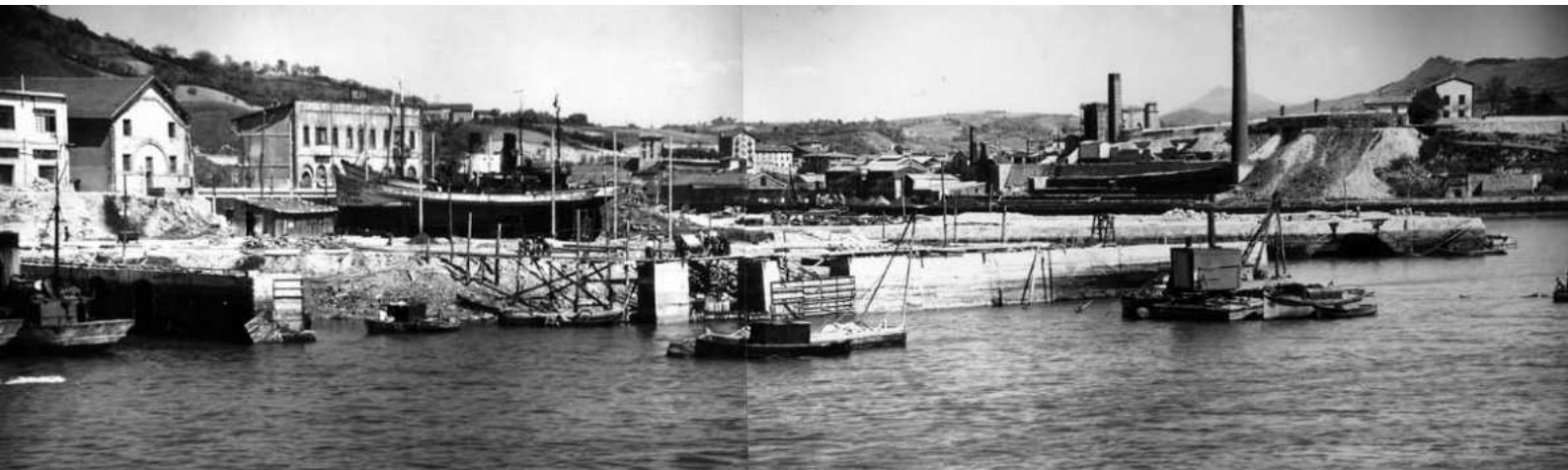
a) Las iniciativas innovadoras de la familia Carrasco

La memoria que Antonio Carrasco escribió en 1902 con la intención de construir en el barrio Bizkaia un astillero y varios talleres para la reparación de buques, es un claro ejemplo de todo este proceso¹⁴⁸. En ella se deja constancia de la cada vez mayor importancia que tienen los vapores, que estaban sustituyendo para entonces a las chalupas y traineras. Carrasco decía que en la bahía había 20 barcos de vapor, algunos de ellos de gran tamaño. Todos necesitaban varios materiales complementarios: grasas, aceites, pinturas, materiales para empaquetar, etc. Por eso, con el fin de fortalecer la industria relacionada con los barcos y para responder a la necesidad creada al calor del aumento de naves de vapor, se preveía construcción de maquinaria, vigas metálicas, puentes, armaduras, trabajos de fundición, caldererías, talleres de ajuste, carpinterías...

Si hasta ahora la principal ventaja de la bahía era la protección que le daba a la flota, desde este momento se empieza a hablar de su importancia como núcleo de comunicación, sobre todo por el enlace directo con el tren.

Carrasco tuvo muy presente las dificultades que podían presentarse, sobre todo porque la clase trabajadora no estaba acostumbrada a este tipo de trabajos. De hecho, desde que el hierro reemplazó a la madera, parecía muy difícil que la nueva construcción naval se consolidara en esta zona. Ya hemos señalado que todavía en estos momen-

Situación de Bortalaborda en torno a la década de los 40, mientras se construían nuevos muelles. Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.



EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: “TALLER DE VIDRIO”. GARCHEY Y EL INVENTOR¹⁴⁶

“Sociedad Española de Piedra, Vidrio y Construcciones Garchey” es el taller más original ubicado en Bordalaborda. El dueño era Louis Garchey y Antonio Gaizarro, el gerente. Francisco Gaskue también estaba entre los socios fundadores.



La empresa se puso en marcha entre 1901-1902; en el año 1901, por ejemplo, pidieron permiso para utilizar las piedras de los molinos de Donibane. En 1902 se anunciaba lo siguiente en el periódico Madrid Científico:

Fabricación de la Piedra-Vidrio en España.—Según nuestras noticias se halla muy adelantada la construcción de la Fábrica de Pasajes (Guipúzcoa), para explotar en España un nuevo invento, debido al Ingeniero francés Mr. Garchey.

Esta Sociedad, para dar á conocer sus productos, construyó las pasadas fiestas del Retiro de Madrid, un pabellón hecho exclusivamente de hierro, piedra-vidrio y vidrio en cuadros esmaltados.

La piedra-vidrio se fabrica para sustituir á la piedra en las construcciones; también se emplea en los pavimentos de aceras y arroyos, y produce excelentes resultados para revestir zócalos, paredes y sitios á cubierto de la humedad; se emplea también en los revestimientos de fachadas.

Louis Antoine Garchey era un famoso inventor que para el año 1897 tenía patentada la reutilización del vidrio.

Louis Antoine Garchey era un famoso inventor que para el año 1897 tenía patentada la reutilización del vidrio.

En la exposición de industrias de la comarca que tuvo lugar en Errenteria el año 1903, Garchey expuso sus baldosas: según la crónica del periódico ABC del 11 de abril, la exposición se abría con un camino embaldosado de 20 metros de largo y 1,20 de ancho, a modo de tapiz.

Hoy en día, uno de los sistemas para evacuar la basura mediante la fregadera lleva su nombre.



mente manejada por el conductor para regular la velocidad de la marcha, se instalará una campana de timbre sonoro que anuncie la llegada del coche automóvil á los transeúntes colocados en la vía ó en su proximidad.

9.º Cada coche automóvil deberá llevar la plataforma, y en lo alto de su cubierta una potente luz eléctrica de 50 bujías de intensidad como minimum, provista de reflector que proyecte la luz sobre el camino.

10. En el interior de los coches, y bajo el asiento de uno de los costados, deberán instalarse el pararrayos, el cortacircuito, el reostato y demás aparatos accesorios requeridos en una instalación perfecta. Todos los elementos que por su interior se instalen, además de las envolventes aisladoras, deberán ir cubiertos por listones de madera que los pongan completamente á cubierto de un pasajero imprudente ó mal intencionado.

11. En la casa de máquinas, además de los amperímetros y voltímetros, reostatos, cortacircuitos, plomos fusibles y demás accesorios que en el cuadro de una instalación bien hecha se requieren, deberán instalarse interruptores automáticos que funcionen rápidamente cada vez que se produzca alguna avería en el cable tractor del Trolley.

12. Si durante la explotación de las líneas la Compañía juzgase necesario introducir en ellas feeders ó cables de alimentación podrá hacerlo; pero éstos deberán ir defendidos precisamente por una múltiple envoltura aisladora y apoyarse en los mismos postes ya establecidos por el intermedio de aisladores de porcelana.

13. Se observarán las reglas y condiciones acordadas por el Ayuntamiento de Barcelona y las que dicte para la ejecución de las obras.

UTILIZACIÓN de los desperdicios de vidrio

Desde hace algún tiempo se indica como práctica la utilización de los desperdicios de toda clase, como materiales empleables en la construcción.

Los desperdicios de vidrio y esboos de botellas constituyen uno de estos materiales inútiles de los que difícilmente se llega á desprenderse y que hasta hoy día se han considerado como absolutamente inútiles.

No obstante, M. Garchey ha recogido estos desperdicios sin valor y que encuentra en cantidad considerable, los reduce á polvo, colocándolos en seguida en un molde metálico, que hace pasar sucesivamente por dos hornos, á fin de vitrificar dicho polvo.

El primer horno sirve para calentar progresivamente la materia, de modo que todas las partículas sean en lo posible igualmente desvitrificadas.

Los moldes permanecen una hora poco más ó menos en este horno de recalentamiento; las moléculas de vidrio, reducidas á un estado de división extrema por efecto de la pulverización sufrida, reciben la acción desvitrificante del calor de un modo bastante rápido, puesto que cada una de ellas recibe el fenómeno separadamente. Al propio tiempo se reblandecen, llegando á formar una materia pastosa muy consistente.

En este momento los moldes se retiran del horno de recalentamiento, introduciéndose en un horno de alta temperatura, en donde sólo permanecen unos pocos minutos.

El objeto de esta segunda operación es completar la desvitrificación y hacer la materia más maleable, á fin de que pueda estamparse fácilmente.

Entonces se retira el molde de este segundo horno y se prensa. La materia pastosa es fácil de modelar y picar. La operación del estampado tiene además la propiedad de enfriar la pieza fabricada y de darle bastante consistencia.

Por medio de este procedimiento, M. Garchey obtiene, á voluntad, piezas de un bonito aspecto, imitando piedras de granito y las que presentan dibujos y colores, según las clases de vidrio empleado, y á un precio de venta bastante reducido.

El inventor de estos procedimientos da á esta clase de producto el nombre genérico de *piedras cerámicas*. Teniendo en cuenta su inalterabilidad, puede asegurarse que la arquitectura ha encontrado un nuevo elemento, del cual podrá sacar un buen partido.

TELESCOPIO DE GRANDES DIMENSIONES

El 1.º de Abril de 1895 la revista *Philadelphia Public Ledger* anunció que el reverendo John Penté, de Greenville, empezaba la construcción de una lente gigantesca destinada á un telescopio de la Universidad de Washington.

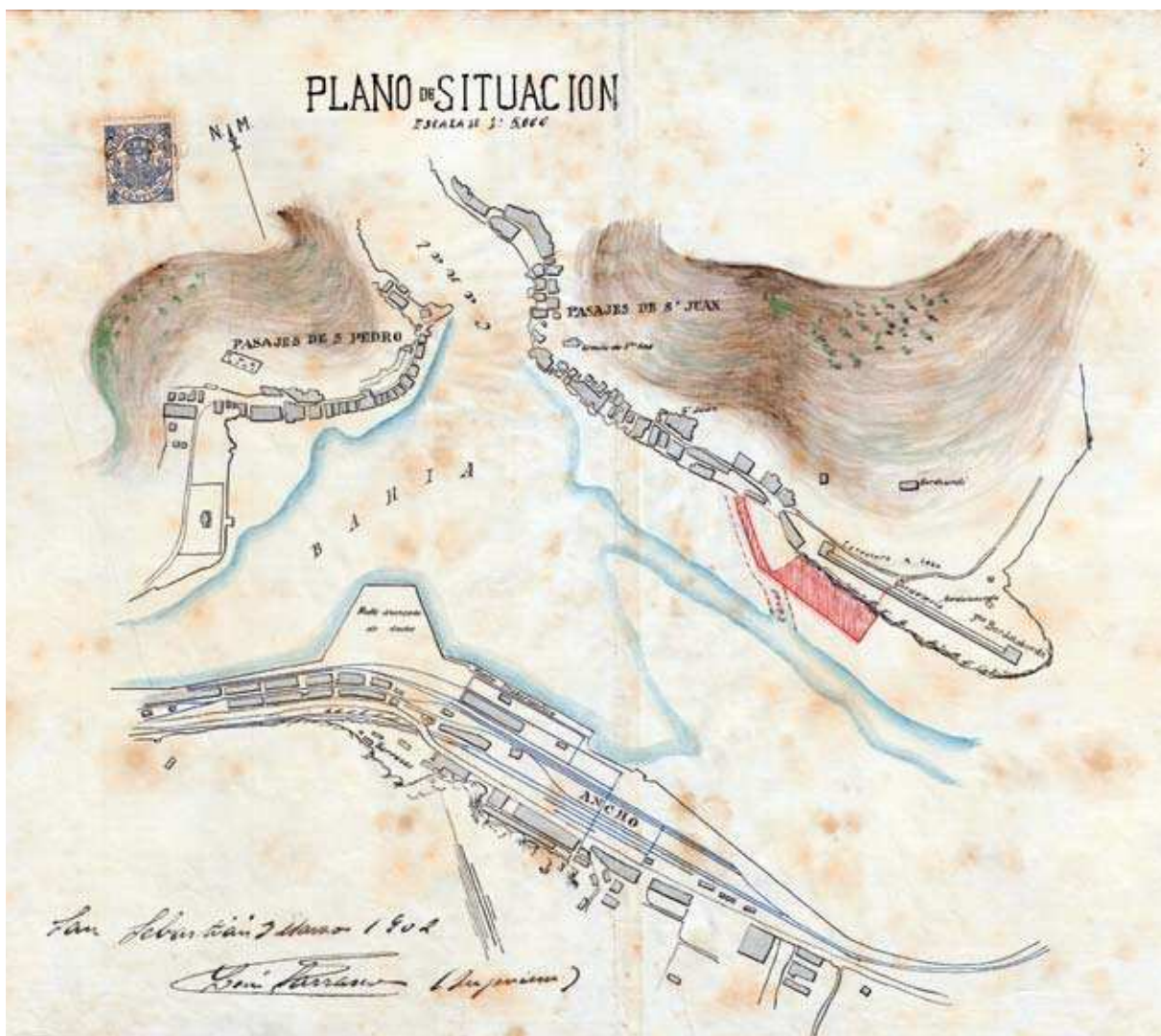
Después de dos años de un trabajo penoso y que al propio tiempo requiere una gran habilidad, Mr. Penté escribe á la *Philadelphia Public Ledger* que la lente Mammoth, como le llama, ha recibido ya los últimos retoques, estando ya dispuesta para darle el baño y ser colocada. El diámetro de dicha lente es de unos 0.525 metros, ó sean 61 pulgadas. La matriz empleada para el pulimento tiene una convexidad que varía entre 9 y 16 pulgadas (0.225 m. á 0.40 m.) y 500 facetas de media pulgada cada una están situadas á diferente distancia del centro.

Según el *English Mechanic* la fuerza empleada era un motor de gas que hacía mover la matriz provista de empuje más ó menos fino. El vidrio estaba colocado sobre una mesa redonda de 1.69 metros de diámetro, móvil alrededor de un eje central que permitía colocar los diferentes puntos de la superficie de la lente en posición favorable para el reflejo de la luz.

La galería de ensayo que figuraba el tubo del telescopio, no tenía ni puertas ni ventanas laterales; dicha galería media unos 20 metros. En uno de los extremos se había colocado la lente y en el otro una lámpara provista de una pantalla con muchos agujeros, teniendo así una especie de estrella artificial en la que la naturaleza de la imagen indicaba el grado de exactitud de la curvatura de la lente. Al efectuarse el reflejo sobre una superficie muy regular, la imagen era muy perfecta; si la curvatura era imperfecta presentaba una imagen muy prolongada y fuertemente sombreada. Este ensayo es muy delicado, porque la lente se deforma fácilmente con los cambios de temperatura. Cuando con un vidrio de esta clase se han obtenido muchos ensayos favorables y satisfactorios, puede asegurarse que dará buenas imágenes de los cuerpos celestes.

Mr. Penté no ha plateado aún su lente; pero tiene una entera confianza en su perfección, pues ve muy bien un alfiler ordinario ó un cabello colocado á 300 metros de distancia de la lente, y la imagen que da la luna en el foco es absolutamente deslumbradora.

Proyecto para construir un astillero y edificios para reparaciones navales en Bizkaia, presentado por Antonio Carrasco (1902). Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia, 27.



tos los barcos de madera tenían un importante bastante peso en esta industria. Carrasco lo subraya así: “Difícil es implantar esta industria [construcción naval] en nuestras costas. Desde que el hierro ha sustituido a la madera como material en la construcción de vapores, es nueva en este país”.

Para superar esto, Carrasco propone trabajar con una visión a medio plazo, fijando unos objetivos precisos y adaptados a las necesidades del momento. Por lo tanto, tenía una perspectiva muy actual:

“Tratar de establecer unos astilleros capaces de competir con los de éstas no es posible porque sería necesario un gran capital, los obreros traerlos en su mayoría del extranjero, las primeras materias en gran parte serían importadas de fuera y los gastos que esto ocasionara harían aumentar tanto el coste de los productos que faltaría el trabajo necesario para el capital empleado, por la falta de pedidos.

Si en vez de establecer la industria en las condiciones antes expuestas, se establece en otras más modestas; si en vez de traer el personal apto del extranjero se enseña gradualmente y a medida que la importancia de los trabajos aumente, a nuestros obreros; si se precisa obtener el mayor número de materiales en nuestra península; si se trata, en fin, de que la industria se aclimate poco a poco al país en vez de hacerlo de una sola vez, habría seguridad de que al cabo de uno años se ha conseguido el resultado apetecido.

El obrero reparando vapores y construyendo embarcaciones de importancia sucesiva, se instruirá en este trabajo y llegará a tener suficientes conocimientos al mismo tiempo que la producción nacional proporcione productos y los armadores españoles puedan adquirir sus vapores en la península”.

De esta manera se va arraigando el apellido Carrasco en Pasaia. Eran los dueños del caserío Aranader, pero su nom-

bre hay que relacionarlo con la construcción naval. Los hermanos Carrasco trabajaron en dos puntos estratégicos del Puerto. Por un lado, en Donibane. En 1901 el hermano León solicitó al Ayuntamiento el arrendamiento de un terreno en Bizkaia^{XIII} con la intención de instalar unos grandes talleres donde construir y reparar barcos de todo tipo, incluidos los de vapor:

“reparación y construcción naval, reparación y construcción de maquinaria, estableciendo talleres, dique de carenas, gradas de construcción, muelles de carga y atraque; de estas diversas obras, el dique y las gradas para la construcción de embarcaciones de madera, se implantará en los terrenos cuya cesión se solicita”.

El Ayuntamiento aceptó su proposición y le arrendó los terrenos citados, salvo los ocupados por la fábrica de porcelana y sus edificios. Estos terrenos ocupaban alrededor de 4.500 metros cuadrados y el arrendamiento se hizo por espacio de 99 años¹⁴⁹. El proyecto de León y Antonio Carrasco parece que estuvo en constante crecimiento. De hecho, en 1918 León Carrasco fue el dueño de la empresa “Astilleros de Pasajes de San Juan, S.A.”, ubicada en Bizkaia¹⁵⁰.

Esta última empresa nació dos años antes con el nombre *Astilleros de Pasajes de S. A.* y por iniciativa del propio Carrasco. Además de construir todo tipo de barcos, entre los objetivos figuraban la producción de herramientas y materiales, y funcionar como almacén de objetos navales. En 1917 ya estaba construyendo varias tejavanas, a consecuencia del proyecto de ampliación. Para entonces la empresa ocupaba unos 2.000 m², donde había talleres de precisión, fundición, herrería, carpintería mecánica y ebanistería.

El plan de ampliar las instalaciones preveía también otros edificios: un nuevo taller de herrería, un dique seco, una rampa para construir tres cascos, gradas para hacer cascos de acero de hasta 1.000 toneladas y al lado, otro para hacer cascos de acero de hasta 2.000 toneladas. En caso de realizar dichas obras, la empresa llegaría a ocupar un espacio de 14.000 m². Aunque este último proyecto no salió adelante, deja muy claro hasta dónde estaban llegando las consecuencias de la industrialización en la construcción naval. Sin embargo, esta empresa empezó su declive tras la Primera Guerra Mundial y cerró sus puertas en 1926¹⁵¹.

Mientras tanto, León Carrasco impulsó otra iniciativa en Salbio, ya que fue uno de los socios del astillero *Karrpard*.

Este nombre, *Karrpard*, se formó con las primeras letras de los apellidos CARRasco y PARdiñas. Esta empresa la fundaron entre Enrique Pardiñas y León Carrasco a finales del año 1903¹⁵². Pardiñas era, además, socio de la famosa destilería situada en Antxo a finales del siglo XIX, “Henri Garnier y Compañía”.

El objetivo principal de la empresa fue la construcción de embarcaciones deportivas, respondiendo a las nuevas necesidades del “verano aristócrata” de San Sebastián. El plan de situar la empresa en Ondarreta fue un fracaso y por eso se situó en Salbio. Entre sus clientes figuró el propio rey de España. En 1911 el mismo Alfonso XIII visitó las instalaciones del astillero. También tuvieron como cliente al primo de Carrasco, José María Aristegieta, renombrado armador donostiarra^{XIV}.

Aún así, no sólo se especializarán en este tipo de embarcaciones. Desde 1911 construyeron cascos de barcos de vapor de arrastre, y anteriormente ya emplearán madera y hierro como material de construcción naval.

San Sebastián no fue capaz de atracar en su puerto la flota existente tras la Primera Guerra Mundial, ni tampoco consiguió comunicar el tren y el puerto. Debido a ello, la zona de Pasaia se va a priorizar sobre la de San Sebastián, tal como lo hicieron los Carrasco. Y tal como lo estimó Francisco Andonaegi.

Barco de vapor amarrado frente a los astilleros de Andonaegi (c.1910-1920).
Archivo
Fotográfico de la
Autoridad
Portuaria de
Pasaia.

XIV - 1906-IX-14ko ABC egunkarian erregeak, Aristegietak eta egunkariko kazetariak elkarrekin izandako elkarrizketa jasotzen da. Borboien ehiza zaletasuna eta izaera xaloa beste behin ere agerian geratzen da.



XIII - Leon Carrasco Amilibia fue uno de los líderes militares del alzamiento fascista en Gipuzkoa. Al parecer no tuvo una participación directa en el golpe de Estado pero, aun así, fue uno de los que salió de la cárcel de Ondarreta y terminó fusilado. Su hermano Victor también era militar, concretamente general. No debió mostrar una excesiva efusividad a favor de los fascistas y por eso lo encarcelaron y juzgaron.

b) La Llegada de Andonaegi

Los comienzos de la empresa de Andonaegi datan de 1908 y se sitúan en San Sebastián. Sin embargo, en 1910 se trasladará a San Pedro en busca de un lugar más cómodo. En enero de ese mismo año conseguirá la autorización de la acometida de agua necesaria para sus talleres y en los siguientes meses saldrán sus primeros barcos construidos en Pasaia. En San Sebastián se dedicaba a construir pequeños veleros para el ocio o para la pesca, y los comienzos en Pasaia fueron similares: el primer año (1910) la empresa fabricó 12 barcos de vapor para la pesca.

Las Guerra Mundial y los años siguientes fueron fructíferos. En 1917 la empresa obtuvo la concesión de varios terrenos por parte la Sociedad del Puerto. Además, se renovaron las instalaciones, construyeron gradas cubiertas cerca de los astilleros, caldererías, ferreterías y talleres de ajuste. En esta época *Eraso y Compañía* constituía una fuerte competencia y no es de extrañar que se realizaran estas mejoras¹⁵³.

En 1918 la empresa cambió de nombre y pasó a llamarse *Astilleros Andonaegui S.A.* Desde este momento tendrá tres objetivos: por un lado, la explotación de astilleros y edificios que tenía anteriormente. Por otra, dedicarse al comercio marítimo mediante una flota formada tanto por barcos construidos como por comprados. Y por último, la producción de calderas, pequeñas calderas y maquinaria.

Parece ser que las previsiones no se cumplieron en los años siguientes. En 1930 los astilleros crearon la sociedad *La Constructora Guipuzcoana*, que no contará con la participación del propio Andonaegi. Él seguirá dedicado a la reparación de barcos. La creación de La Constructora no pudo ser más acertada, pues entre 1930 y 1937 tuvo en sus manos el 70% de la producción naval de Pasaia y, además, también aplicó nuevas tecnologías, entre otras, los motores Diesel y los cascos de acero.

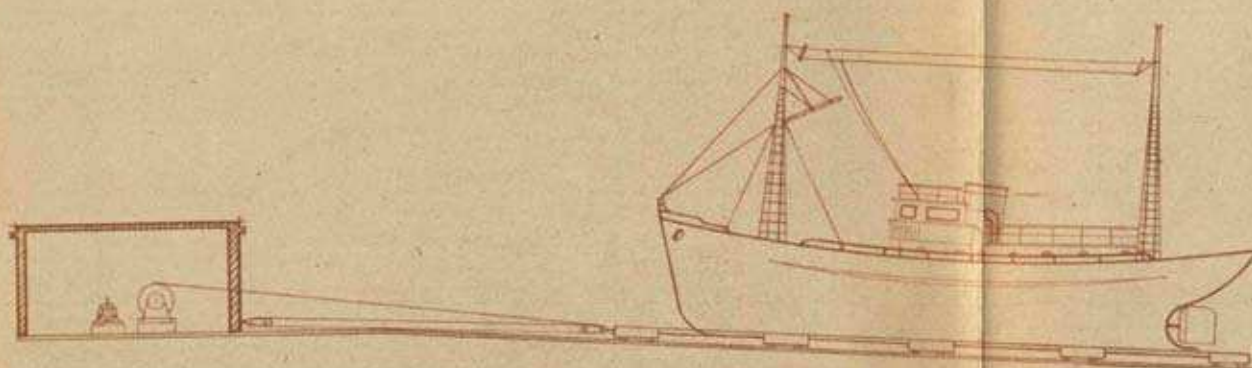
d) Eraso y Azkorreta

No todos los astilleros se adecuaron bien a los nuevos tiempos. Es el caso, por ejemplo, de *Eraso y Cía.* de Zumaia, que trabajó en San Pedro entre 1915-1927 (desde 1918 como *Astilleros Eraso*). En 1915 este astillero adquirió las instalaciones que anteriormente fueron de *Karrpard*. En diciembre de ese año pidió a la *Sociedad General del Puerto de Pasajes* la prórroga del arrendamiento de aquellos terrenos por espacio de otros 20 años y, además, le propuso la ampliación de sus instalaciones. Poco después, en 1916, la Sociedad del Puerto le arrendó el astillero que se creó en 1906 en el lugar donde estuvo el antiguo astillero real de San Pedro. Este proceso de expansión provocó que, para 1918, Eraso fuese el mayor beneficiado de las concesiones que la *Sociedad General del Puerto de Pasajes* había hecho en la zona de San Pedro, logrando un espacio de 6.000 m². Para 1924 su producción anual era de unos 20 barcos, destinados fundamentalmente al arrastre y a la pesca de bajura.

Plano presentado por Pablo Ascorreta en 1948 para la construcción de un varadero en Ondartxo. Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Perfil Longitudinal

ESCALA 1:200





Pero la empresa no supo responder a las nuevas necesidades tecnológicas y en 1924 empezó su declive, que acabó con su cierre, en 1927. Las instalaciones de Zumaia fueron ocupadas por *Carmelo Unanue*. Las de San Pedro, en cambio, fueron tomadas por diferentes empresas de renombre durante los próximos años, entre otros, Luzuriaga, Andonaegi o *Pablo Ascorreta*.

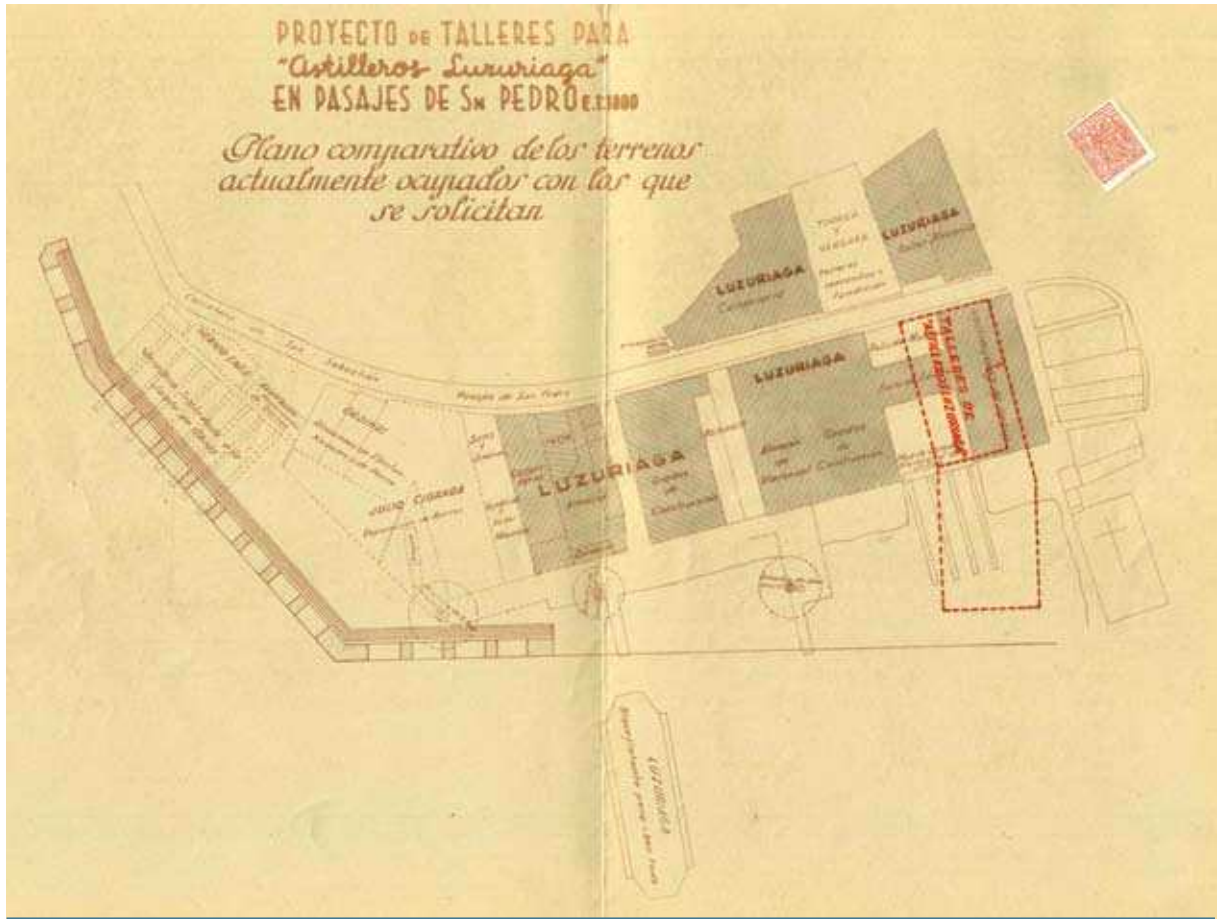
Aunque esta última se encontraba alrededor de la iglesia de San Pedro para 1922, en 1948 mostró su intención de crear un pequeño astillero en Ondartxo; proyecto que contó con la autorización de la Junta de Obras del Puerto al año siguiente¹⁵⁴. El proyecto no fue sencillo ya que el Ayuntamiento y MEIPI se oponían a él. El primero argumentaba que las obras dañarían la utilización de la playa; MEIPI, por su parte, lo consideraba perjudicial para su propio astillero. Sin embargo, a pesar de las razones esgrimidas por ambos agentes, el proyecto salió adelante y, aunque con algunos cambios, las obras no tardaron en iniciarse¹⁵⁵.

A pesar del proyecto de Ondartxo, *Ascorreta* también mantuvo la vieja sede hasta 1966. Este año, construyeron un taller de Trintxerpe, derribado recientemente. Igual que en Ondartxo, la reacción de Azkorreta en Trintxerpe fue muy curiosa, ya que no solicitó ninguna autorización al Ayuntamiento para levantar la edificación. Un hecho que pone en evidencia que este tipo de actuaciones, de tanta actualidad hoy en día, ya se daban hace unos 50 años.

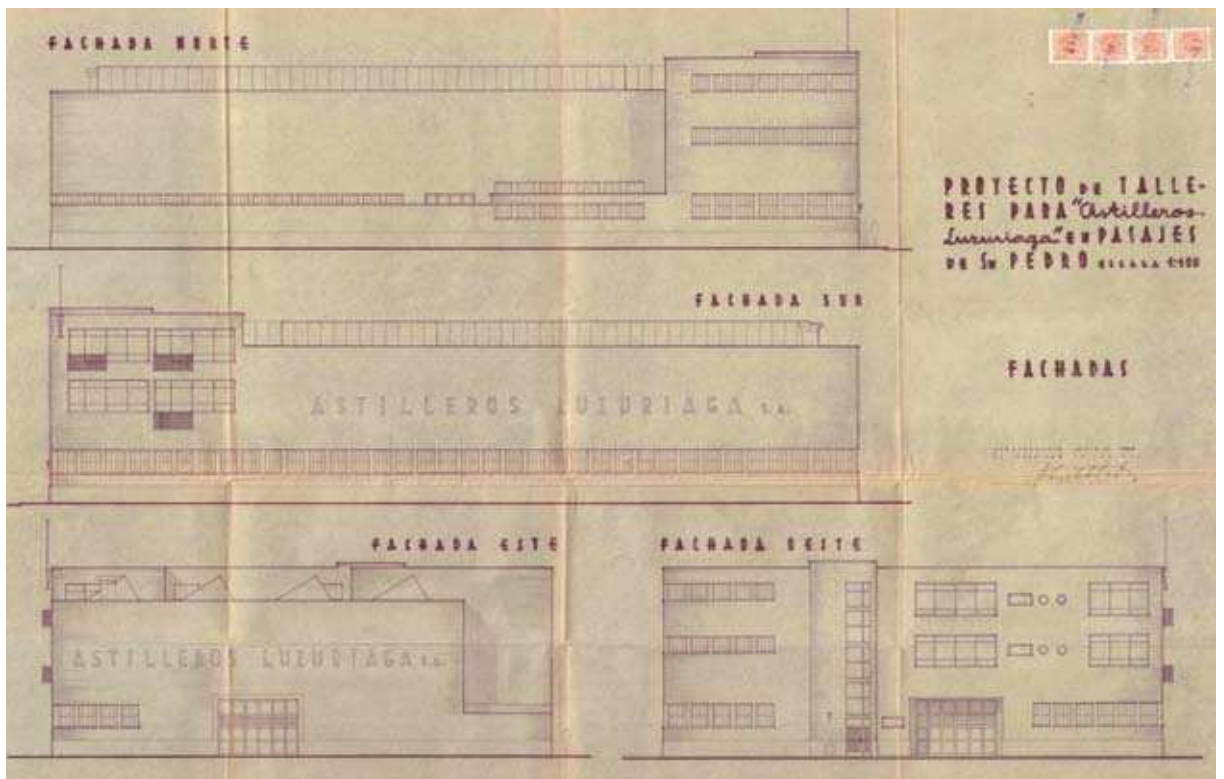


Fotomontaje del proyecto para construir talleres en San Pedro por parte de Astilleros Luzuriaga, S. A. (1946). *Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia, 363.*

Emplazamiento y fachadas de los talleres proyectados en San Pedro por Astilleros Luzuriaga, S.A. (1946).
 Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia, 363.



Emplazamiento y fachadas de los talleres proyectados en San Pedro por Astilleros Luzuriaga, S.A. (1946).
 Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia, 363.





Como vemos, Pablo Ascorreta será quien cree un importante elemento de patrimonio marítimo que hoy en día todavía se mantiene en pie: el astillero Ondartxo.

e) El éxito de Luzuriaga

Por último, merece especial atención la empresa *Luzuriaga*. Victorio Luzuriaga, cuñado de Francisco Andonaegi, puso sus astilleros en Salbio el año 1928. Aunque al principio estuvo formado por un sencillo taller, pronto se dedicaron a los barcos de acero. No en vano, la fundición de Molinao les proporcionaba todo el material necesario y además, contaban con experiencia en el campo de la fundición, ajustes y en la construcción y reparación de maquinaria.

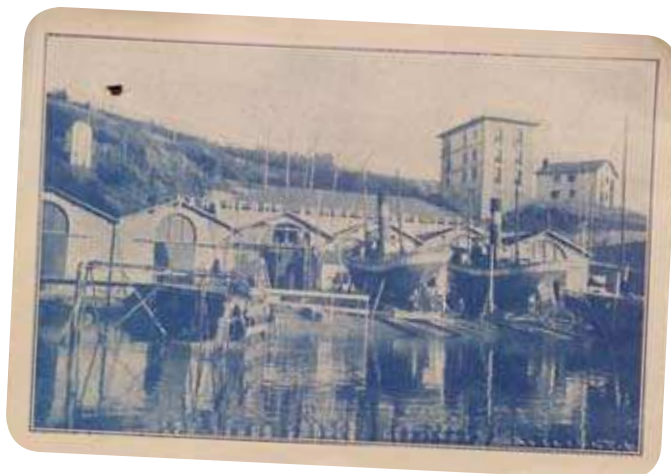
En 1933 pusieron en marcha en San Pedro un importante elemento innovador, que les permitirá cobrar ventaja sobre el resto de empresas. Nos referimos a la instalación de un dique flotante. Con él consiguieron responder mucho antes y de manera más eficaz a las reparaciones que necesitaban los barcos. Las palabras favorables a esta infraestructura que emitió la Junta del Puerto en julio de 1933 son muy significativas: *esta instalación [el dique flotante] es desde luego muy beneficiosa para las necesidades de la flota de Pasajes ya que los elementos existentes en la actualidad para estos fines son insuficientes y no sirven para barcos de alguna importancia.*

El dique ha sido uno de los ejemplos más representativos del patrimonio marítimo industrial, hasta que fue destruido hace pocos años. Tenía una fuerza de 1.900 toneladas, 66 metros de largo, 23,25 metros de manga y 10,20 metros de escora. Esto quiere decir que podía levantar barcos de casi 70 metros de eslora y 5,25 metros de calado. Aunque estuvo en Pasaia desde 1933, el dique fue construido en Alemania 8 años antes, y durante este período fue empleado en Cádiz.

Aunque Luzuriaga consiguió su éxito con el dique flotante, no fue el primer proyecto que la empresa planteó al respecto. Al parecer, en 1931 realizó un intento para instalar un dique terrestre, pero en aquel momento no contó con el visto bueno de la Junta del Puerto, argumentando que impediría realizar los trabajos de mejora que en años posteriores se preveían hacer en Salbio. Estas obras condicionarán la ubicación de la empresa, aunque logró el control de toda esa zona. En 1930 adquirió los *Talleres Mamelena*, en 1931 los *Astilleros del Rey* y en diciembre de 1937 las instalaciones de *La Constructora Guipuzcoana*. A consecuencia de esta expansión, dos meses más tarde (en febrero de 1938) surgió la empresa *Victorio Luzuriaga Sociedad Limitada*. Esta presentó un proyecto para edificar oficinas y nuevos pabellones cerca de la iglesia de San Pedro en 1946. En estos planos puede verse la política de acumulación de terrenos en Salbio. Aunque su objetivo sólo se cumplió parcialmente, logró hacerse con 1.500 m² más. Sin embargo, como ya hemos mencionado, los trabajos realizados por el Puerto le obligaron a trasladarse hacia Bortalaborda en 1951, ahora con el nombre de *Astilleros Luzuriaga S. A.*¹⁵⁷

Dos perspectivas del dique flotante de Luzuriaga.
Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

Tarjeta publicitaria de los varaderos Andres-Enea, en Lezo. (c.1930)
Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia.



Maquinaria del varadero, en la década de los 40, y perspectivas del astillero y varadero de San Pedro en la década de los 30. Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.



f) Varaderos

Para entonces, el varadero construido por el Puerto en 1906 estaba viejo, en mal estado y casi no se utilizaba. El único varadero de importancia era el construido por Andrés Sáez de Parayuelo en Lezo, ya que tras pedir el permiso de obras en 1928 y construirlo en 1931, dos años después finalizó el proceso de ampliación, viendo el éxito del negocio. Según sus palabras, desde 1931 hasta marzo de 1936 arribaron en sus talleres 1.500 barcos de todo tipo, es decir, 250 al año. Aun así, antes del comienzo de la Guerra Civil, el varadero *Andres-Enea* no parecía tener un futuro muy alentador. Las dos crecidas que tuvo el río Oiartzun en la década de los 30 parece que provocaron un mayor encenagamiento de aquella zona, cerrando el acceso al varadero:

“el acceso a los mismos hoy ya casi cegado debido a las grandes cantidades de fango aportadas casi en su totalidad por las dos grandes avenidas que hicieron desbordarse al río Oyarzun (...) La situación actual es tal que ya hasta en pleamar, los barcos pesqueros que necesitan de mis varaderos para sus reparaciones y limpiezas, encallan con frecuencia en sus proximidades y las operaciones de izar las embarcaciones son un constante peligro...”.

La proyección de los varaderos lo podemos ver en otro ejemplo. Un año después de que Luzuriaga construyera su dique flotante, en 1934, “La Constructora Guipuzcoana S.A.” presentó un proyecto de instalación de un dique terrestre. El lugar elegido no era aleatorio, pues se edificaría entre el dique flotante de Luzuriaga y los astilleros que tenía Pablo Ascorreta cerca de la iglesia de San Pedro. Sin embargo, el proyecto fue rechazado debido a las numerosas alegaciones y quejas presentadas por todas las empresas de alrededor¹⁵⁸.

g) Pescadería: MAVP

No obstante, no todas las empresas relacionadas con la mar estaban encaminadas a la construcción naval; la pesca también tuvo gran importancia, y algunas firmas dedicadas a este ámbito han contribuido al desarrollo e importancia del puerto. Esta actividad tuvo gran trascendencia en nuestro pueblo, especialmente en una zona que, hasta 1915, estuvo inmersa en un ambiente rural; nos referimos al espacio Trintxerpe-Herrera.



Los barcos de vapor potenciaron notablemente la actividad pesquera y la cercanía del tren, además, facilitó el transporte del pescado. Aún así, el verdadero florecimiento no se dará hasta el fin de la Primera Guerra Mundial. Junto a los astilleros, la actividad pesquera necesitaba otros muchos servicios para poder ser rentable: cargaderos de barcos, desembarco de la pesca, preparación de la pesca, almacenes...

Debido a ello surgió en 1919 MAVP: *Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca en Pasajes, S.A.*. Tal como dice su nombre, su objetivo era garantizar a los barcos unos servicios mínimos. Sus instalaciones se ubicaron frente al puerto de la Herrera, pero cuando estaba todo a punto para el inicio de su andadura, un incendio ocurrido en octubre de 1920 destruyó las instalaciones. Aún así, éstas se reconstruyeron y la empresa entró, a partir de ese momento, en una fase de continuo crecimiento. En octubre de 1925 sus instalaciones eran descritas del siguiente modo en la revista "Vasconia Pesquera e Industrial":

"Tienen los muelles de la factoría (...) una extensión de 350 metros de largo por 30 de ancho: de éstos, 20 metros corresponden al muelle firme y los 10 restantes a los muelles voladizos.

Sobre el muelle firme está construido el edificio de la Pescadería, amplia nave de 160 metros de largo por 14 de ancho, construida en cemento armado, con suelo impermeable y formando vertieres hacia el centro, por donde pasa el alcantarillado construido ex profeso para la finalidad perseguida y contando con agua abundantísimo, tanto potable como salada, tan necesaria para la

manipulación del pescado y para tener constantemente limpio el local y libre de malos olores. En la fachada del mediodía se abren grandes puertas de acceso a los muelles y sobre ellas amplias vidrieras encristaladas permiten la libre entrada del sol que seca rápidamente todas las naves, para cuando por la noche llegan los vapores a hacer sus operaciones de descarga del pescado y aprovisionamiento.

A continuación del edificio de la Pescadería, en uno de cuyos extremos están instaladas las oficinas de la Sociedad, se hallan los almacenes para efectos navales; locales bien dispuestos que los armadores alquilan a la Sociedad para guardar los efectos de sus buques. Seguidamente a lo largo de los muelles se hallan los depósitos de carbón para la flota pesquera de altura. A lo largo de los muelles corre una doble vía del tipo Norte, por la que circulan los vagones frigoríficos, propiedad de la Sociedad. Una de las vías emplazada muy próxima al edificio de la Pescadería, es en la que se sitúan los vagones frigoríficos para la carga del pescado que ha de ser exportado, operación que se efectúa con el mínimo de molestias y en escaso espacio de tiempo.

A todo lo largo de los muelles hay infinidad de tomas de agua, a gran presión, para el rápido aprovisionamiento de los barcos.

Junto a la Pescadería, aunque fuera de los muelles, está instalada la fábrica de hielo, con capacidad de 65.000 kilogramos diarios, que surte a armadores y exportadores que efectúan sus operaciones en la factoría. (...)

Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca, S. A.

De las nuevas actividades que podemos consignar en nuestra segunda edición de las publicaciones dedicadas a Guipúzcoa, tiene un mérito excepcional la entidad «Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca, S. A.»

Nada más interesante, ni de una necesidad más sentida, como adaptar a las corrientes modernas nuestras industrias marítimas, particularmente las derivadas de la pesca. Era necesario salirse de los rutinarios procedimientos a que sometían sus métodos comerciales nuestras gentes de mar, a fin de que la rudeza de su trabajo tuviera una compensación más equitativa y pudiera valorizarse y perfeccionarse más el producto.

Este cometido viene a resolverlo la respetable entidad que informamos, cuyo objeto es acoplar la producción de pescado de los pesqueros guipuzcoanos, a fin de perfeccionar los métodos de obtención, conservación y distribución de la mercancía.

Esta Sociedad, con una iniciación modesta, pero vigorosa y llena de entusiasmos por parte de sus elementos directores, ha podido encauzar definitivamente el plan que llevaba y hoy sus negocios permiten asegurarle un gran éxito en su empresa.

Hoy, para llevar a cabo su cometido social, cuenta con toda clase de elementos apropiados. Ha levantado esta importante empresa su factoría en Pasajes de San Pedro. Allí dispone de muelles propios, amplios y bien dotados, para la carga y descarga, vía ferrea particular, que conduce a sus vagones frigoríficos a la estación ferroviaria de la Compañía del Norte. Tiene instalada su pescadería modelo, en la cual, con toda clase de comodidades y condiciones higiénicas, se verifican las diversas manipulaciones del pescado a su desembarque, preparando los envíos destinados al mercado nacional y extranjero.

Igualmente posee una fábrica de hielo de su propiedad, de gran rendimiento, cuya total producción es destinada a los menesteres de la propia Compañía.

Y no solamente se han preocupado los directores de este negocio del factor producto, sino que también, haciéndose cargo de las misérrimas condiciones en que solía vivir el personal de pesca, ha edificado residencias económicas e higiénicas, en donde se cobijan desahogadamente las numerosas familias pesqueras.

Componen el actual Consejo de Administración de esta Sociedad Anónima, don Antonio Vega de Seoane, en calidad de Presidente, don Francisco Andonaegui, Vicepresidente, don Gerardo Cayuela, Gerente; don Julio Cigandal, Secretario y don Luis Caperochipi, don Francisco Mendizábal, Sres. Tomás Leretuendi e Hijos y Sres Oiaizola, Eraso y Compañía, Vocales.

La dirección y administración de esta Sociedad está perfectamente atendida, lo cual permite asegurar para esta Empresa un gran porvenir económico.

Nosotros, al presentar a la Sociedad Anónima «Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca», nos piace dar cabida en nuestras informaciones a una de las entidades de más positivo valer, con que cuenta hoy la vida industrial y comercial de Guipúzcoa.



PASAJES — Edificios para viviendas del personal de pesca, levantados por la Sociedad Anónima «Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca»

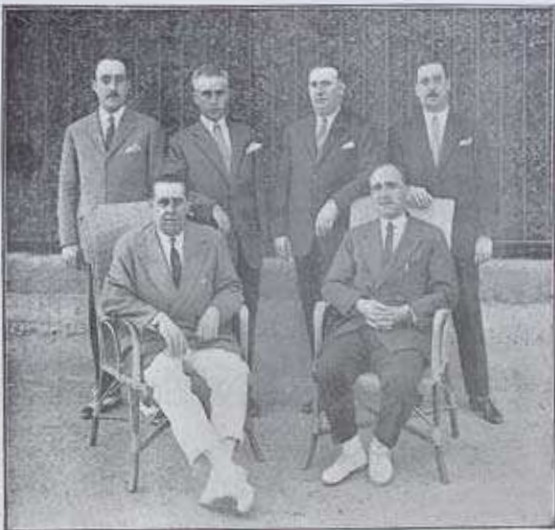


PASAJES — Una vista de los muelles que posee la Sociedad Anónima «Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca»



os por la entidad «Muelles y

En menos de dos lustros el esfuerzo fecundo de MUELLES Y ALMACENES ha realizado el milagro de convertir un paraje solitario y triste en una ciudad espléndida, exuberante de vitalidad y de optimismo.



Consejo de Administración de la Sociedad Anónima "Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca en Pasajes"

De izquierda a derecha. Sentados.—D. Antonio Vega de Seoane, Presidente; D. Francisco Andonaegui, Vice-Presidente.—*De pie.*—D. Isidoro Artaza, Vocal; D. Colesino de la Cruz, Vocal; D. Julio Ciganda, Vocal-Secretario y D. Gerardo Coyuela, Administrador General

TALLER DE REPARACIONES

JUNTO a la rampa en que confina el Puerto con la zona industrial de Herrera, a pocos metros de distancia de sus restantes instalaciones, posee también la Sociedad un espacioso taller para la reparación de vagones y utillaje naval. Lo constituye un pabellón de más de 50 metros, dotado del personal, maquinaria y herramientas necesarias para la realización de toda clase de trabajos propios de la industria.

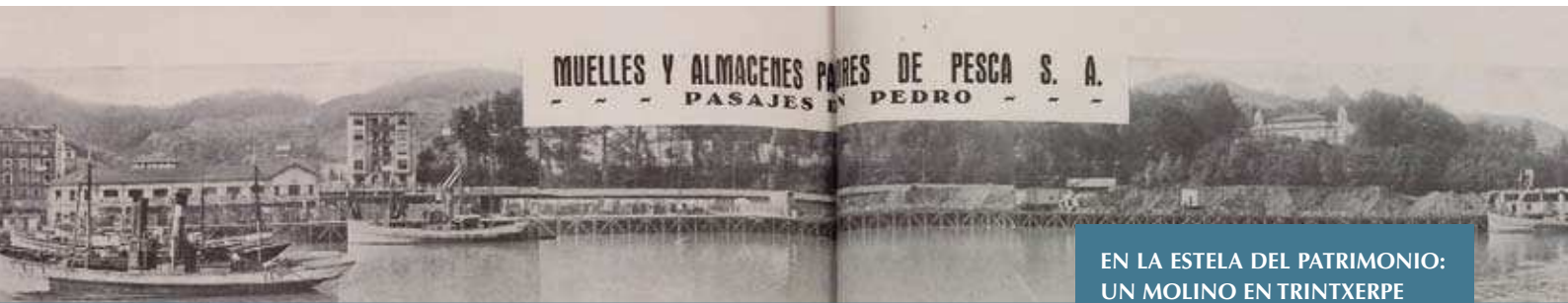


Oficina de la Sociedad, en Pasajes de San Pedro



«Muelles y Almacenes pa-

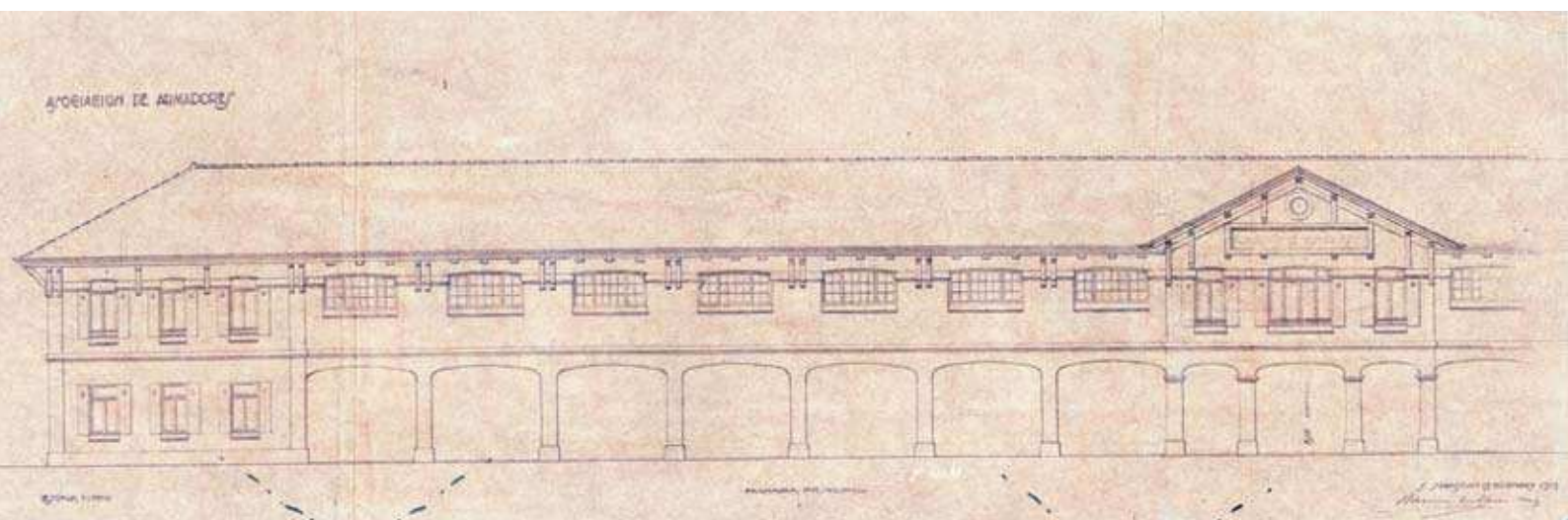
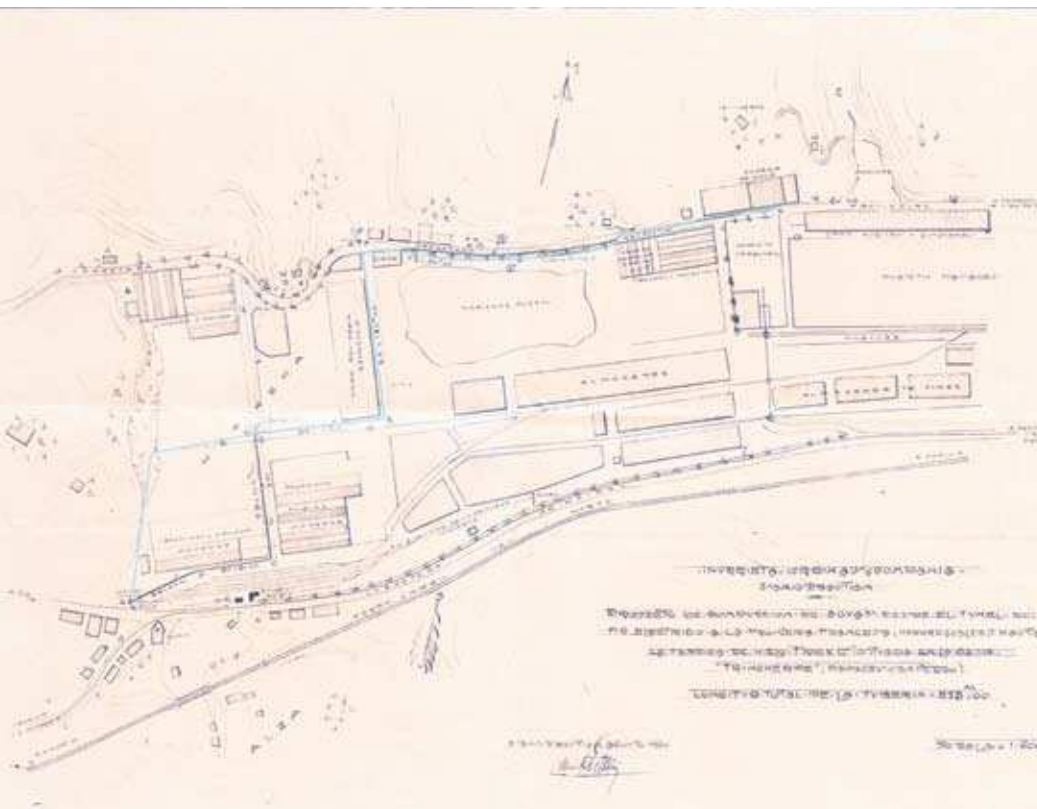




EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: UN MOLINO EN TRINTXERPE

En la calle Pescadería actual, a los pies del caserío Araneder, tuvimos en su día un molino de marea. Aunque son más conocidos el de Erroteta Erroteta de Donibane y el de Molinao en Antxo, la fuerza de la pleamar y quizá también del arroyuelo Araneder movieron también un ingenio de ese tipo aquí mismo.

El dato más antiguo que hemos encontrado sobre el molino Viver data de 1495¹⁵⁹. Estos eran sus límites: *ha por linderos de la vna parte el agua e vrazo de mar que sube del puerto del Pasaje a la Herrera, desde las dos puntas de la tierra vna manga o seno que faze fazia la montana del dicho lugar del Pasaje llamado Viber, qu'es quanto más la mar sube o puede suvir en tiempo de ynvierno fazia el dicho seno o manga o çinguira, en la dicha tierra que se tiene de la vna parte a las tierras de la casa de San Matet, e de las otras partes las tierras.*





Al final de los muelles, la Sociedad ha construido un amplio local, dotado de abundante agua potable y salada, y con grandes hogares debidamente acondicionados para la cocción y manipulación de las angulas, según los más modernos adelantos.

Para el transporte del pescado al interior de la península, tiene la Sociedad 16 vagones frigoríficos, construídos recientemente, de su exclusiva propiedad”.

Este impresionante edificio ha desaparecido totalmente de nuestro paisaje. Sólo lo podemos recordar o atisbar gracias al nombre de una calle, “Pescadería”.

h) MEIPI y PYSBE

Siguiendo la secular tradición pesquera, y en especial la del bacalao llevada a cabo Terranova en el siglo XVI, surgió PYSBE. Aunque lo fundaron Luis Legasse y Gaudioso de Zelaia en 1919, no comenzó la actividad pesquera hasta 1927. Sus exitosos comienzos provocaron la necesidad de más terrenos, y así, llegaron a ocupar una superficie de 12.569 m². Las instalaciones, almacenes y demás se situaron en Bizkaia. Aunque hoy en día no queda ningún vestigio de ellos, sus edificios rodearon el palacio Martiarena Barranco. Por otro lado, PYSBE construyó en Málaga un almacén frigorífico y poco antes del inicio de la Guerra Civil, manifestó su intención de crear en Ferrol una nueva factoría, solicitando una concesión de 14.995 m² de terreno. Esto fue un gran avance desde el punto de vista de la capacidad de Pasaia, ya que significó un aumento de barcos de gran tamaño.



Antes de que PYSBE comenzase su andadura, *Pesquerías Pasaitarras, S.A.*, creada por Sáez de Parayuelo, Bravo y Ángel Ciriza en 1925, ya poseía dos bous. Al parecer, los comienzos de esta empresa no fueron nada fáciles¹⁶⁰. Por otro lado, en 1928 *Laboa y Compañía* anunciaron su intención de construir un almacén para manipular el pescado. Para entonces MAVP ya tenía construido el suyo, pero el aumento del tráfico marítimo y la cada vez mayor cantidad de barcos hizo que su instalación se quedara pequeña. En consecuencia, en 1932 logró el permiso para realizar nuevas obras. Por su parte, en San Pedro edificaron un taller de efectos navales y otro taller de redes. Entre los socios de esta última empresa se encontraba León Carrasco, quien, como representante suyo, solicitaba lo siguiente el 4 de enero de 1930:

“interesando la concesión de una parte de la playa de la bahía del Oeste del varadero del puerto, entre éste y la

En estas imágenes podemos observar el paulatino desarrollo de Bortalaborda, entre 1930 y 1950. *Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.*

Unión Eléctrica Vasco Navarra S. A.



Oficinas y Central de
Distribución de Pasajes
Ancho

PASAJES ANCHO



Es propietaria de los aprovechamientos hidroeléctricos de:

Penadegui
Ergoyon
Carrlica
Oquilegui
Picoaga

Posee central térmica de reserva en Picoaga

Suministra energía eléctrica a Pasajes Ancho, Pasajes San Juan, Pasajes San Pedro, Alza, Lezo, Rentería, Oyarzun

TEJIDOS DE ALGODÓN

Y

TALLERES DE ROPA BLANCA

Confecciones ONENA

SOCIEDAD LIMITADA

DESPACHO Y TALLERES

«BERROA-ENEA»

Tel. 5.074 PASAJES

Francisco y José Ablanedo

AGENCIA DE ADUANAS :: TRANSPORTES INTERNACIONALES

Casa central: ~ IRUN ~ Teléfono 173

SUCURSALES EN
PASAJES - BILBAO - HENDAYA

ADUANAS Y TRANSPORTES :: IMPORTACIÓN :: EXPORTACIÓN

Antonio Paredes y Compañía

:: HENDAYA IRÚN ::
AVENUE DU COMMERCE ADUANA, 5 Teléf 121

Paseo para Automóviles por el Puente de la Avenida de Francia

IRÚN :: TELÉFONO 874

Servicio rápido a domicilio entre Irún y las principales plazas del Norte de España

LA COMPAÑIA DE MADERAS

ALMACENES DE MADERAS Y TALLERES MECANICOS
PASAJES

Teléfonos: MIRACRUZ, 40-43 y 41-12 Dirección Telegráfica: MADERAS-PASAJES

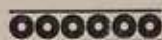


BAJO LA MISMA RAZON SOCIAL SE HALLAN ESTABLECIDAS CASAS EN
MADRID - BILBAO - GIJON - SANTANDER - SAN JUAN
DE NIEVA - AVILES - ALICANTE - HUELVA Y MURCIA

**Fábrica Nacional
de Bicicletas, S. A.**



ALZA-PASAJES



(Guipúzcoa)

Calixto Alcorta

Almacén de Vinos

Telegramas y Teléfonos: ALCORTA : Teléfono núm. 5021
Almacén núm. 10 del Puerto - PASAJES

Estación del
Ferry.
Irati Izagirre.



EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: MARC LEGASSE Y LAS CARABINAS DE GASTIBELTZA

Vicente Sanahuja resume muy bien la historia de PYSBE, contando la historia de los Legasse.
<http://vidamaritima.com/2009/09/pysbe-bacaladeros-y-epi-ca-vasca/>

Pero la historia literaria de los Legasse y los Zelaia fue contada por el pensador y emprendedor Marc Legasse en su libro “Las carabinas de Gastibeltza”. Como la historia familiar es muy real, casi parece que es ficción. Además del libro, “Gastibeltzaren karabina” fue también convertido en canción (del grupo Txorromorro) y en obra teatral (por Maskarada).

Por supuesto, Pasaia es un elemento presente en el libro: en especial la fortaleza de Santa Isabel. De hecho, Marc Legasse compró este edificio, la acondicionó y vivió en él.

En el año 1945 escribió el Estatuto de Autonomía para Iparralde.

Escrito en francés en el año 1977. Legasse, Marc: *Gastibeltzaren karabina*. San Sebastián: Susa, 1985. ; *Las carabinas de Gastibeltza*. Hondarribia: Iru, 1994

Sus obras: http://eu.wikipedia.org/wiki/Mark_Legasse

Biografía: Ereñaga, Amaia: *Marc Legasse: historia de un rebelde burlón*. Tafalla: Txalaparta, 1997.

escalera de servicio público en el distrito de San Pedro, con el fin de construir un embarcadero, pescadería y demás servicios (...) que siendo de libre y público tránsito desde tiempo inmemorial el embarcadero de las numerosas personas que lo utilizan para trasladarse por mar desde el distrito de San Pedro a diversos puntos o viceversa, han de quedar libres por completo, dejando cinco metros independientemente de las escaleras para el servicio, sin que los barcos que se atracan al muelle puedan rebasar la línea que ocupa éste...” .

En 1930 surgió MEIPI (*Muelles e Instalaciones para Pesca e Industria Pasajes-Lezo, S.L.*). Ocupó un espacio de 190.000 m² en Bortalaborda y aunque reemplazó el nombre del barrio Bizkaia, hoy en día casi no queda ningún vestigio patrimonial. Los únicos testigos solitarios que recuerdan su actividad son las casas que construyó la empresa¹⁶³. Unas edificaciones donde se diferencia claramente la actividad industrial de los primeros pisos y la función de vivienda de los 4 pisos superiores.

La factoría, fábricas de hielo, almacenes de carbón, servicios pesqueros y las citadas casas de los pescadores formaban MEIPI. En 1934, por ejemplo, se intentaron edificar varias instalaciones para hacer frente a las necesidades de la pescadería, el puerto y los barcos, ocupando parte de la playa¹⁶⁴. Aunque algunas infraestructuras se construyeron en terrenos del Puerto (es decir, del Estado), la provisión de agua necesaria para la fábrica de hielo tuvo que ser autorizada por el Ayuntamiento ya que tomaba agua de los arroyos del mismo; así mismo, tal como se especifica en febrero de 1932, algunos planos tuvieron que ser aprobados por la Comisión de Obras del Ayuntamiento¹⁶⁵.

ASTILLEROS ANDONAEGUI

(S. A.)

Astilleros y Talleres:
PASAJES (Gulpúzcoa) Teléfono 130

Construcción de buques para carga
en hierro y madera

Pesqueros (bous, tarrafa y pareja)

Construcción de máquinas y calderas
marinas • Reparaciones • Varaderos
y muelles propios • Fundición • Espe-
cialidad en calderas

■

Pídanse Proyectos y Presupuestos

■

Oficina Comercial:
BILBAO - Plaza Uribitarte, 5, 1.º
TELÉFONO 2052



Vapor «Vicentita» de 500 toneladas



La zona de Salinas conoció una importante transformación durante la década de los 40.
Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.

5.4. La situación de 1930

La estación de tren y la carretera general le dieron un valor añadido a la seguridad y protección de la bahía. El empleo del vapor en los barcos de pesca presagiaba en Pasaia el inicio de un nuevo mundo. Una etapa que comenzó en 1.878 y duró unos cien años. Una realidad que para 2013 ha desaparecido por completo.

Los pasos realizados entre 1878-1930 fueron los que garantizaron el éxito de este nuevo mundo, impulsados por la devastación que la Primera Guerra Mundial provocó en Europa. Desde 1930, los ingenieros Markina y Bizkarondo examinaron la situación del puerto y explicaron los pormenores de su desarrollo.

Los dos ingenieros destacaron dos puntos de inflexión en la historia del puerto: la aplicación de la fuerza del vapor en la pesca, llevada a cabo por el señor Mercader en 1917, y el surgimiento de la empresa *Mamelena*. Al mismo tiempo elogiaban la Pescadería (es decir, MAVP): por los servicios que ofrecía, porque los armadores exportaban el pescado a Barcelona y por la reconstrucción del edificio incendiado.





La original casa con galería y arcos data de 1919 y es de Aizpurua. Las otras tres, corresponden a la factoría de Lertxundi. El edificio actual de la cofradía era su redería. En la pegante a la de Aizpurua, por ejemplo, se instaló más adelante la oficina de "Talleres A.M.". Aitor Salaberria.

Subrayan sobre todo el papel de los armadores Andonaegi y Lertxundi. La sombra del primero es alargada en Pasaia; era un empresario conocido y, en general, se había hecho con un buen nombre. Ya era así para la década de los 30, según las palabras de Markina: "genio emprendedor, una especial intuición de sus negocios, desarrollo admirable de estos y un altruismo y bondad que le hacen muy querido y respetado en la localidad".

Lertxundi, por el contrario, es menos conocido. Ni entonces ni ahora, aunque poseyó la flota que más toneladas movía. *El Sr. Lerchundi, cuya obra es poco conocida y por tanto no se ha elogiado como se merece, posee una flota de 5 bous y 1 pareja, con 1.171 toneladas, teniendo en alguno de sus barcos hasta telegrafía sin hilos. Su labor es un ejemplo de lo que pueden la constancia y el trabajo al servicio de una causa. En poco espacio, en unas casas de su propiedad que lindan con la bahía y aprovechando los cuatro pisos que cada una tiene, ha montado todas cuantas instalaciones precisa un puerto pesquero, a excepción del suministro de carbón. Descarga su pescado sin muelle alguno, mediante un carro transbordador, lo limpia, lo clasifica, lo envasa, aprovisiona sus barcos de hielo y víveres, tiene fábrica propia para el hielo, cámaras frigoríficas, taller de reparación, almacén de redes, garage para camiones y oficinas. No cabe mayor aprovechamiento...*

es un ejemplo real del problema que en todos los órdenes, tanto en el pesquero como en el comercial existe en este puerto.

Markina y Bizkarrondo citan además a los 6 barcos de PYSBE que trabajaban en Islandia y Terranova y a la empresa "Industria Ibérica del Bacalao". Una firma que sólo tenía una pareja de barcos pero que destacaba por haber reparado un barco nodriza para repararlos.



12

ENCUENTRO DE BARCOS, BARRIOS Y FUNDACIÓN ARTILLERÍA A LA ASOCIACIÓN LOCAL DE EMPLEADOS DE VAPORES DE PESCA DE PASAIA:

D. Francisco Andonaegi	4 parejas 12 unidades	761,88 Tm. brutas
D. Julia Sigarra	2 - 4 -	280,48 - -
D. Calixto de la Cruz	2 - 4 -	242,87 - -
D. Segundo Izurdo	1 bou 1 -	174,07 - -
A. José de Sousa y Cia.	1 pareja 2 -	118,25 - -
Bros. Arbas y Cia.	2 - 4 -	373,71 - -
D. Francisco Andonaegi	1 bou 1 -	174,07 - -
Francoiz, Galpuzcoa	1 pareja 2 -	137,04 - -
D. Pedro Filloz	2 - 4 -	140,06 - -
Industria Pesquera Salgado y Compañía	2 - 4 -	200,30 - -
D. Pascual Alandran	1 - 2 -	46,27 - -
D. José Pascual de Urte	2 - 4 -	150,00 - -
Bros. Peláez y Eijo	2 - 4 -	186,18 - -
D. Juan Velasco	1 - 2 -	60,86 - -
D. Joaquín Urbi	1 - 2 -	43,00 - -
D. Ángel Fernández Pien	2 - 4 -	120,15 - -
Bros. Durán y García	1 + 2 -	87,88 - -
Donatío Martínez	1 - 2 -	119,26 - -
D. Ventura Elizarras	1 - 2 -	81,26 - -
D. Ventura Izurdo	1 - 2 -	119,75 - -
Bros. Arrieta-Almendat	1 + 2 -	111,04 - -
D. Javier Castaño	1 - 2 -	101,80 - -
Bilberto Almaraz Bernata	1 - 2 -	48,91 - -
Bros. De Arretxabal	1 - 2 -	153,66 - -
Waldemar Barroto	2 - 4 -	109,30 - -
D. Vicente García	1 - 2 -	62,13 - -
D. José López Galilea	1 - 2 -	64,56 - -
D. José Antiguerra	1 - 2 -	103,43 - -
Roberto Almaraz y Cia.	1 - 2 -	63,01 - -
D. Juan Pradier	1 - 2 -	111,04 - -
TOTAL.....		46 unidades 4538,94 Tm. brutas

Dividen la pesca en tres tipos:

- La pesca del bacalao: los barcos vuelven a Pasaia dos veces al año a por comida y carbón, a realizar limpiezas y reparaciones... pasan en tierra un mes o mes y medio. Estos barcos tenían estas medidas: 65 m de eslora; 10,5 m de manga; 5,85 m de altura. En cada viaje necesitaban 500 toneladas de carbón.
- Entre los de la pesca de bajura ya no existen barcos de vela. Se pescan sardinas, anchoas y verdes a través de redes de deriva y de cerco. También se pescan bonito y atún. La pesca se apalabraba de antemano y se repartía entre la tripulación, los rederos, los que hacían las herramientas y los patronos. La pesca se vendía en San Sebastián.
- Por su parte, la pesca de altura es de arrastre. Son barcos entre 19-23 metros, recorren 8-9 millas por hora y se alejan del puerto unas 300 millas. Los bou o trawlers (barcos de arrastre), por el contrario, son de 30-40 metros, navegan 10-11 millas por hora y se alejan 600-700 millas, la red se sumerge unas 180 brazas.

Así, los que trabajan a 11 millas lo hacen en Koserenkala y Andrekala. Por su parte, los que pescan a 400 millas se dirigen a Petit Sôl; los que recorren 700 millas se dirigen a Gran Sol.



Se hallan en construcción varios buques de distintos astilleros a esta entidad.

RELACION DE ARMADORES, BARCOS Y TRABAJOS AFILIADOS A LA UNIÓN DE ARMADORES DE VASCONOS PISCADORES EN LAS VASCONGARIAS

D. Javier Arzuina	2 boues	2 unidades	1.149 Tn. brutos
Gilaboa T.A.	2 "	2 "	379,36 "
D. Ángel Ciriza	2 parejas	4 "	364,00 "
Labeo y Cía.	2 parejas y 1 unidad	5 "	215,99 "
Sergel Harmanau	1 pareja	2 "	80,40 "
Totales.....			10 unidades 2.189,27 Tn. brutos

La única pareja (1 unidad) de Labeo y Cía. procede de haberse perdido recientemente un barco.

Posteriormente, además, a esta entidad aunque algunas veces trabajan fuera de Pasaia:

D. Javier Arzuina	4 boues	4 unidades	1.019,89 Tn. brutos
Pescaderías Pasaia-Tarras S.A.	2 "	2 "	441,00 "
Totales.....			6 unidades 1.460,89 Tn. brutos

También corresponden a esta entidad los siguientes barcos dedicados a la pesca del bacalao:

Pescaderías y Industriales del Suroeste S.A.	2 boues	6 unidades	9.200 Tn. brutos
Industria Tráfico del Suroeste S.A.	1 pareja y 1 herramienta	3 unid.	(No se conoce el tonelaje total)

Tonelajes de esta entidad: totales 10.650,16 toneladas brutas, en 29 boues, 4 parejas, 1 herramienta y 1/2 parejas 33 unidades.

Se hallan en construcción varios buques de distintos astilleros a esta entidad.

RELACION DE ARMADORES, BARCOS Y TRABAJOS QUE TRABAJAN EN PASAIA Y SU ENTORNO A ESTA UNIÓN LOCAL

D. Jesús Leizaola	2 boues	2 unidades	1.171 Tn. brutos
D. Amatón Ciriza	3 boues	3 "	606 "
D. Luis Capercenipi	1 pareja	2 "	135,08 "
D. Antonio Lizaso	1 "	2 "	77,90 "
D. Josef Sagarraga	2 "	4 "	190,04 "
D. Francisco Carrera	1 "	2 "	88,00 "
D. Ignacio Talleshen	1 "	2 "	90,00 "
Totales.....			22 unidades 2.376,16 Tn. brutos

RESUMEN

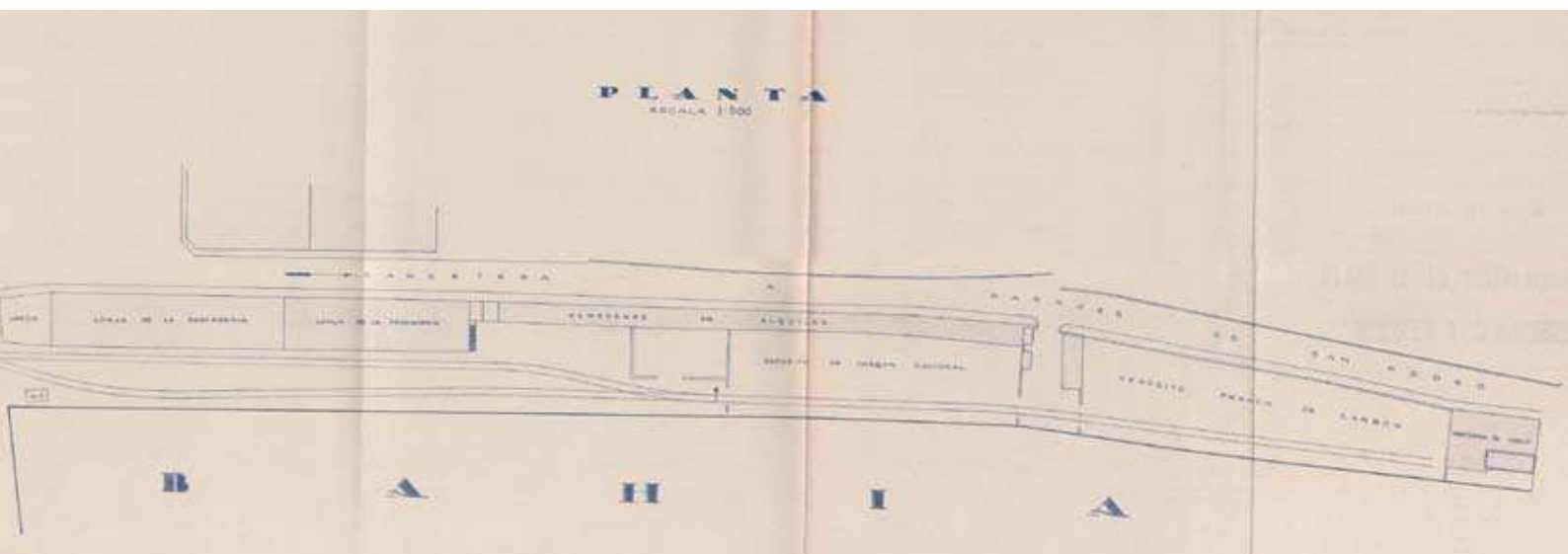
Grandal	2 boues	42 parejas	86 unidades	4.426,96 Tn. brutos
Urdón	19 "	4 "	35 "	10.646,98 "
Lizaso	8 "	7 "	22 "	2.276,16 "
Totales 29 boues 53 parejas 141 unidades				17.350,10 Tn. brutos

Sin contar los del bacalao.

Grandal	2 boues	42 parejas	86 unidades	4.426,96 Tn. brutos
Urdón	19 "	4 "	35 "	10.646,98 "
Lizaso	8 "	7 "	22 "	2.276,16 "
Totales 29 boues 54 parejas 143 unidades				10.961,96 Tn. brutos

Hay un buques, desmontado los barcos del bacalao, 23 boues y 54 $\frac{1}{2}$ parejas en la actualidad, y que un total de 132 unidades, para cuando algunos trabajos hoy fuera, pueden venir un día.

Pontona o gabarra en las gradas de los Astilleros Luzuriaga de San Pedro (junio de 1952).
 Archivo Fotográfico de la Autoridad Portuaria de Pasaia.



EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: MEMORIA POPULAR

Los datos siempre son relativos. El mismo Markina comparó estos datos con los del puerto de Grimsby de Inglaterra. Así, las 14.000 toneladas de Pasaia no son nada comparadas con las 177.000 toneladas de Grimsby.

Grimsby?

Igual que hicieron en 1930 Markina y Bizkarrondo, en 2007 la asociación “Laurak bat” tomó a Grimsby como ejemplo. No en vano, el desarrollo y la transformación vivida por esa ciudad tras el declive de la pesca, le sirvió de modelo a dicha asociación.

Lo que hizo La Rochela con su cordelería, hizo Grimsby con *The Fishing Heritage Centre*, dando a conocer su memoria popular y su transformación.

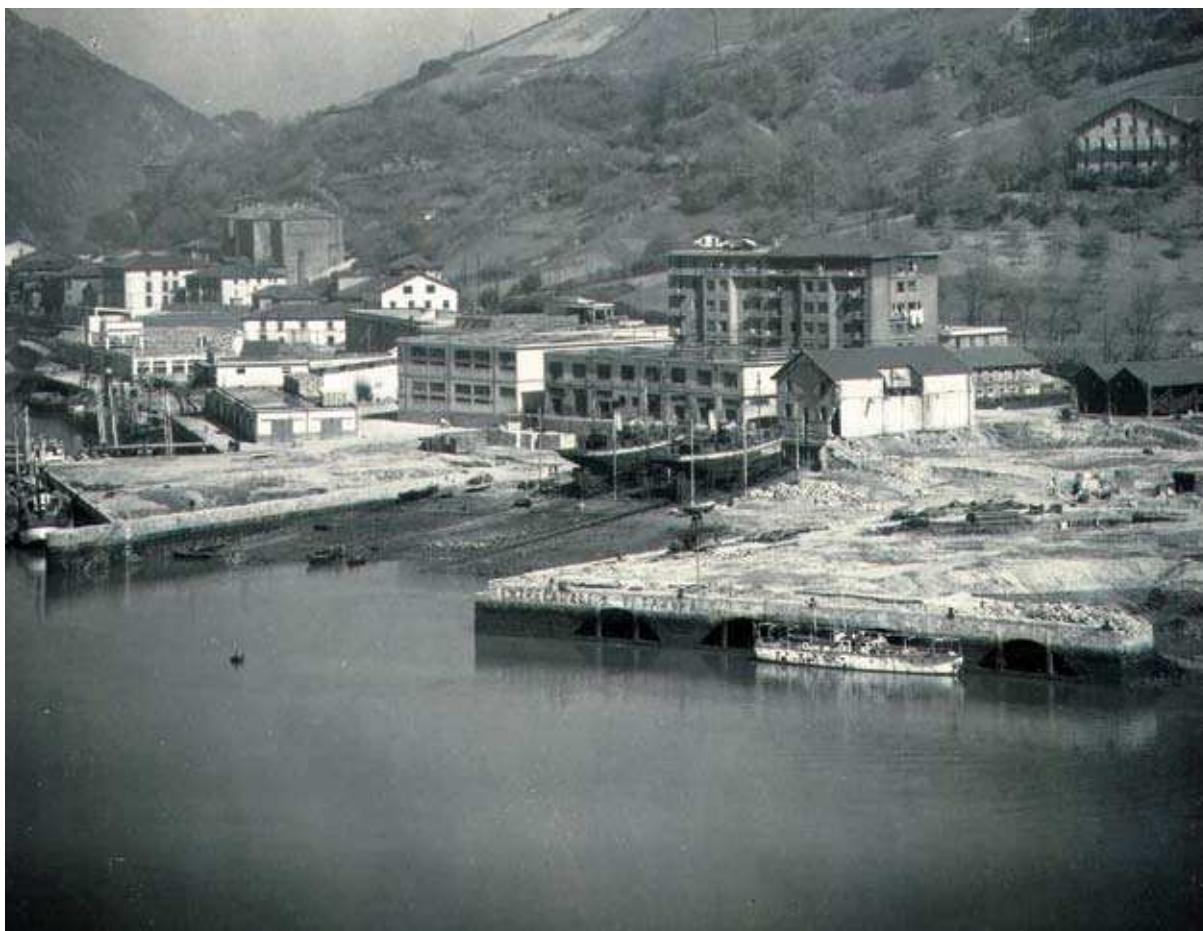
Los dos técnicos aportan datos muy exactos sobre la situación del puerto en 1930. Pretenden incidir en la situación del puerto, que está a rebosar. Señalan que el muelle dedicado a la pesca mide 360 m por 60 m y el edificio mide 160 metros de largo. Junto a esta instalación se encuentran 13 almacenes en alquiler y una fábrica de hielo, que usa el sistema *frick*. Alrededor se encuentran el carbón y las vías del tren. Por lo tanto, el abastecimiento y los trabajos de carga se realizaban in situ. Los trabajos de carenar y limpieza, sin embargo, se desarrollaban en las rampas de San Pedro ya que el astillero está completamente destrozado.

Viendo estos datos, podemos decir que el éxito de la pesca industrial se dio con muy pocos elementos, igual que el comercio marítimo del siglo XVI, la Compañía de Caracas del siglo XVII o la construcción naval del siglo XIX. Además, tal y como nos lo ha plasmado Lertxundi, la actividad se basa en la iniciativa privada.

En el informe recogen el movimiento portuario: en 1928 se descargaron 11.038.867 kilos y 13.771.093 en 1929. ¿Esto es mucho? En principio puede parecer que sí ya que Andonaegi, Lertxundi, PYSBE y MEIPI son empresas boyantes para esas fechas. Cada año se consumen 75 toneladas de carbón y 17 toneladas de hielo. Los barcos pesqueros están sustituyendo a los barcos mercantes; en los barrios no hay sitio, ni siquiera un lugar para dormir. Cualquier sitio se aprovecha para trabajar o para zonas privadas, cuyas condiciones dejan bastante que desear. Para protegerse de las tormentas invernales en los muelles de Trintxerpe entran unos 180 barcos,...

Aún así, en 1930 sólo existía una única salida para la bahía de Pasaia: ordenar el espacio creando estructuras comunes, modernas. Entre ellas era imprescindible una lonja. Con ella se podría vender en Pasaia mismo lo que se vendía en San Sebastián y, además, produciría un aumento de los impuestos municipales (o serviría para unir Pasaia con San Sebastián, hecho que también se menciona).

Pero la decisión fundamental radica en otro punto. La pregunta es cómo gestionar el puerto: ¿lo tenía que hacer la Junta o debía quedar en manos de la iniciativa privada? Markina defiende que igual que el puerto mercante, el pesquero debería ser responsabilidad de la Junta del Puerto. En base a esta premisa desarrolla su proyecto, tomando como ejemplos los puertos de Vigo y La Rochela. El de La Rochela, porque la falta de consenso entre



*Archivo Fotográfico
de la Autoridad
Portuaria de
Pasaia.*

el interés privado impidió que la reforma se llevara a cabo. El de Vigo porque es un puerto moderno. Así, estima conveniente construir el puerto pesquero en la zona de Trintxerpe-San Pedro, llevando las actividades relacionadas con los astilleros a Bordalaborda.

De esta forma, la transformación comenzada en Antxo y Molinao tuvo su continuación con la división espacial de la bahía y con nuevas estructuras que la propiciasen. Podemos decir que fue el triunfo de la pesca.

Se trataba de un plan detallado que buscaba corregir las carencias presentadas por el puerto durante siglos. Un proyecto que proponía repartir y utilizar el espacio de una manera racional, siempre bajo una única autoridad. La actuación principal se refleja en el puerto de San Pedro. El mismo sitio que hoy en día se está reformando. De esta manera, una vez más, la bahía de Pasaia conoce un cambio total. Y como siempre, estas actuaciones provocan la desaparición de elementos susceptibles de ser considerados como patrimonio. Algunos de forma casual, otros por dejadez.

Porque ¿ha habido alguna vez pescadores en Pasaia? ¿o mecánicos o electricistas navales? ¿y rederos?



6



UNA VALORACIÓN



¿Quién se acuerda de las casas de Lasa? *Gorka Queralt.*

El sentimiento de los que han tomado parte en este libro es agrídulce. No en vano, la historia de este libro corresponde a un pueblo que se ha quedado casi sin patrimonio.

En primer lugar estimábamos la necesidad de recoger nuestro pasado más cercano como patrimonio; como patrimonio marítimo. Creemos que hemos conseguido convertir en parte del libro la fase de comienzos del siglo XX y los inicios de la pesca industrial. Sin embargo, nos hemos dejado en el tintero el punto álgido de la pesca industrial, el de los años 60. No por falta de ganas, sino por falta de tiempo y espacio.

De hecho, el éxito de la pesca del bacalao se produjo en los años 1967 (con 96 barcos) y 1968, cuando se desembarcaron 63.000 toneladas^{XV}. Es decir, cinco veces más del total pescado 50 años antes. Zurbano Melero también sitúa como punto álgido de la descarga los mismos años: dice que entre todos los tipos de pescado, llegaron a puerto unas 115.000 toneladas¹⁶⁶.

El desastre se produjo en 6 años, desde que PYSBE se arruinó en 1974. El declive de Pasaia fue imparable. Según los datos de Teresa Tolosa Bernardez, por ejemplo, de los 5.668 trabajadores que tenía el puerto en 1968, en 1982 sólo seguían 3.006. Los datos de Zurbano confirman esta decadencia: en 1982 las toneladas que llegaron al puerto



XV - Son datos publicados por María Teresa Tolosa Bernárdez. Precisamente, Teresa Tolosa es la pionera en seguir el rastro de la pesca del bacalao. En 1984 ya empezó a analizar los datos relativos a esa industria.

TOLOSA BERNARDEZ, M^a T.: "La crisis pesquera del puerto de Pasajes". *Lurralde*, 7 (1984), pgs. 267-285; "El mercado de trabajo pesquero de Pasajes: reflejo de la evolución económica de esta actividad". *Lurralde*, 10 (1987), pgs. 231-238 o "La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la compañía PYSBE". *Itsas Memoria*, 3 (2000), pgs. 363-382.



Gorka Queralt



Iñaki Berrio

EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO: LA CASA BITA.

Esta casa es un perfecto edificio. Es un trabajo del bien conocido en esta comarca Fausto Gaiztarro. La fachada corrida de ésta es un perfecto modelo del racionalismo. Gaiztarro fusionó el diseño y la funcionalidad. Comenzó a construirla en 1946 y en 1950 consiguió el permiso de habitabilidad para el sótano. Este proyecto arquitectónico iba en contra de la normativa municipal debido a la altura del edificio; pero por lo visto, como las casas de alrededor tampoco cumplieron la normativa y eran más viejas, en seguida se arregló el problema.

En 1990 fue restaurada y se ubicaron en ella novedosas actividades económicas. Aunque le correspondería reivindicar una cierta gentrification, no ha sido así.

Existe alguna mención sobre este lugar dedicado a las redes en el denominado documomo. Al mismo tiempo, hace unos años un grupo de ciudadanos reivindicó la necesidad de recoger la historia del edificio. (<http://antiguarederia.blogspot.fr>)

Lista de la flota en 1945. Esta lista conservada por Josetxo Domínguez se utilizó para financiar la erección de la iglesia de la Trintxerpe.

Año 1945

RELACION NOMINAL DE ARMADORES DEL PUERTO DE PASAJES

#	NOMBRE	DIRECCION	IMPORTE	LETRA	NOMBRE	DIRECCION	IMPORTE	LETRA	DIRECCION	IMPORTE	LETRA	TIPO DE FLOTA	LETRA
1	ACEBAL, J. Y CIA	.....	5291	C	5190	Acebal nº 1	-	Acebal nº 2	Plaza España - Herrer	.....		F.S.P.	
2	AGUIRRREGOMEZ	.....	.....	C	.....	Grko	-	Pagalzarri	.....	.....		S.S.	
3	ALZURDUA Y	.....	14443	B	.....	Fernan	-	Gonzalito	Elcano 10 - 3º	.....		S.S.	
4	ALDARONDO,	TELLECHEA Y CIA	5152	C	.....	Paco	-	Elfas	Taller Mecánico	.....		F.S.P.	
5	ALONSO,	GRASCIO	15361	B	13160	Josefita B.	-	Baldo B.	San Francisco 26	.....		F.S.P.	
6	ALCUBIZA Y	CIA	5952	C	5286	MILAGA	-	Maite	Pescadería	.....		F.S.P.	
7	ALVAREZ,	JOSE	16835	B	.....	Moderno Pelayo	-	Nuevo Pelayo	31 Agosto 28 - 2º	.....		S.S.	
8	ANDONAGUI,	HIJOS DE F.	5207	C	.....	Trintxer-pe	-	Trintxer-alde	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
9	ANDONAGUI,	HIJOS DE F.	5207	C	.....	A. Anton	-	A. Petracno	id id	.....		F.S.P.	
10	ANDONAGUI,	HIJOS DE F.	5207	C	.....	Andonagui B.	-	A. Calari	id id	.....		F.S.P.	
11	ANDONAGUI Y	CIA	8225	C	.....	Andrés G.	-	Miguel A.	Navarra 2 - Bilbao y	.....		F.S.P.	
12	ARCLUS,	JAVIER	10738	C	.....	.....	-	.....	Plaza 18 de Julio 6	.....		S.S.	
13	ARTAZA Y	CIA	5025	B	5043	Ignacio	-	Conchita	Casa Consignatario	.....		Pasajes	
14	ARRIETA,	NICASIO	5090	C	.....	Mediterraneo I	-	Mediterraneo II	Calle Pescadería	.....		S.S.	
15	ARRIETA,	TOMAS	17687	C	14198	María Ana	-	H.S. de Iciar	Ranón María Milí 2º	.....		S.S.	
16	ARRIETA,	TOMAS	17687	C	14198	Sidasa III	-	.....	id id	.....		F.S.P.	
17	ARRIZA ALAZA	CIRIACO	9174	C	.....	Maria Consuelo	-	Zerupe	Calle Pescadería	.....		F.S.P.	
18	ARRIZABLAGA	OTASAGUI	5174	C	.....	.....	-	Castilla	id id	.....		F.S.P.	
19	ARRUI,	JOSE MARIA	12893	A	.....	Aralarco Mikel	-	Lolita	Raribay 3 - 4º izq.	.....		S.S.	
20	ASCONRETA,	PABLO	5045	A	.....	Glorioso S. Antº	-	.....	Asvilleros	.....		F.S.P.	
21	BERNATEGUI,	ADOLFO	5167	C	.....	Alcazar Toledo	-	Virgen de Iciar	San Pedro 30	.....		F.S.P.	
22	CALPARGORO,	LITIZADA	17365	C	5564	Basco	-	Basco II	Paseo Salamanca 7	.....		S.S.	
23	CIBANDA,	JULIO	13079	C	.....	Julio	-	Rosalía C.	Ranón María Milí 2 - pral	.....		S.S.	
24	CIRIZA,	CASA S.L.	11057	C	5200	Barco	-	Lina	Aldamar 22 - 1º	.....		S.S.	
25	CIRIZA,	CASA S.L.	11057	C	5200	Agustín C.	-	Miguel C.	Aldamar 22 - 1º	.....		S.S.	
26	CIRIZA,	CASA S.L.	11057	A	5200	Felix Ciriza	-	.....	Aldamar 22 - 1º	.....		S.S.	
27	CIRIZA,	ANGEL	14278	C	13790	Berdin Gabesá	-	Liraña	Kuskalerria 2 - bajo	.....		S.S.	
28	CONCHA Y	FERREIRA	.....	B	.....	Argomanta	-	Sogavante	Pescadería	.....		F.S.P.	
29	COÑAN,	ANTONIO	5589	B	.....	Enero	-	.....	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
30	CRUZ,	CELESTINO	12000	C	5539	Pedrito	-	Fernandito	Ranón María Milí 1 - 3º	.....		S.S.	
31	CRESQUES,	RAMONDO	5904	C	11084	Piedi	-	Carmen A.	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
32	DOMINGUEZ,	RAMONDO	5904	C	11084	Milagritos	-	Rosita	id id	.....		F.S.P.	
33	ECHIVARRISTIA,	TOMAS	10184	C	.....	Mar Cantábrico	-	Mar Mediterráneo	Mayor 5 - 1º	.....		S.S.	
34	ELOSEGI,	ALBERGO	14390	A	.....	Arco	-	Iria	Miraor 19	.....		S.S.	
35	FERNANDEZ,	JOSE	14426	C	.....	Santa Lucia	-	Etra. Sra. del P.	Sanadizaga 3 - 3º	.....		S.S.	
36	FONTAN	TOMAS	5494	A	.....	Alfarez	-	Feljóo	Av. Gral. Mola 51	.....		F.S.P.	
37	FONTAN Y CA	TOMAS	5494	C	.....	Ederra	-	Galanta	id id	.....		F.S.P.	
38	FRIERE,	JUAN	.....	B	15782	Conste. Barreiro	-	Nuevo Constante	Puerto 7 (Restaurante)	.....		S.S.	
39	FRIERE,	JUAN	.....	B	15782	Cto. Juan	-	Cto. Manuel	id id	.....		S.S.	
40	FRIERE,	TEODOSIO	17269	B	.....	México	-	Carlos III	Aldamar 22 - 2º	.....		S.S.	
41	GANCIA,	FLORENTINO	14384	C	.....	Pantxerka	-	Joseba Mikel	Plaza Guipúzcoa 7 - 2º	.....		S.S.	
42	GANCIA,	SEVERINO	15905	C	.....	García nº 1	-	García nº 2	Paseo Salamanca 5 - 1º	.....		S.S.	
43	GIL,	ANADEO	13062	B	.....	Gure Izarra	-	.....	Truebal 11 - 1º	.....		S.S.	
44	HERRERA,	VICENTE	5961	A	.....	.....	-	.....	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
45	HERRERA,	PAULINO	14853	B	.....	Manuel Iglesias	-	Iglesias Pontón	31 Agosto 28 - 2º	.....		S.S.	
46	IGLESIAS,	FRANCO	.....	A	.....	Primavera	-	Verano	calle Pescadería	.....		F.S.P.	
47	INDUSTRIAL	SEGUNDO	11182	A	.....	A. Corita	-	Dora	Angel 11 - 4º	.....		S.S.	
48	ISABTE,	SEGUNDO	11182	B	.....	Doris	-	.....	id id	.....		S.S.	
49	LABANA,	ONIA	12874	C	16593	Punta Casuar	-	Punta Sabinal	Plaza 18 de Julio 6	.....		S.S.	
50	LASA,	JOSE ANTONIO	5152	B	.....	Concha	-	Victoria	Taller Mecánico	.....		F.S.P.	

1	LASA,	JOSE ANTONIO	5152	B	.....	Trinidad	-	id id	id id	.....		F.S.P.	
2	LASA,	JOSE ANTONIO	5152	C	.....	Nuevo Odonell	-	Waldo Leirós	calle Pescadería	.....		F.S.P.	
3	LEICHADE,	VALDIRO	5142	C	.....	Churruca	-	Elcano	San Pedro 8 - 10	.....		F.S.P.	
4	LEICHADE,	HIJOS DE F.	5142	C	.....	Legaspi	-	Oquendo	San Pedro 8 - 10	.....		F.S.P.	
5	LEICHADE,	HIJOS DE F.	5142	B	.....	Donaotía	-	.....	San Pedro 8 - 10	.....		F.S.P.	
6	LOPEZ,	CIRIACO	5589	A	5275	Pasajes	-	Victoria	San Pedro 8 - 10	.....		F.S.P.	
7	LOPEZ,	CIRIACO	5589	B	5275	Victoria	-	Camiña	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
8	MARTILERA,	ANGEL	13151	C	.....	Parruco	-	id id	id id	.....		F.S.P.	
9	MARTILERA Y	OGANICK	.....	B	.....	María Eugenia	-	María del Carmen	Paseo Salamanca 5 - 3º	.....		S.S.	
10	MARTILERO	BENIGNO	16835	C	.....	Sotileza	-	Trintxer-eder	Pa	.....		LEQUIITA	
11	OLASABO	S.L.	12874	C	.....	Onolewegro Ab	-	Mokietzagorta	Plaza 18 de Julio 6	.....		S.S.	
12	OLASABO	S.L.	12874	B	.....	Angel Herrero	-	Cándido Herrero	Plaza 18 de Julio 6	.....		S.S.	
13	OLASABO	ANGEL	5310	C	.....	Gure Ametza	-	.....	id id	.....		S.S.	
14	OLASABO	ANGEL JOSE	10824	B	15254	Villa Cisneros	-	Villa Sanjurjo	Pescadería	.....		S.S.	
15	OLASABO	ANGEL JOSE	10824	B	15254	Mary	-	Kentxu	Narrión 15 - 3º	.....		S.S.	
16	OLASABO	FERNANDEZ, NERESIO	5356	B	.....	Rafael Canto	-	Jaimin	Villa Zubialde	.....		A. Simón	
17	OLASABO	FERNANDEZ, NERESIO	5356	B	.....	Rincobete	-	Cortadillo	Prim 26 - 1º - Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
18	OLASABO	BIYAK BAT	5089	B	5319	Santa Sabina	-	San Arcadio	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
19	OLASABO	ALONSO	13413	B	.....	Ranón Franco	-	Gallarza	Rest. Miami (P. Calbetón)	.....		S.S.	
20	OLASABO	BILBAO	.....	B	.....	Urumea nº 2	-	Sidasa nº 2	Pescadería	.....		F.S.P.	
21	OLASABO	PREIRE S.L.	5500	B	.....	Pesquerías nº 1	-	Pesquerías nº 2	Pescadería	.....		F.S.P.	
22	OLASABO	VASCOGADIAS	13773	C	.....	C. Redinaceli	-	Divino Niño	Buenavista 16 - 2º	.....		PASAJES	
23	OLASABO	AITA IGNACIO	11016	A	.....	Aita Iñabio	-	Olaako Ana	San Juan 11 - bajo	.....		S.S.	
24	OLASABO	ONURRIBES	27	C	.....	Jaime Seguí	-	Francisco Llorca	.....	.....		ONDARRROA	
25	OLASABO	PREIX	14964	A	.....	Nuevo Eilduayen	-	Var nº 2	Buskal-erría 12 - bajo	.....		S.S.	
26	OLASABO	HERREROS	5461	B	.....	Alste. Moreno	-	Alste. Bastarche	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
27	OLASABO	JESUS	5219	B	.....	Lequeitio	-	Ispaster	San Velasco	.....		F.S.P.	
28	OLASABO	PIO	16012	B	.....	Caperochipi nº 5	-	Caperochipi nº 6	Oquendo 28 - pral	.....		S.S.	
29	OLASABO	JOSE MARIA	11306	B	13836	Jose Mari B.	-	id id	Plaza Buen Pastor 2 bajo	.....		S.S.	
30	OLASABO	SAGARZAZU	5480	C	.....	Iztasoko Izarra	-	Iparreño Izarra	Av. Gral. Mola	.....		F.S.P.	
31	OLASABO	BASILIO	12150	B	.....	Julito	-	Baría Angeles	Aldamar 32 - 2º izq.	.....		S.S.	
32	OLASABO	JESUS	15123	B	.....	Nuevo Bikaña	-	Nuevo Jatorra	Prim 5 - 1º	.....		S.S.	
33	OLASABO	JUAN MARTIN	10129	C	.....	Kayi	-	Rosa Mari	Pescadería 4 - 3º	.....		S.S.	
34	OLASABO	SEGANE Y CIA	14007	B	.....	Trintxer	-	Anthony Mari	Aldamar 5 - 4º	.....		S.S.	
35	OLASABO	JUAN	5450	C	.....	Bourisca	-	Teresa	Villa Salinas	.....		F.S.P.	
36	OLASABO	LEANDRO	.....	B	.....	Avión	-	José M. Alvarez	Calle Pescadería	.....		F.S.P.	
37	OLASABO	S.L.	10158	C	.....	Coya	-	San Gregorio	Miragóncha 2 - 3º	.....		S.S.	
38	OLASABO	NICOLAS	5528	B	.....	JOSEFINO	-	Marichu	Calle Pescadería	.....		F.S.P.	
39	OLASABO	JOSE	16835	B	.....	Alvarez Fardo	-	Augusto Larrañ	Calle Pescadería	.....		F.S.P.	

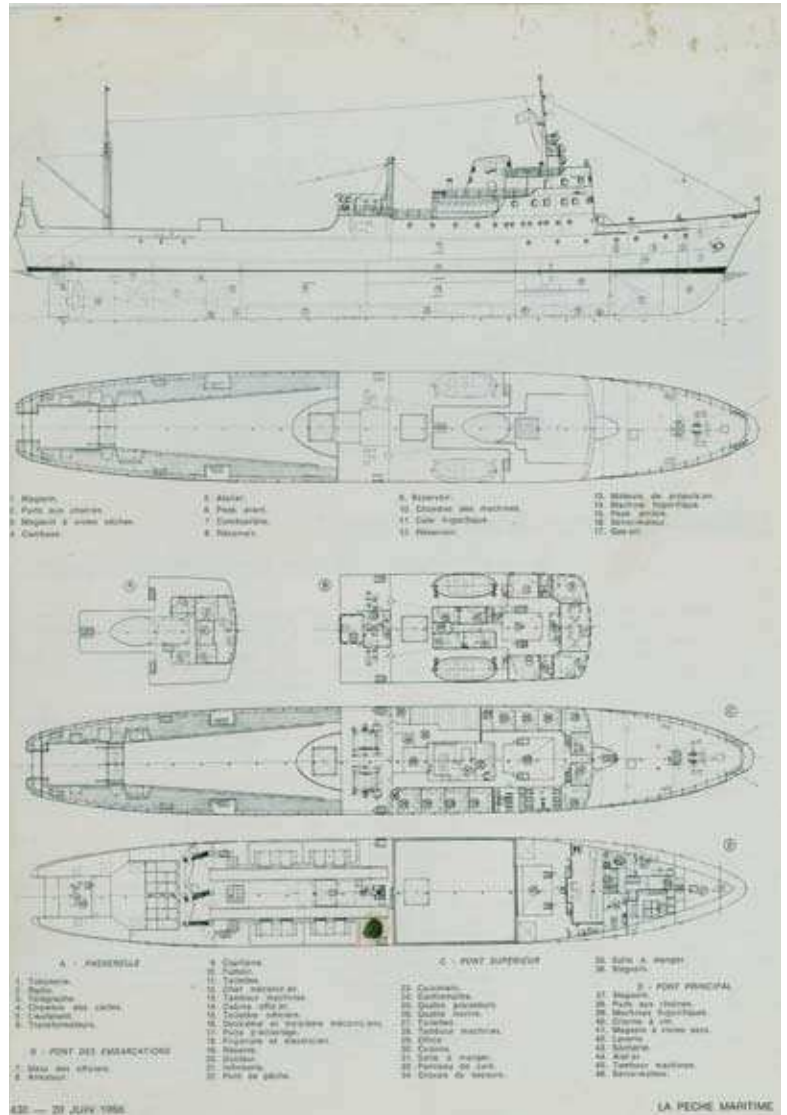
SINDICATO PROVINCIAL DE
PESCA DE GUIPUZCOA
GRUPO DE ALTURA

**EN LA ESTELA DEL PATRIMONIO:
CIRIZA AL PUEBLO. (JR Cano. Concejal de cultura de Pasaia)**

Zamakona, el último edificio de Luzuriaga y Ciriza. Esperando a ver que pasará con la térmica, quizá sean estos tres edificios los últimos tres grandes referentes de nuestro patrimonio más cercano. Uno en marcha; otro allí; y el tercero, Ciriza, cerca de convertirse en equipamiento de Pasaia. Ciertamente, el valor de Ciriza no es ni arquitectónico ni artístico. Su valor es totalmente inmaterial. Es un núcleo importante no por lo que es, sino por lo que significa.

Por eso creemos que abrirá el camino hacia la puesta en valor de nuestro patrimonio. El presente se unirá con el pasado y nos ayudará a mirar al futuro. Siempre que seamos gestores activos. Ya que los elementos en sí no crean ninguna influencia.

Como político, es enorme la responsabilidad que tenemos sobre nuestro patrimonio. Y es mucho más, con un modelo a seguir como el de Ciriza.



fueron 20.000. Datos similares a los de la década de 1930. De hecho...

De hecho ¿no es la situación actual una herencia de todo esto? ¿Acaso las vivencias o las penas de todo este proceso no son parte de nuestro patrimonio? ¿No son estas herramientas importantes para que los pasaitarras afrontemos el futuro y vivamos el presente?

Sin duda, es un tema que queda abierto.

En resumen, hemos tenido tiempo para revivir Pasaia utilizando el patrimonio marítimo. Pero, una vez más, es muy poco el patrimonio que ha quedado relacionado con esta actividad¹⁶⁷. Hace poco, el empresario Miguel Ciriza ha donado su archivo al Ayuntamiento. Éste ha sido el único archivo empresarial que se ha guardado en el pueblo. Es muy triste. Aún así, no es de extrañar, ya que en Pasaia hemos tenido otras preocupaciones, más fundamentales. Quizá, nos hemos dado cuenta, tarde, del tesoro que se nos ha ido de las manos.

Por otro lado, hay que añadir que el otro objetivo propuesto antes de realizar el libro lo hemos cumplido: difundir nuevos datos o recalcar los núcleos interesantes a la hora de tratar el patrimonio marítimo.

De hecho, otros muchos pueblos que se han relacionado con Pasaia durante la historia, como pueden ser Newport, Bristol, Burdeos, Grimsby, La Guaira o La Rochela, han utilizado su patrimonio para dinamizar el territorio... incorporándose a la actual sociedad de manera exitosa.

Si el patrimonio va a ser dinamizador del territorio, la comunidad que es dueña de ese patrimonio debe ser parte activa. Y las iniciativas que giren alrededor de este patrimonio deben tener a esa sociedad como destinatario. No se pueden disociar. Ese es el desafío. Estos son los datos. Algunos datos por lo menos.

Le salon.

grandes fenêtres pour le chauffage des cabines. Pour le chauffage des bords et le confortement des tables, le moteur électrique de deux chevaux André Bouschelle, type 1.21, d'une capacité de 20 ch chevaux. Pour le chauffage du chauffage et du confort de la table, le moteur d'un cheval double type Yaris, moteur par deux moteurs Siemens, type QP 200.45, développant 240 ch chevaux à 175 tr/min, et deux moteurs hydro-électriques type de type 10.24, entrainés par vitesse de rotation de 120 tr/min et une force de traction de 12.1. La capacité de travail est de 2.200 m au câble de 12 ans de diamètre.

Les instruments de navigation.

Les instruments de navigation sont les suivants: un compas gyroscopique AEG-Path avec quatre répétiteurs et un bar à siphon.

Table à manger des officiers.

Table: Moteur à vapeur mécanique; un radiogoniomètre Hagen; un radar Decca de 20 km; un radar Decca D-44 de 20 km; deux radars à ultra haut; deux radars, pour la direction du piston, avec boue à piston; une installation radiotélégraphique et radiotéléphonique Hagen; un télégraphe et deux équipements de télégraphie sans fil Siemens; une lampe à lampe à incandescence.

Aménagement des tables.

L'habillage d'entrée de passage est activé à l'air comprimé. Les tables et le toit du chauffage de travail sont isolés par une couche de liège jusqu'à 1 m de hauteur de pont, elle diminue une température confortable pour le personnel chargé de la manipulation du piston. Le chauffage est un chauffage de 1.5 m.

L'éclairage des tables a été réalisé par deux S.A. en aluminium de 1000 sur le toit et sur les parois, à une hauteur de 0.7 et de hauteur de pont. Pour le confort, a été installé les suivants: la table de la table de pont. Tous les équipements sont à base d'aluminium.

410 - 20 juin 1966 LA PÊCHE MARITIME

A bord du "Mascotina-de-Ciriza"

La cuisine et l'équipement des appareils les plus modernes.

Autre partie de la cuisine.

Le pupitre de contrôle de la manœuvre de pont.

Le pupitre de contrôle des machines.

Les escaliers.

Le logement.

mesures d'acier inoxydable. La cuisine dispose des installations suivantes: une cuisinière électrique BEMA avec six brûleurs et un toit à air; un four électrique BEMA pour le chauffage de pain, avec deux fours et une armoire de rangement; deux réfrigérateurs électriques Cofrad; deux capacités de 80 l chacune; une cuisinière universelle Farnes avec tous ses accessoires; un réfrigérateur Cofrad avec un grand armoire pour une charge double en acier inoxydable; une glacière électrique Marnet d'une capacité de 50 l; une glacière tropique Siemens d'une capacité de 220 l; un buffet de 30 kg; des tables et chaises pour le toit d'une capacité de 10.000 l.

La navigation comprend les installations suivantes: une machine à lever ancre Wauchope d'une capacité de 7 kg de force sur un moteur électrique Wauchope de la même capacité que machine à repasser électrique Cofrad de 7 et de large.

Machines auxiliaires.

Le gouvernail est de type hydro-électrique AEG et est monté d'un générateur AEG-Path, l'inducteur d'angle de barre à 90 degrés par Siemens Schuckertwerke. Le gouvernail André Bouschelle, type 60.24, comprend deux poulies pour câbles de haute résistance de 43 mm avec emballage et train de deux.

410 - 20 juin 1966 LA PÊCHE MARITIME



Iñaki Berrio

El edificio de la Naútica es parte de nuestro patrimonio marítimo. Se trata, a nuestro modo de ver, del edificio más original de Pasaia. Viene a romper con los modelos tradicionales, pero también con otros más modernos, como las casas de los años 30. Se proyecta a la vez que se produce el desastre urbano de mediados de los años 60. Se trata de un edificio inmerso en la arquitectura brutalista, pero que tiene también algo de orgánico, clavado en la roca. Nunca ha tenido el reconocimiento que merece, a pesar de su valor como edificio moderno y casi singular. Y en los últimos tiempos está siendo maltratado desde varios frentes. Tampoco cuenta con el prestigio que se debería al estudio de arquitectos: Laorga (que participa en la basílica de Arantzazu) - López Zenón, con Cátedra de Urbanismo y varias Universidades Laborales y escuelas similares a sus espaldas (por ejemplo la de Santurtzi). Su autor, López Zenón, lo denomina como "Edificio Trincherpe". Es un elemento de nuestro patrimonio que nos hace modernos, pero parece que lo hiciera "a nuestro pesar" atendiendo a cómo se ha moldeado su entorno y a las circunstancias de su "rebautizo".



Elena Viñas

El patrimonio puede tener, debe tener, un componente lúcido. Así, la pesca del bacalao es sólo un recuerdo en Pasaia, pero el bacalao ha pasado a ser parte de nuestros carnavales: el entierro del bacalao de Trintxerpe.

Otros usos que también lo recuerdan y que usan el patrimonio marítimo y pesquero como modo de proyección al futuro: bakalhau.info

- 1 - Archivo Municipal de Pasaia (PUA-AMP): 1666-1.
ITURRIOZ TELLERÍA, F.: *Pasajes: resumen histórico*. Pasaia: PYSBE, 1952, pgs. 78-79.
- 2 - Archivo Histórico de Protocolos de Gipuzkoa (Oñati) (GPAH-AHPG): 3/312, fols. 75 r. -76 v.
O también vale el permiso concedido a 18 de febrero de 1587 por Hondarribia a Martín Pérez de Beresoi. Éste transporta una carga de 51 quintales de hierro y 300 arcos de fleje, de Irun a Hondarribia; allí, carga en la pinaza de Juanes de Altzate y se dirige a Pasaia, donde vuelve a cargar en la nao de Esteban Mugarrieta, de Hondarribia, para su transporte a Andalucía. Archivo Municipal de Hondarribia (HUA-AMH): C-5-II-5-3.
- 3 - Respectivamente: HUA-AMH: C-5- II-5-1, s. f. (1 y 8 de enero de 1535-III-1 y 8; 1540-II-19; 1540-IV-29); HUA-AMH: C-5-II-5-2, s. f. (1569-III- 9 y 1573-II-10); HUA-AMH: C-5-II-5-1, s. f. (1537-V-4).
- 4 - IRIJOA CORTÉS, I; y MARTÍN SÁNCHEZ, D.: "Erreterria XVI. mende hasieran: merkataritza eta gizartea = Erreterria a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad", *Bilduma*, 24 (2012) (número monográfico).
- 5 - Para el acuerdo, ver Archivo Municipal de Erreterria (EUA-AME): B-6-3-2.
- 6 - Sobre el comercio de entre los siglos XIV-XVI: INCLÁN GIL, E.: "El dinero de la mar": el comercio de la costa vasca con Europa en los siglos XIV al XVI", GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.): *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: Espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en la Edad Media y en la Modernidad*. Bilbao: EHU-UPV, 2005, pgs. 17-78.
- 7 - Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARChV): Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, XCIX r., CXXV r. o CLV v. Cartagena y Ferrol son los puertos con los que se compra Pasaia, por ejemplo en palabras del vecino de Donibane Fernando Gabiria: "que a su juysio e paresçer non ay en toda Espanna nin en otras partes donde este testigo avya andado otro tal puerto como es el del Pasaje synon es el puerto de Cartajena o de Ferrol, que es cabo La Curunna..." (CXLV r.).
- 8 - "It seems that for much of the century Bristol's main links were with the northern towns, such as San Sebastian, Renteria, Fuenterrabia, Bilbao and Pasajes". VANES, J. (ed.): *Documents illustrating the overseas trade of Bristol in the Sixteenth Century*. Bristol: Bristol Record Society, 1979, pg. 21.
- 9 - CARUS-WILSON, E. M.: *The Overseas Trade of Bristol in the later Middle Ages*. New York: Barnes & Noble, 1967, pgs. 102, 110, 137, 147-148, 233, 218, 233 y 276.
También: IRIJOA CORTÉS, I; y MARTÍN SÁNCHEZ, D.: *obra citada* (op. cit.) y BARKHAM, Michael: "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?", *Itsas Memoria*, 3 (2000), pg. 54 (29-75).
De igual modo, en la década de los 70 los vecinos de Erreterria, Martín Igueldo, Pedro Idiazabal o Juan Miguélez Arranomendi mantendrán estrechas relaciones con los mercaderes de Bristol. Además, incluirán Londres en su destino. Allí encontramos al mencionado Idiazabal en 1493, donde ya en 1487 Miguel Pontika se había personado con mercancías tales como grasa de ballena o hierro, por ejemplo. Las relaciones comerciales entre Erreterria y Bristol son tan fluidas a finales del XV y principios del XVI que en Bristol se califican como "de hermandad". IRIJOA CORTÉS, I; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: op. cit.
- 10 - ARChV. Reales Ejecutorias, 321-50 y 243-12.
- 11 - IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D.: op. cit.
- 12 - ARChV. Reales Ejecutorias, 234-43.
- 13 - El 25 de enero de 1560, el vecino de Erreterria Martín Pérez de Sara otorgará un poder para liquidar cuentas con el mercader de Bristol "Un Frecon". Por su parte, en torno a 1564 llegaron al puerto dos barcos de los mercaderes Thomas Daves y William Sanders, cargados de cera, telas y cueros. Así mismo, a fines del siglo XVI, sabemos que además de utilizar Andalucía, Lisboa y Baiona, los vecinos de Bristol emplearon San Sebastián como puerto para el transporte de hierro, sal y aceite de bacalao. GPAH-AHPG:3/2340, s. f. y Gipuzkoako Artxibo Orokorra (GAO-AGG) (Tolosa): CO ECI 186. VANES, J: op.cit., pgs. 117-119, 121, 128 y 146-148.
- 14 - GPAH-AHPG, 3/342, fol. 74 y ss.
- 15 - Lander Zurutuza ha recogido la profesión de Pasaia y Lezo por el Cristo del Buen Viaje, recuperando el relato de Lope Isasti, en el siglo XVII. Así, el primer milagro del Cristo de Lezo lo realizó en favor de los marineros que se encontraban en Terranova: *El año de 1570 habiendo ido a Terranova a la pesqueria de pescado bacallao marineros de Lezo y Pasage en la nao de Vicente Echave, cuyo capitán era Juanes de Lezo se perdió con temporal cerca del puerto, donde iban; y los marineros salieron a tierra nadando, excepto uno que se ahogó. En la tierra no tenían abrigo ninguno, estando mojados y fatigados entre la nieve y los hielos. Fue providencia de Dios, que hallaron en la rivera un barrilejo de pólvora, que la mar echó de la nao perdida, que estaba mojada hecha una pasta, y habiendo hecho diligencias porque prendiera fuego, para calentarse, no les aprovechó. Salió un marinero de Lezo llamado Tomas García de Hureder y dijo con grande fe, ea, señores, encomendémonos al Santo Crucifixo de Lezo con una misa, y nuestra romería, que Dios nos ayudará por esta devocion. Ofrecieronla todos, y puesta la pólvora (así mojada) sobre unas yerbas, tomaron dos guijos y dando golpes con ellos, prendió fuego la pólvora mojada, y ardieron los palillos de pino, que tenía encima, y se hizo una hoguera, de tal manera que las yerbas verdes ardian. Calentáronse, y enjugaron la ropa, y dando gracias á Dios fueron caminando á otro puerto seis leguas de allá, á donde hallaron una nao de su tierra y embarcados en ella vinieron en salvamento, cumplieron su promesa. Está recibida informacion por mandado del Obispo de Pamplona Fray D. Mateo de Burgos el año 1605".*
<http://landerzurutuza-archives.blogspot.fr/2011/12/el-santo-cristo-de-lezo-y-la-comision.html>
ISASTI, Lope Martínez de: *Compendio Historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*. San Sebastián: Ignacio Ramón Baroja, 1850 (edición facsímil de Amigos del Libro Vasco, 1985), pgs. 240-241.
Etخابe, sin embargo, no obtuvo tanta ayuda de Cristo en el siguiente viaje, tal y como recoge Zurutuza. *Y que tambien ha oído decir este testigo que habiendose perdido el dicho Vicenz de Echabe con su pinaza y gente en el puesto que llaman Atsabarace, aquella mesma noche oyeron sobre el Sancto Crucifixo entre las once y las doce de la noche grande ruido como de abes. Y era la mesma hora en que se anegó la dicha pinaza.*
http://landerzurutuza.blogspot.fr/2006_02_01_archive.html

- 16 - INCLAN, E.: *op. cit.*
- 17 - IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasaia: hastapenak = orígenes*. Pasaia: Udala, 2009.
- 18 - ARChV. Pleitos Civiles, Taboada, Olvidados, 580-1, 37.
- 19 - ARChV. Pleitos Civiles, Varela, Fenecidos, 754-6.
- 20 - IMIZCOZ, J. M.ª: "Hacia nuevos horizontes (1516-1700)", ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Donostia-Hondarribia: Udala-Nerea, 2000, pgs. 87-180.
- 21 - ARChV. Pleitos Civiles, Taboada, Olvidados, 580-1.
Para las relaciones vasco-flamencas de la época: PRIOTTI, J.-Ph.: *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbao: Bizkaiko Foru Aldundia, 2005.
Especialmente los datos al respecto de los impuestos sobre lana ofrecidos por LAPEYRE, H.: "Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II", BEHSS, 5 (1971), pgs. 181-191.
También Eduardo Inclán explica que Bilbo, Donostia, Deba o Pasaia tuvieron una gran relación comercial con las plazas del Norte de Europa durante el XVI, a pesar de constatar el descenso desde los años 50 (INCLÁN GIL, E.: *op. cit.*, pgs. 41-42).
- 22 - ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Balboa. Fenecidos, 673-1.
- 23 - GPAH-AHPG: 3/306, fols. 3 r.-7 v.; GAO-AGG: CO EEJ 55.
- 24 - Son datos de Casado Alonso. CASADO ALONSO, H.: "El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)", *Itsas Memoria*, 4 (2003), pgs. 165-192. Los dirigidos por Juan Martínez Iturain -"San Esteban"- y Antonio Urkiola -"San Salvador"- los hemos incluido en Lezo y Getaria, respectivamente.
- 25 - Aunque hoy pueda parecer imposible, los ejemplos anteriores refrendan que además de las comunidades pasaitarras, las principales actividades económicas de Erretereria aparecen ligadas al mar. Más ejemplos en el testamento de Onofre Isasti, a 5 de enero de 1569: GPAH-AHPG: 3/938, fols. 37 r.-39 v.
- 26 - ARChV. Civiles. Moreno, Fenecidos, 58-9.
- 27 - Para los datos de 1488: ARChV: Reales Ejecutorias, 14-33, 3 v.-4 r.; para los de 1541: AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. Donostia: Kutxa, 1991, I, 342-343 pgs.
- 28 - AZPIAZU ELORZA, J. A.: "Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia", *Itsas Memoria*, 3, pgs. 77-97.
- 29 - BARKHAM HUXLEY, M.: *op. cit.*, pgs. 43, 47-48, 51-52 y 63-65.
- 30 - A este respecto resultan significativos los datos de embarcaciones matriculadas en Gipuzkoa. De una lista de 82 naves, 6 están en construcción. En Donostia, incluyendo Pasaia, tenemos 36: 16 naos o galeones y 20 carabelas. De las 33 naves aprestadas, 8 van a Flandes (3 de ellas con lana) y otras tantas a Andalucía; 5 se encontraban en Levante y 2 en Galicia, precisamente a la ballena. De las que corresponden a Erretereria, 2 naos están en o en ruta de Galicia; y otras dos en Inglaterra. Pero, de los datos de la lista, se desprende que el destino principal es Irlanda, puesto que 11 (un tercio de ellas) se encontraba en esa isla, 10 pescando y 1 comerciando. ARChV. Reales Ejecutorias, 243-12. "Otelin" también aparece en 1506, junto Milber, en el viaje de la nao "Madalena" de Pasaia (<http://www.historyireland.com/volumes/volume9/issue3/features/?id=248>). Por otro lado, en 1513 el vecino de Hondarribia Domingo Colunga mantiene un pleito con el concejo de San Juan, por el impago del correspondiente impuesto sobre la venta de pescado seco traído en 1511 desde Irlanda. Archivo General de Simancas (AGS): RGS. 1513-VII, caja 2, fol. 815. ARChV: Reales Ejecutorias, 235-49. ARChV: Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1. Citados por BARKHAM, M.: *op. cit.*, pgs. 49-53. HUA: E-7-I-1-4, fols. 72 r., 73 .r-v. (año 1553) e IRIXOA CORTÉS, I., *op. cit.*, pg. 61.
- 31 - BARKHAM HUXLEY, M.: *op. cit.*, pgs. 56-57.
- 32 - IMIZCOZ, J. M.ª: *op. cit.*, pg.124.
- 33 - PUA: 1665-3.
- 34 - AGS. Guerra y Marina. Secretaría de Mar y Tierra, 341/79.
- 35 - GPAH-AHPG: 3/2340, s. n. En torno al bacalao: ARChV. Civiles. Zarandona y Wals, Fenecidos 192/4 (1559-1592); GAO-AGG: CO ECI 116 (1567); ARChV. Civiles. Zarandona y Wals. Fenecidos, 172-1 (1562-1564); ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Balboa. Olvidados, 318-3 (1596-1598).
- 36 - Este, marido de Margarita Muru, poseyó, por cierto, otro galeón de nombre "San Juan". GAO-AGG: CO ECI 404, CO MEJ 220, CO MCI CO MCI 870 y GPAH-AHPG: 2/3101, fols. 71 r.-v. y 3/3241, fol. 111.
- 37 - AZPIAZU, J. A.: *Mercaderes...*, *op. cit.*, I, pgs. 370-374. Sobre el interés en las barbas de ballena a finales del XVII GPAH-AHPG: 2/1760, s. f. (26 de febrero de 1678).
- 38 - GAO-AGG: CO ECI 133. Lo mismo en 1579, HUA: E-6 -VI-6-10.
- 39 - HUA: C-5-II-5-2, s. f. 1 de marzo de 1571 y 21 de abril de 1573.
- 40 - BARKHAM HUXLEY, M.: *op. cit.*
- 41 - GPAH-AHPG: 3/2009, fols. 121 r.-123 r.
- 42 - GPAH-AHPG: 3/2340, fols. 7 r.-v.
- 43 - GAO-AGG: CO ECI 619 y EEJ 28.
- 44 - GAO-AGG: CO MCI 581.
- 45 - PUA: 1627-2, fol. 51.
- 46 - IMIZCOZ, J. M.ª: *op. cit.*, pg. 127.
- 47 - PUA: 1666-3, fols. 133 r.-134 r. Sobre el pleito, PUA: 1626-3, fols. 71 r.-72 v.
- 48 - EUA: C-5-I-1-15.

- 49 - MURUGARREN ZAMORA, L: "Cuaderno de extractos de los acuerdos del Ayuntamiento de San Sebastián", BEHSS, 30 (1996), pg. 291-504.
- 50 - ARChV. Reales Ejecutorias, 1222-4. Para ejemplos parecidos, ARChV. Pleitos Civiles. Varela. Fenecidos, 990-1 (años 1570-73).
- 51 - La nao "Nuestra Señora de Itziar" de Deba, embargada en 1567, estaba fletada por Juan Gaintza, vecino de Deba, y el donostiarra Martín Cardel para dirigirse a la caza de ballenas.
- Así mismo, Domingo de Sorasua, vecino de Deba y capitán de una nao del mismo nombre, demandó a los hermanos Santiago y Esteban de Santiago por incumplimiento del contrato de afletamiento que tenían acordado para dirigirse a Terranova. Según lo dispuesto en la escritura, la nao partiría de Pasaia y volvería a la bahía con 1.400 barricas de grasa.
- Por otro lado, en 1570, el capitán donostiarra Juan Etxezarreta le vendió 200 barricas de saín a Diego de Zugazti, vecino de Elgoibar. En aquel momento el navío de Etxezarreta se encontraba surto en Pasaia, recién llegado de Terranova. Por el acuerdo firmado entre ambos, Zugazti cargaría las barricas en dos azabras. El objetivo era llevarlas a Deba y desde aquí transportar el material a Vitoria y otros lugares.
- AGS. CMH. Contaduría del Sueldo, 2ª Serie, L 197. ARChV. Reales Ejecutorias, 1526-13. AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social...*, op. cit., I, pgs. 334-335.
- 52 - HUXLEY, S. (coord.): *Itsasoa, 3: Los vascos en el marco del Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*. Donostia: Etor, 1987.
- VELASCO, Manuel: "Balleneros vascos en Islandia". *Borealidad*, 3-1 (2009). <http://www.borealidad.com.ar/balleneros-vascos-en-islandia/>
- 53 - Archivo Histórico Nacional (España) (Madrid): Consejos Suprimidos. Consejo de Castilla. Consejo Pleno. Archivo Antiguo, 7176-97.
- 54 - Para esta información del siglo XVII, véase GPAH-AHPG: 2/1000, 260 r.-261 v.; 2/1757, 37 r.-v.; Museo Naval (Madrid). Vargas Ponce, tomo II, doc. 81; tomo 3B, doc. 15; y III tomo, docs. 78, 79, 80 y 91.
- 55 - GPAH-AHPG: 2/1761, fol. 30 r.
- 56 - ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1332-1, fol. 120 r.
- 57 - GPAH-AHPG: 3/295, fols. 32 -33.
- 58 - Esa palabra la podemos ver, por ejemplo, en 1531: GPAH-AHPG: 3/301, fols. 13 r.-14 r.
- 59 - "el pedaço del solar (...) que detrás la dicha plaça hasya la mar hera vasio como sablera e a poder de echar vascosydad e vasuras e piedras e lastre que de los navios echavan...". ARChV. Civiles. Quevedo, Fenecidos, 1349-2, fol. 186 r. (año 1520).
- 60 - El muelle como parte inherente de la casa puede verse a lo largo de los siglos en: GAO-AGG: CO ECI 605 (1582); GPAH-AHPG: 3/512, fols. 200-201(1658); 2/1756, fols. 19-20 (1672); 2/1758, fols. 21-22 y 74 (1676); o GAO-AGG: UCI 1489 (1758).
- 61 - EUA: C-5-I-1-10, fol. 228 r.
- 62 - PUA: 1627-2, fol. 59 r. y ss.
- 63 - PUA: 1682-2.
- 64 - PUA: 1862-2.
- 65 - LARRAÑAGA ZULUETA, M.; y TAPIA RUBIO, I.: *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I* (1186-1479). San Sebastián: Eusko Ikaskuntza, 1993, doc. XXVI.
- IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasaia: hastapenak...*, op. cit., pg. 74-75.
- 66 - En palabras de CIRIQUIAIN-GAIZTARRO "...el puerto de Pasajes fué una víctima de su emplazamiento geográfico. Por eso no hubo un muelle donde pudieran atracar los barcos". *Los puertos marítimos vascongados*. San Sebastián: Biblioteca Vascongada de Amigos del País, 1951, pg. 111.
- 67 - ITURRIOZ TELLERÍA, F., op. cit., pg. 3 y 136. Cfr. ODRIOZOLA OYARBIDE, M.ª L.: "Ontzigitza = La industria de la construcción naval", UNSAIN AZPIROZ, J. M.ª: *Pasaia: Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. San Sebastián: Museo Naval, 1999, pgs. 146-151.
- 68 - MURUGARREN, L.: op. cit., pgs. 295-296.
- 69 - HUA: C-5-II-5-2 (6 de septiembre).
- 70 - IRIXOA CORTÉS, I.: op. cit., pg. 76 y nota 170.
- 71 - Así mismo, en febrero de 1521 el regimiento de Erretereria regulaba, a través de una ordenanza, el corte de madera, debido a la falta de material para la construcción de casas, naos y fustas. Véase IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D.: *Erretereria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Erretereria: Ayuntamiento de Erretereria, 2012, pgs. 282-283 (recurso electrónico disponible en: <http://www.erretereria.net/eu/html/41/3863.shtml>).
- 72 - ARChV. Pleitos Civiles. Pérez Alonso, Fenecidos, 1668-4. ARChV. Reales Ejecutorias, 360-15.
- 73 - ARChV. Reales Ejecutorias 360-15, fol. 3 r. IRIXOA CORTÉS, I., op. cit., pg. 76.
- 74 - GAO-AGG: CO MCI 74.
- 75 - GAO-AGG: CO MEJ 23.
- 76 - GAO-AGG: CO ECI 619.
- 77 - GPAH-AHPG: 3/310, fols. 11 r.-v.
- 78 - GPAH-AHPG: 3/324, fols. 74 r. -76 v.
- 79 - GPAH-AHPG: 3/312, fols. 44 r.
- 80 - INCLÁN GIL, E., op. cit., pg. 39; ITURRIOZ TELLERÍA, F., op. cit., pgs. 16-17 y 136.
- 81 - GAO-AGG: CO MEJ 23.
- 82 - ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.; y SESMERO CUTANDA, E.: "Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)", *Itsas Memoria*, 3 (2000), pg. 694 (685-710).

- 83 - Sobre ello, INCLÁN GIL, E.: *op. cit.*, pgs. 26-27.
- 84 - ARANBURU AMILLETA, A.; y ETXEBERRIA ANDUEZA, B.: *Zeharrolak Urola Garaian*. Legazpi: Lenbur fundazioa, 2007.
- 85 - Más datos en ARChV. Civiles. Quevedo, Fenecidos, 2732-1.
- 86 - ITURRIOZ TELLERIA, F.: *op. cit.*, pgs. 30-31.
- 87 - ODRIOZOLA, L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002, pg. 160.
- 88 - GPAH-AHPG: 3/413, fols. 101 r.-103 r.
- 89 - J. A. Sáez García es, sin duda alguna, el historiador que más ha indagado sobre las fortificaciones de Pasaia. En el siguiente enlace, <http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria5/saezgarcia.pdf>, además de Santa Isabel, recoge información sobre los demás fuertes y aporta numerosas referencias a los diversos trabajos que ha venido realizando.
- 90 - AGS. Guerra y Marina, Libros de Registro, Libro 51, fol. 16; HUA, E-5-II-2-2; y AGS, Guerra y Marina, Secretaría de Mar y Tierra, legajos 784, 785, 863 y 872 .
IRIXOA CORTÉS, I., *op. cit.*, p. 103; ZAPIRAIN KARRIKA, D.: *Pasaia 1805-2005: 200 urteko batasuna = 200 años de unidad*. Pasaia: Udala, 2005, pgs. 39 y XIV-XV; y AGS, Guerra y Marina, Secretaría de Mar y Tierra, legajos 784, 785, 863 y 872.
- 91 - Véase también AGS. CMH. Contaduría del sueldo, 2ª serie, legajo 25.
- 92 - Véase BANÚS Y AGUIRRE, J. L.: *El Archivo Quemado. Inventarios antiguos del acervo documental de la M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastián antes de la destrucción de 1813*. San Sebastián: Dr. Camino, 1986, pgs. 180-81 y 185; IDEM: "La cadena del Pasaje", BEHSS, 11 (1987), pgs. 475-477; y FELIÚ CORCUERA, A.; SAN BAUDELIO ARANA, J. A.: *La torre del almirante y su cadena. Bogando por la historia del viejo Passages*. Pasaia: Pasaiaiko Portuko Agintaritzza-Autoridad Portuaria de Pasajes, 2009. Véase también GAO-GAO, JD IM 2/13/20.
- 93 - EUA, A-1-2, 4ª pieza, fols. 48 r.-v.
- 94 - Debemos mencionar, otra vez, los trabajos de Sáez García. Por ejemplo, SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio: "Las fortificaciones costeras en Gipuzkoa (ss. XVI-XV)", *Itsas Memoria*, 6 (2009), pgs. 113-132 (http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria6/113-132_saezgarcia.pdf).
- 95 - PUA: Libro de actas de 1838 (31 de agosto; 9 de septiembre y 31 de diciembre).
- 96 - ZAPIRAIN, D. MORA, J.C.: *Besarkadak = El Convenio*. Bergara: Udala, 2011.
- 97 - El testimonio lo recogió Iturrioz en su trabajo citado. No cita dónde se encuentra el documento original, pero sí mencionaba que estaba dirigido al Rey. En el documento se recogía los servicios que los principales miembros de la comarca había prestado al monarca, y también las numerosas desgracias que ello llevó aparejadas.
- 98 - Por su parte, Errenteria, además de los datos de Villalobos, fue documentado denuncias y recopilando argumentos. Todo ello puede verse en EUA: C-5-I-3. El informe y plano de Villalobos, por su parte, se encuentra en la Biblioteca Nacional (España): Mss/18654/4. Así mismo, véase GOIENETXE PATRON, R.: *op. cit.*
- 99 - GARATE OJANGUREN. M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián: Doctor Camino, 1990; VIVAS PINEDA, G.: "Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas", *Itsas Memoria*, 2, (1998), pg. 267-295; VIVAS PINEDA, G.: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas: Fundación Polar, 1998; DÍAZ-TRECHUELO, L.: "La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa", *Itsas Memoria*, 4 (2003), pg. 369-381; ZURBANO MELERO, J.-G.: "Comercio y desarrollo pesquero", UNSAIN, J. M.^a (dir.): *Pasaia...*, *op. cit.*, pg. 32-40 (15-73); ARTOLA, M.: "La rueda de la fortuna: 1700-1864", ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. San Sebastián: Nerea-Ayuntamiento de San Sebastián, 2000, pg. 198-205 (181-282).
- Y, así mismo, en el resumen publicado en la siguiente dirección: <http://www.efemeridesvenezolanas.com/html/compania.htm>, donde se encontrará un aspecto poco conocido o poco divulgado entre nosotros. A saber, la actitud que mantuvieron los propios venezolanos contra la Compañía.
- 100 - HUA: C-5-I-25-3 (año 1733).
- 101 - ZAPIRAIN KARRIKA, D.: *Gizarte kontrolaren aldetak: polizia-ren sorrera Gipuzkoan*. Bilbao: Universidad de Deusto, 2009.
- 102 - HUSSEY, R. D.: *The Caracas Company*. 1728-1784. Cambridge: Harvard University Press, 1934, apéndice 2.
- 103 - GAO-AGG: CO UCI 1631.
- 104 - GPAH-AHPG: 2/3689, fols. 206 r.-207 v.
- 105 - GPAH-AHPG: 2/1000, fol. 202.
- 106 - GPAH-AHPG: 3/3457, fols. 169 r.-170 v. Relatado por el tonelero Elosegi, de Donibane, y por el contraamaestre Casares.
- 107 - HUA E-7-II-35-10 y E-7-II-47-8, y GPAH-AHPG: 3/3461, fols. 25 r.-26 v.
- 108 - GPAH-AHPG: 3/3454, fols. 104 r.-105 v.; GPAH-AHPG: 3/3458, fols. 50 r.-51 v.; y GPAH-AHPG: 3/3459, fols. 63 r.-64 r.
- 109 - GAO-AGG: JD IM 2/8/31. Un caso similar aparece en AHN. Consejos Suprimidos. Consejo de Castilla. Sala de Gobierno. Expedientes de Gobierno y Oficio, 101614.
- 110 - Respectivamente,, GPAH-AHPG: 3/3449, fols. 260 r.-261 r.; GPAH-AHPG: 3/3451, fols. 141 r.-142 v.; GPAH-AHPG, 3/3455, fols. 127 r.-128 r.; GPAH-AHPG: 3/3456, fols. 190 r.-191 r. y 226 r.-227 r.; y GPAH-AHPG: 3/3460, fols. 87 r.-88 r.
- 111 - Archivo Diocesano de Pamplona (IEA-ADP): OIlo, 1685-17. GPAH-AHPG: 3/3499, fols. 109 r.-111 r., 119 r.-120 r. y GPAH-AHPG: 3/3450, fols. 285 r.-286 r.
- 112 - GPAH-AHPG: 3/3450, fols. 80 r.-81 r.
- 113 - GPAH-AHPG: 3/3449, fols. 69 r.-70 v., 89 r.-91 v. y 349 r.-350

- v.; GPAH-AHPG: 3/3449, fols. 260 r.-261 r.; y GPAH-AHPG: 3/3450, fols. 10 r.-11 v.
- 114 - GPAH-AHPG: 3/3450, fol. 24 r.; GPAH-AHPG: 3/3451, fols. 146 r.-147 r.; y GAO-AGG, MCI 3826.
- 115 - GPAH-AHPG: 3/3458, fols. 52 r.-53 v.
- 116 - GPAH-AHPG: 3/3449, fol. 240. HUA: E -7-IV-12 y 14; HUA: E -7-I-70-5; y HUA: E-7-II-45-11.
- 117 - Fuente: HUSSEY, R. D., *op. cit.*
- 118 - ZAPIRAIN KARRIKA, D., *op. cit.*, pg. 54-55 y JIMENEZ DE ABERASTURI CORTA, J. C. (dir.): *Historia de Rentería*. Errenteria: Ayuntamiento de Errenteria, 1996, pg. 108-109. Cfr. ZAPIRAIN KARRIKA, D.; e IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasaí: hiri-garapena = desarrollo urbano*. Pasaia: Udala, 2010, pg. 16-19.
- 119 - Respectivamente, GPAH-AHPG: 3/2580, fols. 378 r.-382 v.; y GPAH-AHPG: 3/2558, fols. 223 r.-225 r. Elormendi era un hombre conocido. Además de ejercer diversos cargos concejiles de San Pedro en 1770, 1786 y 1801, en 1772 fue arrendatario de la sisa y era propietario de las caserías de Elormendi y Elizondo.
- 120 - GAO-AGG, CO ECI 3821; GPAH-AHPG: 3/3462, fol. 34 r.-v.; o GAO-AGG, CO UCI 1609.
- 121 - ZAPIRAIN KARRIKA, D., *op. cit.*, pg. 63; MORA AFAN, J. C., *op. cit.*, pg. 78.
- 122 - GPAH-AHPG: 3-3461, fols. 93 r.-v. Véase también PUA: 1603-1, fols. 168 v.-170 r.; PUA: 1671-7, 1º doc. y PUA: 1629-2, 8º doc.
- 123 - Sobre esto último, PUA: Actas municipales, fol. 5. En cuanto a las demás actuaciones, PUA: Actas municipales (9 de agosto de 1793), GPAH-AHPG: 3/3462, fols. 27 r.-30 r.; 9 de mayo de 1788). Véase también PUA: Actas municipales, fol. 41 (17 de mayo de 1801).
- 124 - MORA AFAN, J. C., *op. cit.*, pg. 78 y 102-107; ZAPIRAIN KARRIKA, D., *op. cit.*, pg. 75.
- 125 - HUA: E-7-III-14-1.
- 126 - ITURRIOZ, F., *op. cit.*, pg. 201-203 y 208; ASTIAZARAN, M.^a I.: "Iglesia parroquial de Pasajes San Pedro", BEHSS, 10 (1976), pg. 53-95; y MORA AFÁN, J. C., *op. cit.*, pg. 80-82.
- 127 - GPAH-AHPG: 3/3460, fols. 28 r.-29 r.
- 128 - SUSTAETA, J. M.: "Las tallas o incisiones de la puerta 'Lintxua' de la Basílica del Santo Cristo de Bonanza", *Anuario de Eusko-Folklore*, XXII (1967-1968), pg. 186-206.
- 129 - MORA AFÁN, J. C., *op. cit.*, pg. 43 y ss.; ITURRIOZ, F., *op. cit.*, pg. 65-68. Su espacio lo ha ocupado el nuevo aparcamiento de Donibane.
- 130 - GPAH-AHPG: 3/2593, fols. 185 r.-186 r.; 192 r.-193 r.; GPAH-AHPG: 3/3470, fols. 85 r.-87 r. y 129 r.-v.; GPAH-AHPG: 3/3471, fols. 132 r.-133 v.; GAO-AGG, JD IM 2/13/79; GPAH-AHPG: 3/25, fols. 144 r.-v.; GPAH-AHPG: 3/3470, fols. 75 r.-76 v. y 108 r.-109 v.
- 131 - GPAH-AHPG: 3/3474, fols. 152 r.-155 r.
- 132 - PUA: Actas municipales, fol. 89 fol. (22 de agosto) y GPAH-AHPG: 3/3481, fols. 81 r.-82 v.
- 133 - PUA: Actas municipales, fol. 154 v.; GPAH-AHPG: 3/3482, fols. 249 r.-256 r. y 336 r.-343 v.; GPAH-AHPG: 3/2339, fols. 147 r.-151 r.; y GPAH-AHPG: 3/3236, fols. 71 r.-73 r. y 77 r.-80 r.
- 134 - PUA: Actas municipales, fols. 172, 175 y 177 v. En 1846, sin embargo, se concedió una licencia para poder construir una corbeta en la plaza de Donibane (GPAH-AHPG: 3/3234, fols. 162-164).
- 135 - PUA: Actas municipales, fol. 188 v.
- 136 - GPAH-AHPG: 3/3234, a partir del fol. 192.
- 137 - PUA: Actas municipales, fols. 4 y 25; GPAH-AHPG: 3/3239, fols. 253 r.-255 v.; y GPAH-AHPG: 3/3240, fols. 193 r.-194 v.
- 138 - PUA: Actas municipales, fol. 50 (23 de noviembre).
- 139 - PUA: 1671-1.
- 140 - PUA: Actas municipales, fols. 140 y 166 (12 de mayo de 1861 y 22 de marzo de 1863). Véase también *ibidem*, fols. 168 y 171 v.
- 141 - GAO-AGG: JD IM 23-26.
- 142 - Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia (AAPP): legajo 103, expediente sin numerar.
- 143 - 7 de octubre. PUA: Actas municipales, fol. 43 y ss. Véase también GAO-AGG, JD IT 1496/2614; y PUA: Actas municipales, fols. 99, 117, 120, 162 y 163.
- 144 - PUA: Actas municipales, fol. 162 (12 de octubre de 1886).
- 145 - AAPP: legajo 105, expediente 5.
- 146 - Gaskue también participó en otras empresas de la bahía (<http://www.ehu.es/ituna/pdf/ElConciertoEconomicoConElEstado.pdf>).
- 147 - AAPP: legajo 363.
- 148 - AAPP: legajo 27.
- 149 - PUA: Actas municipales, fols. 51 v. e *ibidem*, fols. 67 r.-68 r. (20 de febrero de 1902).
- 150 - ZURBANO MELERO, J-G.: "Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)", *Itsas Memoria*, 2 (1998), pgs. 338 y 344-346 (327-362); GAO-AGG: JD IT 4053 a 7371; y GAO-AGG: JD IT 4053 a 7374.
- 151 - AAPP: expediente 11.
- 152 - GPAH-AHPG: 3/3624, fols. 1242-1243; *Vida Marítima* (1904); ZURBANO MELERO, J-G.: "Una aproximación...", *op. cit.*, pg. 338, 341 y 342.

- 153 - PUA: Actas municipales, fols. 183 v. y 230 r. (28 de octubre de 1917). ZURBANO MELERO, J.-G.: "Una aproximación...", *op. cit.*, pg. 339, nota 53.
- 154 - HERRERAS, B.; y ZALDUA, J.: "Pasaia: Industria eta Ondarea", ZAPIRAIN KARRIKA, D. (dir.): *Ondare Industrialia Pasaia = Patrimonio Industrial en Pasaia*. Pasaia: Pasaia Udala, 2007, pg. 35. ZURBANO MELERO, J.-G.: "Una aproximación...", *op. cit.*, pg. 342 y PUA: Actas municipales, p. 2. Además de Ascorreta, en San Pedro también se ubicarán los astilleros Mamelena.
- 155 - AAPP. *Proyecto de varadero en Pasajes de San Pedro* espedientea.
- 156 - AAPP: expediente 363.
- 157 - HERRERAS, B.; y ZALDUA, J., *op. cit.*, pg. 22-24; ZURBANO MELERO, J.-G.: "Una aproximación...", *op. cit.*, pg. 349-354.
- 158 - Para los proyectos de diversos astilleros, véase AAPP: expedientes 143, 333, 340 y 343, y PUA: Actas municipales, fol. 117 v. (1 de septiembre de 1928).
- 159 - Archivo Histórico Provincial de Zaragoza: P/1-147-2.
- 160 - *Vasconia Industrial y Pesquera*, 14. Número extraordinario dedicado a la Asamblea de Pesca Marítima Vasca (octubre-1925); pg. 28.
- 161 - AAPP: expediente 28 y PUA: Actas municipales, fol. 155 v. (9 de marzo de 1929).
- 162 - PUA: Actas municipales, fol. 219 v.
- 163 - HERRERAS, B.; y ZALDUA, J., *op. cit.*, pg. 23-24 y HERRERAS, B.: "Pasaia bere ondareaz = Pasaia a través de su patrimonio", UNSAIN AZPIROZ, J. M.ª: *Pasaia...*, *op. cit.*, pg. 226 (204-261).
- 164 - PUA: Actas municipales, fols. 72 r. y 86 v.-87 r. (8 de mayo y 5 de junio).
- 165 - PUA: Actas municipales, fols. 197 v. (5 de febrero de 1938) y 145 v. (6 de febrero de 1932).
- 166 - ZURBANO MELERO, J.-G.: "El puerto pesquero de Pasajes, 1920 – 2000. Una visión de la pesca en Guipúzcoa durante el siglo XX. Estructura empresarial, cambio técnico y pesquerías." <http://www.unizar.es/eueez/cahe/zurbano.pdf>
- 167 - Véase la nota XIII.

BIBLIOGRAFÍA Y RECURSOS ELECTRÓNICOS

- ALONSO OLEA, E. (ed.): *El Concierto Económico con el Estado*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia-Euskal Herriko Zuzenbide Historikorako Institutua, 2003 (<http://www.ehu.es/ituna/pdf/ElConciertoEconomicoConElEstado.pdf>).
- ARANBURU AMILLETA, A.; y ETXEBERRIA ANDUEZA, B.: *Zeharrolak Urola Garaian*. Legazpi: Lenbur fundazioa, 2007.
- ARTOLA, M.: “La rueda de la fortuna: 1700-1864”. ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Hondarribia: Donostia: Udala; Hondarribia: Nerea, 2000, pgs. 181-282.
- ASTIAZARAN, M.^a I.: “Iglesia parroquial de Pasajes San Pedro”, *BEHSS*, 10 (1976), pgs. 53-95.
- AYERBE IRIBAR, M.; y FERNÁNDEZ ANTUÑA, C.: “Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Gipuzkoa)”, *Itsas-Memoria*, 3 (2000), pgs. 649-663.
- AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. San Sebastián: Kutxa, 1991 (dos tomos).
- AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia”, *Itsas Memoria*, 3 (2002), pgs. 77-97.
- BANÚS Y AGUIRRE, J. L.: “La cadena del Pasaje”, *BEHSS*, 11 (1987), pgs. 475-477.
- BANÚS Y AGUIRRE, J. L.: *El Archivo Quemado. Inventarios antiguos del acervo documental de la M. N. y M. L. Ciudad de San Sebastián antes de la destrucción de 1813*. San Sebastián: Dr. Camino, 1986.
- BARANDIARAN IRIZAR, F.: *La comunidad de pescadores de bajra de Pasajes de San Juan (ayer y hoy). Estudio antropológico*. Oiartzun: Danona, 1982.
- BARKHAM HUXLEY, M.: “Las pequeñas embarcaciones costeras vascas en el siglo XVI: notas de investigación y documentos de archivo sobre el ‘galeón’, la ‘chalupa’ y la ‘pinaza’”, *Itsas Memoria*, 2 (1998), pgs. 201-222.
- BARKHAM HUXLEY, M.: “The Spanish Basque Irish Fishery & Trade in the Sixteenth-Century”, *History Ireland*, 9 (2001), pgs. 12-15. (<http://www.historyireland.com/volumes/volume9/issue3/features/?id=248>).
- BARKHAM, M.: “La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?”, *Itsas Memoria*, 3 (2000), pgs. 29-75.
- BARRIO OLANO, M.; y BERASAIN SALVARREDI, I. (coord.): *El retablo de la Coronación de la Virgen. Erretería. / Ama Birjinaren Koroatzea erretablea. Erretería* (en prensa).
- CARUS-WILSON, E. M.: “The Overseas trade of Bristol”, POWER, E. y POSTAN, M. M. (eds.): *Studies in English trade in the Fifteenth century*. Londres: Routledge & Kegan Paul Ltd., 1966, pgs. 183-246.
- CARUS-WILSON, E. M.: *The Overseas Trade of Bristol in the later Middle Ages*. New York: Barnes & Noble, 1967.
- CASADO ALONSO, H.: “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”, *Itsas Memoria*, 4 (2003), pgs. 165-192.
- CIRIQUIAIN-GAIZTARRO, M.: *Los puertos marítimos vascongados*. Donostia: Biblioteca Vascongada de Amigos del País, 1951.
- DÍAZ-TRECHUELO, L.: “La Real Compañía de Filipinas en Guipúzcoa”, *Itsas Memoria*, 4 (2003), pgs. 369-381.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.; y SESMERO CUTANDA, E.: “Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)”, *Itsas Memoria*, 3 (2000), pgs. 685-710.
- FELIÚ CORCUERA, A.; SAN BAUDELIO ARANA, J. A.: *La torre del almirante y su cadena. Bogando por la historia del viejo Passages*. Pasaia: Pasaiaiko Portuko Agintaritzza-Autoridad Portuaria de Pasajes, 2009.
- FERRERIA PRIEGUIE, E. M.^a: Galicia en el comercio marítimo medieval. A Coruña: Fundación Pedro Marrié de la Maza, 1988.
- GARATE OJANGUREN, M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. San Sebastián: Dr. Camino, 1990.
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: “Casa Ciriza contada por Don Miguel Ciriza”. *BEHSS* 38, (2004), pgs. 515-669.
- GARCÍA-ORELLÁN, R.; HIDALGO, B.: *Hombres de Terranova: la pesca del bacalao (1926-2004)*. Pasaia: Rosa García-Orellán, 2004.
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: *Mujer pasaitarra en el pasado siglo XX*. San Sebastián: Michelena, 2011.
- GOIENETXE PATRON, R.: “El informe Villalobos sobre el puerto de Pasaia (1617) ó Cuatrocientos años de propuestas para una ordenación lógica y racional del puerto y su gobierno”, *BEHSS*, 43 (2011), pgs. 419-470.
- FLAVIN, S.; y JONES, E. T. (eds.): *Bristol's Trade with Ireland and the Continent, 1503-1601: The Evidence of the Exchequer Customs Accounts*. Dublin: Four Courts Press- Bristol Record Society, 2009.

- HERRERAS, B.; ZALDUA, J.: “Pasaia: Industria eta Ondarea”, ZAPIRAIN KARRIKA, D. (dir.): *Ondare Industriala Pasaia = Patrimonio Industrial en Pasaia*. Pasaia: Pasaiaiko Udala, 2007, pgs. 15-40.
- HUSSEY, R. D.: *The Caracas Company. 1728-1784*. Cambridge: Harvard University Press, 1934.
- HUXLEY, S.: “Los balleneros vascos en Canadá entre Cartier y Champlain”, *BRSBAP*, 35 (1979), pgs. 3-24
- HUXLEY, S. (coord.): *Itsasoa, 3: Los vascos en el marco del Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*. San Sebastián: Etor, 1987.
- HUXLEY, S.; y BARKHAM, M.: “Una nota acerca de cinco precios vascos documentados del siglo XVI en puertos del sur de Labrador”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pgs. 771-773.
- IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI* (documentos de la época). San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 1944.
- IMIZCOZ, J. M.: “Hacia nuevos horizontes (1516-1700)”, ARTOLA, M. (ed.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. San Sebastián: Ayuntamiento -Nerea, 2000, pgs. 87-180.
- INCLÁN GIL, E.: “El dinero de la mar’: el comercio de la costa vasca con Europa en los siglos XIV al XVI”, GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (ed.): *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: Espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en la Edad Media y en la Modernidad*. Bilbao: EHU-UPV, 2005, pgs. 17-78.
- IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasaia: hastapenak (XIV-XVI. mendeak) / Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*. Pasaia: Pasaiaiko Udala, 2009.
- IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D.: *Erretería a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Erretería: Erreteríaiko Udala, 2012 (balia-bide elektronikoa, honako helbidean eskuragarri: <http://www.erreteria.net/eu/html/41/3863.shtml>).
- IRIJOA CORTÉS, I.; y MARTÍN SÁNCHEZ, D.: “Erretería XVI. mende hasieran: merkataritza eta gizartea = Erretería a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad”, *Bilduma*, 24 (2012) (número monográfico).
- IRIXOA CORTÉS, I.: “Atzerritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaia badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera)”, *BEHSS*, 45 (2012), pgs. 15-125.
- IRIXOA CORTÉS, I.: “Portu aprobetxamendua eta gatazka: Donostia eta Pasai San Pedroren arteko harremanak Erdi Aro amaieran (1397-1503)”, *Itsas Memoria*, 7 (2012) (http://untzimuseoa.net/images/itsas_memoria_07/07_iagoirioa_amplia_azkena.pdf).
- ISASTI, Lope Martínez de: *Compendio Historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*. San Sebastián: Ignacio Ramón Baroja, 1850 (edición facsímil de Amigos del Libro Vasco, 1985).
- ITURRIOZ TELLERÍA, F.: *Pasajes: resumen histórico*. Pasaia: PYSBE, 1952.
- JIMENEZ DE ABERASTURI CORTA, J. C. (zuz.): *Erretería historia*. Erretería: Erreteríaiko Udala, 1996.
- JIMÉNEZ DE ABERASTURI, I. M.; BENAVIDES, J. M.; PARDO, J.: *En los grandes bancos de Terranova*. San Sebastián: Txertoa, 2000.
- LAPEYRE, H.: “Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II”, *BEHSS*, 5 (1971), pgs. 181-191.
- LARRAÑAGA ZULUETA, M.; TAPIA RUBIO, I.: *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I (1186-1479)*. Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1993.
- MÁZ AGUIRRE, J. L.; y GUERRA, R.: *Guipúzcoa y la razón de su autonomía*. Pasaia: Artes Gráficas Pasajes, 1932.
- *Mercados de Europa y América. Principales plazas productoras de España. Guipúzcoa. San Sebastián y su II Feria. Destinado a Consulados, Productores y Consumidores, Cámaras de Comercio e Industria*. Barcelona: Mercados de Europa y América, s. d. [1923].
- MORA AFAN, J. C.: *Arizabalotarrak: aldaketa garaiaik Pasaian = La familia Arizabalo: tiempos de cambio en Pasaia*. Pasaia: Pasaiaiko Udala, 2008.
- MURUGARREN ZAMORA, L.: “Cuaderno de extractos de los acuerdos del Ayuntamiento de San Sebastián”, *BEHSS*, 30 (1996), pgs. 291-504.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, M.^a L.: “La construcción naval en Rentería: Una actividad económica de la Edad Moderna”, *Bilduma*, 11 (1997), pgs. 47-80.
- ODRIOZOLA OYARBIDE, M.^a L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. San Sebastián: Diputación Foral de Gipuzkoa, 2002.
- PEREDA, F.; MARIAS, F.: “De la cartografía a la corografía: Pedro Texeira en la España del Seiscientos”, *Eria*, 64-65 (2000), pgs. 129-157.
- PORTUGAL ARTEAGA, X.: *Pasaia 1931-1939. Zanpatuen oroimina = Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos*. Pasaia: Pasaiaiko Udala, 2007.
- PRIOTTI, J.-Ph.: *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbao: Diputación Foral de Bizkaia, 2005.
- SÁEZ GARCÍA, J. A.: “Proyectos de fortificación del puerto de Pasaia (Pasajes) en los últimos años del siglo XIX”, *Itsas Memoria*, 5 (2006), pgs. 467-486.

- SÁEZ GARCÍA, J. A.: "Las fortificaciones costeras en Gipuzkoa (ss. XVI-XV)", *Itsas Memoria*, 6 (2009), pgs. 113-132.
- SUSTAETA, J. M.: "Las tallas o incisiones de la puerta 'Lintxua' de la Basílica del Santo Cristo de Bonanza", *Anuario de Eusko-Folklore*, XXII (1967-1968), pgs. 186-206.
- TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: "Rentería y el mar", *Oarso*, 1972, pgs. 56-57.
- TOLOSA BERNARDEZ, M.^a T.: "La crisis pesquera del puerto de Pasajes", *Lurralde*, 7 (1984), pgs. 267-285.
- TOLOSA BERNARDEZ, M.^a T.: "El mercado de trabajo pesquero de Pasajes: reflejo de la evolución económica de esta actividad", *Lurralde*, 10 (1987), pgs. 231-238.
- TOLOSA BERNARDEZ, M.^a T.: "La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la compañía PYSBE", *Itsas Memoria*, 3 (2000), pgs. 363-382.
- TRETT, B. (ed.): *Newport Medieval Ship. A Guide*. Newport: Newport City Council – Cyngor Dinas Casnewydd, 2011.
- UNSAIN AZPIROZ, J. M.^a (ed.): *San Sebastián, ciudad marítima*. San Sebastián: Museo Naval, 2009.
- UNSAIN AZPIROZ, J. M.^a (ed.): *Pasaia: Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. San Sebastián: Museo Naval, 1999.
- UNSAIN, J. M.^a: *Euskal baleazaleak: berebiziko historia baten irudiak eta aztarnak = Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*. San Sebastián: Museo Naval, 2012.
- VALDÉS HANSEN, F.: *Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX)*. A Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2003.
- VANES, J. (ed.): *Documents illustrating the overseas trade of Bristol in the Sixteenth Century*. Bristol: Bristol Record Society, 1979.
- *Vasconia Industrial y Pesquera*, 14. Número extraordinario dedicado a la Asamblea de Pesca Marítima Vasca (1925-urria).
- VELASCO, Manuel: "Balleneros vascos en Islandia". *Borealidad*, 3-1 (2009) (<http://www.borealidad.com.ar/balleneros-vascos-en-islandia/>).
- *Vida Marítima* (1904).
- VIVAS PINEDA, G.: "Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas", *Itsas Memoria*, 2, (1998), pgs. 267-295.
- VIVAS PINEDA, G.: *La aventura naval de la Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Caracas: Fundación Polar, 1998.
- ZAPIRAIN KARRIKA, D.: *Pasaia 1805-2005: 200 urteko batasuna = 200 años de unidad*. Pasaia: Pasaia Udala, 2005.
- ZAPIRAIN KARRIKA, D.; e IRIXOA CORTES, I.: *Pasaia: hiri – garapena = desarrollo urbano*. Pasaia: Pasaia Udala, 2011.
- ZAPIRAIN, D.; MORA, J. C.: *Besarkadak = El Convenio*. Bergara: Bergarako Udala, 2011.
- ZURBANO MELERO, J.-G.: "El puerto pesquero de Pasajes, 1920 – 2000. Una visión de la pesca en Guipúzcoa durante el siglo XX. Estructura empresarial, cambio técnico y pesquerías" (<http://www.unizar.es/eueez/cahe/zurbano.pdf>).
- ZURBANO MELERO, J.-G.: "Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)", *Itsas Memoria*, 2 (1998), pgs. 327-362.

- <http://www.arquimagazine.com/ia/ram06maestros.pdf> (consultada el 21 de marzo de 2013).
- <http://www.efemeridesvenezolanas.com> (consultada el 15 de julio de 2012).
- http://landezurutuza.blogspot.fr/2006_02_01_archive.html (consultada el 1 de julio de 2012).
- <http://landezurutuza-archives.blogspot.fr/2011/12/el-santo-cristo-de-lezo-y-la-comision.html> (consultada el 10 de julio de 2012).
- http://en.wikipedia.org/wiki/Newport_Ship (consultada el 28 de septiembre de 2012).
- <http://www.newportship.org> (consultada el 29 de septiembre de 2012).
- <http://www.newportpast.com/early/castle/refs.htm> (consultada el 28 de septiembre de 2012).

