

Pasaia atlantikoa: itsas ondarea Pasaian

Erramun Goienetxe Patrón



Sorginarri bilduma 8

David Zampirain Karrikak zuzendutako bilduma

Pasaia atlantikoa: itsas ondarea Pasaian

Erramun Goienetxe Patrón



2013

BABESLEA:



Gipuzkoako Foru Aldundia
Kultura, Gazteria eta Kirol Departamentua

Azaleko argazkia: Hoornbrook, R. L. (1836/1840): *Koldo Mitxelena Kulturunea*.
Gipuzkoako Foru Aldundia. www.albumsiglo19mendea.net

Diseinu eta maketazioa: eragin.com

Inprenta: Gráficas Lizarra

ISBN: 978-84-937701-2-9

Lege gordailua: SS 319-2013

Hitzaurrea

Pasaiaiko Udalak urteak eman ditu kultura-ondarea berreskuratzen, benetako aberastasuna baita herriaren alor guztietako ondarea jasotzea, biltzea eta gogora ekartzea. Gure lehenaldia nolakoa izan den jakitea etorkizuneko euskarria da. Halaber, guztiz beharrezkoa dugu jakintza hori, hartzekoak diren erabakiak sendoagoak izango badira.

Askotan lehenaldi hurbila besterik ez dugu ezagutzen, eta ezagutza hori ere desitxuratua izaten da. Partziala behintzat bai. Pertsonaiak, gertakariak, izenak, pasadizoak, datuak... herritarrek horiek guztiak ahalik eta hobeto ulertzean, orduan eta balio handiagoa izango du herriaren ondareak. Ondareak batzen du, beraz, iragana eta geroa. Eta bat egiten horretan sortzen dugu, belaunaldiz belaunaldi, gure nortasuna.

Munduaren aurrean nola agertu nahi dugun hausnartzeko ondoko ikerketa hau guztiz da egokia.

Amaia Agirregabiria

Pasaiaiko Alkate Anderea

Euskaldunok itsasoarekin eta itsasoari begira bizi izan gara mendetan. Harreman horren aztarnak era guztietakoak dira eta aztarna horiek egun hainbesteko interesa sortzen duen itsas ondarea osatzen dute. Gipuzkoako Foru Aldundiaren arduretako bat ondare hau guztia ikertu eta babestea da eta Pasaiaiko badiak, euskaldunok itsasoratzeko izan dugun eta dugun ate nagusietako bat izanik, ondare material eta inmaterial aberatsa gordetzen du.

Baina Aldundiarentzat ondarea ikertu eta babestea bezain garrantzizkoa da etorkizuna bideratzea eta, zentzu horretan, Pasaiaik arreta berezia behar du. Pasaiaiko Udalarekin gauzatutako elkarlan honek bi helburuak bateratzen ditu.

Batetik, datuak ordenatu, datu berriak aurkitu, jendartean aurkeztu eta hausnarketarako material berriak ekoiztu dira. Horretarako, Sorginarri bilduma euskarri garrantzitsua da. Bestetik, oinarrizko ikerketa honekin batera garatu diren jardunaldi osagarriek egindako lanaren balioa baliosteko zein jendearen interesa neurtzeko oso baliagarri izan dira.

Esan ohi da etorkizuna prestatzeko iragana aztertu behar dela eta horixe da proposatzen duguna. Pasaiaik hain beharrezkoa duen berpiztea eta badiaren inguruan garatu beharreko ekimenak hobeto bideratuko ditugu iragana ongi ezagutzen badugu.

Ikerne Badiola Garciandia

Kultura, Gazteria eta Kirol diputatua
Gipuzkoako Foru Aldundia

SARRERA. David Zapirain Karrika	13
1. ITSAS MERKATARITZA ATLANTIKOAN	17
1.1. Barne Merkataritza	18
1.2. Nazioarteko merkataritza	22
2. TERNUAREN ORDUA (1560-1585)	37
3. LEHORREKO EGITURAK	47
3.1. Kaiak	48
3.2. Ontziolak	54
3.3. Gotorlekuak	58
4. CARACASEKO ELKARGOA	69
5. ERALDAKETA INDUSTRIALA	85
5.1. 1840-1860. Lehen industriaren babesean	86
5.2. 1870-1890. Kai berria	90
5.3. 1890-1930. Shangai San Pedron	92
a) Carrasco sendiaren ekimen berritzaileak	93
b) Andonaegi lehorreratu zenekoa	98
d) Eraso eta Azkorreta	98
e) Luzuriagaren arrakasta	101
f) Ontzitegiak	102
g) Arrandegia: MAVP	102
h) MEIPI eta PYSBE	107
5.4. 1930eko egoera	111
6. BALORAZIO BAT	117
BIBLIOGRAFIA ETA BALIABIDE ELEKTRONIKOAK	130

Sarrera

“Ondare-kulturala” non, aberastasuna han. Ez al dira ba sinonimoak?. Ondare-kulturala efektu positiboa egiteko gai da. Pasaian, gainera, Itsasoa izan dugu aberastasun iturria. Hortaz, gurea Itsas Ondarea da. Zorionekoak gu, horri esker garapena eta zaharberritzea edozein unetan ageriko dira. Ondareari darizkio eta.

Ondareak, ordea, ez du ezer sortzen, eratzen edo hedatzen. Tokiak, gertakizunak, pertsonaiak, pasadizoak,... horiek guztiak bere hutsean datuak baino ez dira. Baten batek ezagutzen dituen heinean existitzen dira bakarrik. Horrela, datu horiek ezagutzen eta gizarteratzen ez dituen ondasun propio bihurtzen du ondarea. Baita alderantziz ere: norberak menderatzen dituen datuak dira garrantzia duten bakarrak; unibertsalak; baliotsuenak; egia osatzen dutenak. Aditua, egiaren jagolea, datuak askatzen ditu bere interesaren arabera.

“Pasaiaiko Itsas Ondarea: hurbilketa” azpiztitulua duen lan batek bere helburuak argi behar ditu izan, arestian aipatutakoa ekiditze aldera nahi badugu. Lehenik eta behin, lanaren abiapuntua ez da datuen jabe –ondarearen jabe- bihurtzea. Ondorioz, ez dugu bilatzen itsas ondarea guk hobekien menderatzen ditugun sasoiekin parekatzea. Aitzitik, lan honen helburua da itsas ondarea eta iraganaren inguruan dugun ikuspuntua aberastea; mahai gainean orain arte jarri diren osagaiak ez ezik baita itsas azpian zeuden ale gehiago agertzea ere. Gizarteak bere buruaren gainean duen ezagutza hobetu eta gizarteak, Pasaia, zilegitasun osoz garapenerako abiatu nahi duen ondare kulturalari buruzko ikuspuntua fintzen lagunduko duelakoan gaude.

Alegia, Pasaiaiko jendeak Itsas Ondarearen inguruko erabakiak hartzeko edo iritzia izateko tresna bihurtu nahi dugu liburu hau. Izan ere, horretan datza Ondare Kulturalaren balore eta balioa: egungo gizarteak jaso duen legatua ondare eraginkorrean bihurtuko badu, gizarteak ondarea ezagutu eta interpretatu behar du.

Iraganak eta orainaldiak bat egiten dute Ondarean, baina bat egite horretan eskua sartu behar du gizarteak, bere lehentasunak finkatuz. Adituek eta gizarte eragileek ezin dute nor bere bidea egin, elkarrekin hitz egin gabe eta bien interesak argitu gabe.

Badiaren historian zehar erabateko aldaketak eman dira. Ez gaude historia lineal baten aurrean. XXI. mendeko Pasaiaiko badiak ezer gutxi du komunean orain dela mende batzuetakoarekin. Ezer gutxi ere du zerikusi XX. mendeko portuarekin. Lezok eta Oreretak, adibidez, portua urrun dute jada, nahiz eta badiaren historiaren zati banandu ezin izan diren. Ezin dugu badia aztertu, beraz, egungo Pasaia “betidanik” izan balitz bezala.

Horiek horrela, ikerketa hauek burutzeko nabariak dira zailtasunak:

- Egun ikusten dugunak ez du balio abiapuntu gisa. Badiaren ertzetan bizi zirenek oso bestelako tokia ezagutu dute; oso bestelako moduan egiten zuten lan bertan.

- Ondorioz, gure hasierako asmoa berehala zapuztu zen: itsas ondarearen inbentarioa osatzea, hain zuzen ere. Asmoa ederra izanda, ez da lan mota honetan gara litekeena.

- Iragan urrunekoa baino ez badugu jotzen ondareztat; horrela, gertuko iragana aintzat eta ondareztat hartu gabe, gure nortasuna ulertzeari uko egiten diogu. Fikzio bat eratzen dugu, gure burua iragan miresgarri batekin lotuz. Hori ere zilegi izan liteke, beti ere aldeztu aurretik horrela azaltzen bazaigu eta nork bere gabeziak eta intresak horren atzean ez baditu ezkututzen.

- Gure aurretik asko dira liburuan agertzen diren gai batzuk jorratu dituztenak.

Oztopo hauek eta gehiago gainditze aldera, esparru zabalak dira jarraian eskainiko ditugunak. Haien baitan, berriz, izenak, urteak, tokiak, pertsonak, gertakizunak... kokatzen eta deskribatzen saiatu gara. Eta gaiak jorratzeko, baita ezagunak ziren gaiak jorratzeko ere, Pasaiaik zuzendu dugu ikusmira. Esan bezala, ondare aleen kopurua gehitzea lortu nahi genuen, ondarea ez dadila izan adituaren ondasuna. Eta ondarea ez dadila izan behin eta berriz errepikatzen den eduki lauso bat.

Horregatik, azken 450 urteotan jazotakoen artean orain arte azpimarratu diren gertakizunak oso partzialak direla iruditzen zaigu. Eta askotan testuingururik gabe aurkezten zaizkigu, pasadizo miragarriak bailiran.

Hori dela eta, Itsas jarduera eta Pasaiaiko badia lotzen dituzten egoera nagusiak identifikatzen saiatu gara. Egoera horiei dagozkien daturik nabarienen azpimarratu nahi izan dugu. Eta ea ondare ale horiek denborari eutsi edo gure artean oraindik dauden aztertzen saiatu gara.

Esparru horiek horrela banatu ditugu. Lehenak, gure ustez liburuaren ekarpen berritzaileena denak, XV. mendean du abiapuntua, Badian urrezko aroa inoiz egon bada, hura mende horren erdialdean hasi zelakoan gaude. Pasaiaik bere izena betirako irabazi zueneko garaia. Izan ere, Pasaiaiko badiak ezinbesteko tokia betetzen zuen nazioarteko itsas merkataritzan. Orduko ekoizpen gune aurreratuenekin pasaitarrek eta badia inguruko gainontzeko auzokoek harreman lehenetsia zuten. Harrigarria eta hunkigarria izan da hori jasotzea eta lotura horren aztarnak topatzea Gurean.

Jarduera horretan errotzen dira beste batzuk, bale ehizarena esate baterako. Azken hau ez da abentura hutsa, ez da hori bakarrik bederen, garapen baten ondorioa baizik.

Era berean, garapen horren zatitza hartzen dugu portua ontziola edo portu militarra izatea. Gizarteak unean uneko erabakiak hartu izan ditu eta, XXI. mendean ere bere burua honekin ala harekin identifikatzea ez dago aldeztu aurretik idatzita. Historialari askok, baina, Pasaiaiko zantzu unibertsaltzat jo dute izaera militarra. Historiaren irakurketa zehatza ezarri nahi zaigu "naturala" balitz bezala. Lotura hori, ordea, ez da derrigorrezkoa. Aitzitik, iragan horretan ere heziketarako, aisialdirako edo turismorako erakargarriak diren aleak topatzea beste kontu bat da.

Caracaseko Konpainia dugu beste esparru handia. Caracasekoak eta Filipinetakoak, biek batzen dituzte euren baitan aurreko ataletako osagaiak: nazioarteko itsas merkataritza, azpiegituren beharra, Amerika eta Atlantikoa, hiri garapena, gizartearen buruzagitzan aldaketa,... Nazioartean jorratu gaia izanagatik, Pasaiaiko ikuspuntua ez da inon azaltzen. Ez dakigu zer utzi zuten Elkargo hauek herrian, ez eta zein harremanak eratu zituzten elkargoen eta auzokoen artean ere.

Elkargoak desagertuta, portua birgaitzeko asmoak hasiko dira, ontzigintza suspertuz, adibidez. Horrekin sartzen gara azken alorrean, industriari ateak ireki, portua kai industrialara bihurtu eta arrantza nagusitu zeneko garaian, hain zuzen ere. XIX. mendeko izenak eta ekintzaileak ez ezik, XX. mendeko jarduna erabat desagertu da: eraikinak, ogibideak,... portuan arrantza inoiz egin den galdetzeraino. Hala ere, hor datza ezagutzen dugun Pasaia. Horregatik XX. mendean sortzen den arrantza portuari begiratzen saiatu gara, hor sortzen baita gure gizartea.

Gure izaeraren erroan dagoen garaia da, hain zuzen ere. Erabat desagertu den garaia. Nahiz eta Pasaian bizi garenok zuzenean ezagutu dugun. Harrigarria da gertuko ondare horrekiko utzikeria, salbuespenak salbuespen. Irudituko luke orain dela 80 edo 50 urtetako itsasontzi, ekoizpen gunen, lanbide, pertsonai, gertakizun eta abarrek ez dutela balio kultura sortzeko. Edo, okerrago dena, ez direla ondare kulturala.

Hemen doaz, beraz, gure datuak. Pasaia biziberritzeko estrategia sendotzeko laguntzeko asmoz, aditu gisa biltzea zegokigun datu sorta. Herritar gisa ondare bihurtu nahiko genukeen aberastasuna.

1



ITSAS MERKATARITZA ATLANTIKOAN



Bristol. David Martin

XV. mendearen bukaeran Pasaia badiaren garapen ekonomikoa nabarmena zen oso. Tradizio luzeko burdin esportazioan oinarrituta zen hura. Era berean, badiaren gobernuaren inguruko lehiak gunearen balorea eta balioa adierazten ditu, nahiz eta lehia horretan Donostiak bere nagusitasunak badiako biztanleen kaltetan edo liskar odoltsuetan (1529koa lekuko) gauzatu.

1. Barne merkataritza

Erdi Aroan lortutako garaipen judizialei eta hainbatetan aipatu den taktika utziari esker, Donostiak mugatu egin zuen badiako biztanleen garapen ekonomikoa; behar propioetarako bideratuak ziren gaiak baino ezin zituzten lurreratu badiako auzokoek. Tirabira kontaezin hauetan Urumeako hiribildua nagusitu bazen ere, 1525 eta 1533 artean Donibanek bere garapen ekonomikoa sustatzea bideratzen zuten garaipen juridiko batzuk ere lortu zituen. Adibidez, Valladoliden 1525eko ekainaren 23an emandako epaiaren bidez, mantenurako garia eta aleen hornidura askea lortu zuen, ontzi propioetan garraiatuta ala ez. Lorpen honi garaipena deitzeak ere egoeraren premia argi erakusten du. Hau da: Donibanek bere burua hornitzeko eskubidea ez zuela ematen du. Etxe aurrean zabalitzen zen bizitzeko aukera biziki murriztuta zuten badiako biztanleek.

Hurrengo ebazpenek ere hala berresten dute. Izan ere, ondorengo urteetan, eta auzi honen ildotik, beste bi epai eman ziren: hauen bitartez, donibandarrekin pleitatutako atzerriko ontziek mantenua zuzenduak zeramatzaten lehengaiak horretarako zirela zin egin behar zuten Donostiako portuzainen aurrean. Horrez gain, Donibaneren merkataritza jarduerak mugatu egin ziren: merkataritzara bideratutako produktuen erdia Donostian lurreratu behar-ko zuketan eta beste erdia Donibanen deskargatzeko, Donostiaren baimena beharrezkoa zen.

Era berean, 1540. urtearen inguruan, Donibaneko auzotarrei debekatu egin zitzaizkien arrantzatutakoa Bizkaia auzoko etxeetan lurreratzeari; merkatalgaiak ontzitik-ontzira lekualdatzeko eskumena mantentzen zuten eta horrekin batera gerran atxikitutako merkatalgaiak era askean gozatu zitzaizkien¹.

Izan ere, inguruko merkatarientzako abiatze puntu ezin bestekoa zen Pasaia. Adibide bat ematearren, 1542ko otsailean Hondarribiko Santxo Alkiza merkataria eta Juan Kornotz ontzi-maisuak elkarrekin eginiko pleitatze kontratuan dugu. Alkizak Kornotzek Pasaian ainguratua zuen naoa erabiliko zuen Bordelera joan, gehienez 60 tona gari kargatu eta handik Cadiz edo Andaluziako beste porturen batean deskargatzeko. Halaber, kontratuaren arabera, Kornotzek Lisboan edo Portugalgo beste porturen batean

lurreratzeko aukera zuen, Alkizak edo honen faktore batek hala erabakiko balute².

Honen ildotik aipatu behar da hein txikiago batean bada ere, badiako biztanleek Hondarribia erabiltzen zutela beharrezko zituzten produktuak badiako populazio gune ezberdinetara eramateko. Ardoaz gain, Lapurdin, Hendaian edo Irunen erositako sagardoa edo sagardomuztioa ere eramaten zen. Batzuetan, gainera, ardo hori Donibaneko tabernen hornidurara bideratua zegoen. Garia ere bertatik eraman zitekeen, Gillen Londresekoa sanpedrotarrak 1537ko maiatzean, bere etxera eramateko asmoarekin Lapurdiko auzotar batzuei erositako 150 anegak lekuko³.

Hala ere, merkatal jarduera bikaina gauzatzen zen badian. Horren erakusle, adibidez, 1528-1540 bitartean Nafarroa iparraldeko hiribilduek eta Erreteriarik elkarrekin adostutako hitzarmenak ditugu⁴. Batetik, Goizuetak eta Erreteriarik biak elkarrekin lotuko zituen bidea erakitzea dugu; bestetik, 1528ko urtarrileko ituna agertzen zaigu, orduan Erreteriarik eta Nafarroako merkatarik guztiek hitzarmen bat sinatu baitzuten elkarrekin. Hil horren 11n, Erreteriariko udalbatzak Martin La Renteria kapitainari ahalordea eman zion Iruñeara eta Aragoiko erreinura joan, eta Gipuzkoako kostaldera artilea eramateko beharrezko zuen edozein merkatarik eta pertsonekin tratuak egin ahal izateko. Horren bidez, Erreteriarik bere burua, bere gaitasuna, bere jakintasunari errentagarritasun ekonomikoa bilatu nahi zion; izan ere, bertan “ay (...) *tan buen aparejo e mejor que en toda esta dicha Probinçia de Guipúzcoa*”⁵.

Otsailaren 23an Iruñean sinatu zen akordioa. Bertan, La Renteriarekin batera agertzen ziren: Belberko jaun eta Zangotzako auzotar Migel Añues; Errege-kontuen entzule Bernart Egia; Luis, Juan eta Martin Cruzat merkatariaik; moneta-zaindaria zen Juan Migel Garteiz; eta merkatarik eta Iruñeako hiritar Lorentz Aurtiz, Migel Oritsoain, Lorentz Oarriz, Arnaot Casanoba eta Martin Ollakarizketa, beraien eta Nafarroako erresumako beste merkatarik guztien izenean. Hitzarmenak honako helburua zuen: *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 rescibimiento e recogimiento encomienda e guarda de aquellas e de qualquiera otros fardelos, mercaderías e carguerías que los dichos mercaderes de Nabarra a menos de las dichas sacas quisieren hazer llevar, o rescibiendo de retorno quisieren poner en la dicha villa de La Rentería para el tiempo e en la forma e manera contenidas, expresadas e declaradas...*

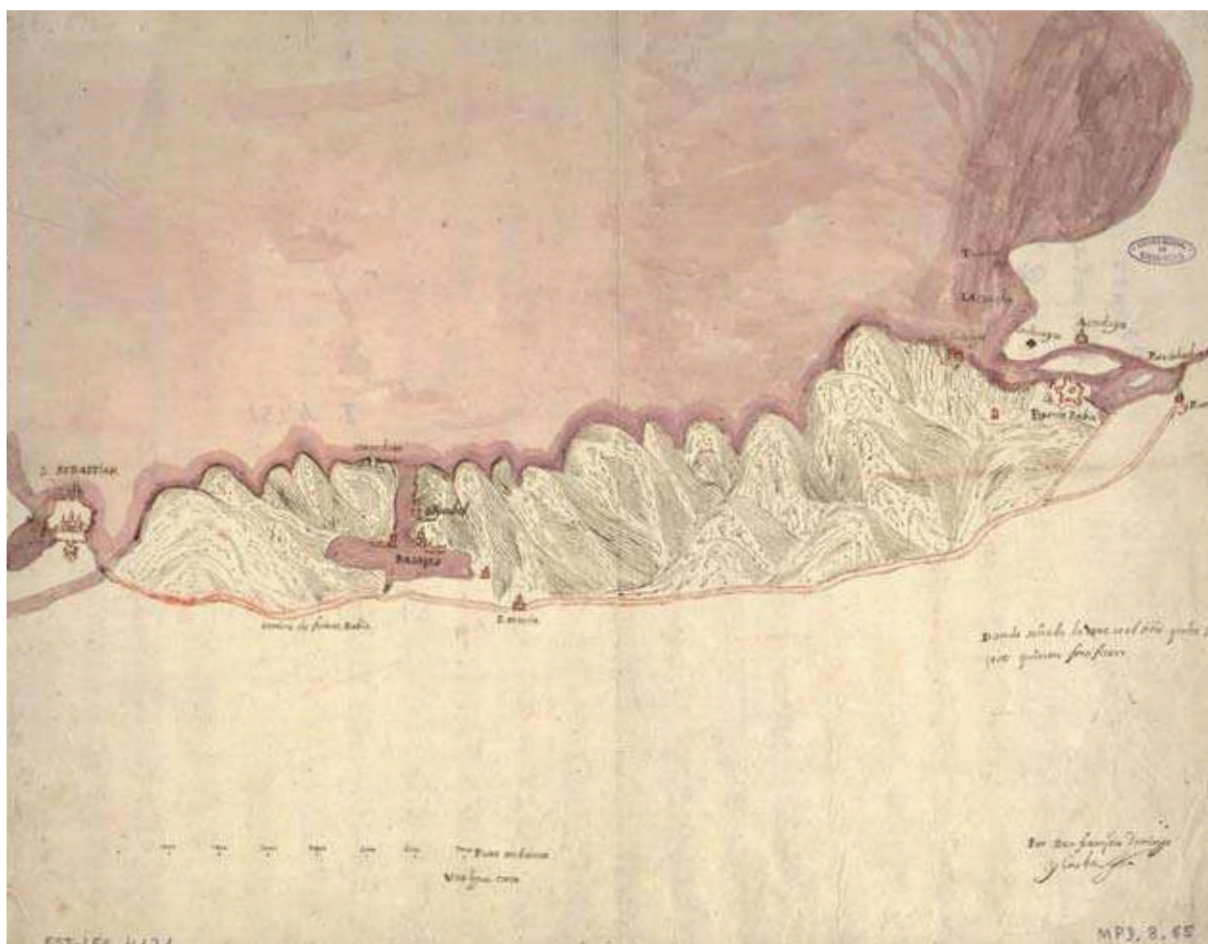
Alegia, merkataritzan oinarritutako garapena sustatu nahi zuten, artilean oinarrituta, baina beste merkatal produktuk guztiak ere aintzat hartuta. Hurrengo hiru urteetan, merkatarik nafarrek beraien artilearen erdia Erreteriarara eramateko obligazioa hartzen zuten. Halaber, hiribilduak

LEZO ETA PASAI DONIBANEKO ONTZIEN ZERRENDA (1537-XI-21)

GPHA-AHPG, 3/307, 16 au. -18 at

JABEA	ONTZIA	TONA-KOPURUA	NON
Lezo, Nikolas	Naoa	250	Indietako armadan
Ebora, Juan	Naoa	250	Indietako armadan
Villaviciosa, Martin Sanz	Naoa	120	
Villaviciosa, Martin Sanz	Naoa	100	
Villaviciosa, Martin	Naoa	160	Levante aldean
Darieta, Santxo	Naoa	130	
Gabiria, Juan Nuñez	Naoa	100	
Lalana, Migel	Nabioa	60	
Nabejas, Martin	Nabioa	70	
Etxabe, Martin	Galeoia	20	
Igeldo, Martin	Galeoia	10	
Landriguer, Martin	Azabra	25	
Landriguer, Martin	Azabra	30	
Huarte, Juan	Azabra	10	
Altamira, Anton	Azabra	10	
Igeldo, Domenja	Galeoia	30	
Puy, Domingo del	Azabra	10	
San Bizente, Pedro	Azabra	10	
Zarautz, Domingo	Azabra	15	
Santa Clara, Munjun	Azabra	10	
Zarautz, Juan	Azabra	15	
Cotillos, Martin	Azabra	20	
Gabiria, Robert	Azabra	20	
Ezkioztz, Migel	Galeoia	20	
Arana, Juan Perez	Nabioa	40	
Eskortza, Juan	Nabioa	40	

Hondarribia eta Donostiaren arteko kostaldea.
 Francisco Domingo y Cueba (1612). Espainia.
 Hezkuntza, Kultura eta Kirol Ministerioa. Archivo General de Simancas, Mapas, Planos y Dibujos, 08-65.



ONDAREAREN ARRASTOAN: ONDARE IMMATERIALA AUZOEN IZAERA POLITIKOA

Donostiak Badia erabiltzeko jarritako oztupoak jasangaitzak ziren Oiartzun, Orereta, Lezo, San Pedro eta Donibanerentzat. Gai hori maiz jorratu da (Sorginarri 1, Sorginarri 5 eta Sorginarri 7 aleetan, esate baterako), eta lan honetan zehar ere horrelako lekukotasun ugari azaldu da. Tirabira hauek, baina, ez dira eman soilik hiriburuarekin; herriek haien artean ere izan dute zer eztabaidatu.

Badiaren erabilera normalizatua lortze aldera batzuek zein besteek emandako urratsek San Pedro eta Donibaneke udal egituretan izan dute eragin zuzena. Herritarrek euren burua antolatzeko grina eta beharra, eta ondorioz udalbatza propioa izatea, itsas jarduerak utzitako ondarea da. Itsasoa eta badia ahalik eta hobekien gobernatzeko erakunde propioak beharrezkoa direla ondorioztatu zuten merkataria eta arrantzaletan.

Bide horretan, gainera, udalbatza ez ezik, herrian hainbat ekimen abiatu zituzten, herri nortasuna lantzea helburu zuten ekimenak, hain zuzen ere. Piedadean ageri den Orreagari buruzko aipamena, adibidez, Juanes Ezkioz Ubillaren ekimena dugu, Lezo eta Donibane banantzeko ahaleginetan nabaritu zenarena. Eta Bizkaia auzoan Platáin etxearen inguruan sortutakoaren atzean bera ere izan zela ematen du.

Kondaira hauen guztien bitartez, belaunaldi bakoitzak ondarea interpretatu, nortasuna egokitu eta ikusmira propioa sortzen du. Denboraren poderioz, hori ere ondare bihurtzen da. Ezkioz eta bere kideek Donostiaren menpekotasunetik kanpo eta Lezotik bananduta behar zuten jardun. Horri zilegitasuna emateko diskurtso propio bat garatu zuten. Gainontzeko komunitate guztiek egiten zuten eta egiten duten bezala, alegia.

produktuak ondo eta era ziurrean gordeta izateko konpromisoa hartzen zuen. Azken hau bideratzeko, merkataria nafarrekin izendatuko zituzten zaintzaileak onartu beharko lituzkete gipuzkoarrek. Era berean, Errenteriakoek bideak egoera egokian mantentzeko konpromisoa hartzen zuten: *“de tal manera anchos que a lo menos dos aze-millas cargadas de sacas de lana puedan yr e venir a la par y por los encuentros no se puedan estorbar e detener syn caminar”*.

Nafar eta aragoar artilea merkaturatzeko Donostiako zentraltasuna jartzen zuen arriskuan honek, Pasaiaiko badiaren nazioarteko merkataritzaren mesedetan. Ez da harritzekoa, beraz, Donostiak, Hondarribiak eta Oiar-tzunek Errenteriaren asmo hauen aurka azaltzea. Hitzar-menaren garapenaren berri ez dugu izan. Alderantziz: ondorengo hamarkadetan Goizueta eta Errenteriaren arteko bidea hobetzeko asmoak bertan behera gelditu ziren.

BADIAN DAUDEN ITSASONTZIEN ZERRENDA (1569)

POPULAZIOA	JABEA	IZENA	TONAK	ONTZI MOTA
Lezo	Iturain, Juan Martinez/ Nuñez	San Juan	35	Azabra
Lezo	Irura, Juan	San Juan	40	Azabra
Lezo	Aranibar, Migel	Maria	20	Azabra
Lezo	Agirre, Sabad	Maria	30	Azabra
Lezo	Gijon, Esteban	Catalina	35	Azabra
Lezo	Villaviciosa, Juan; kapitaina	Maria	130	
Donibane	Villaviciosa, Juan; kapitaina; gaztea	Catalina	400	
Donibane	Ebora, Juan	San Juan	250	
Donibane	Isasti, Migel	Maria	60	
Donibane	Iturain, Andres	Maria	20	Azabra
Donibane	Aumeztegi, Domingo	Maria	65	
Donibane	Zabala, Martin; gaztea		80	
Donibane	Etxabe, Bizente	Jesus	110	
Donibane	Villaviciosa, Markesa	Maria	550	
Donibane	Arrieta Borda, Erramus		450	
Donibane	Villaviciosa, Domingo		120	
Donibane	Villaviciosa, Juan; iloba	Magdalena	200	
Errenteria	Isasti, Juan Martinez	Salvador	230	
Errenteria	Zuaznabar, Martin	Salvador	240	
Errenteria	Isaskarate, Juanes	Magdalena	110	
Errenteria	Zamalbide, Santiago	Magdalena	80	
San Pedro	Londres, Gillen		30	Azabra



Pasaia? Ez horixe:
Bristol da!.
David Martin.

1.2 Nazioarteko merkataritza

Pasaiakoa, beraz, kanpora begiratzen zuen badia zen, distantzia luzeko esportazioak eta inportazioak gauzatze-ko aproposa bere kokapen geografikoa eta bere ezaugarri fisikoak medio.

Ingalaterrako Koroak mende luzez Akitania atxiki izanak, gainera, marinel euskaldunak Ingalaterra eta Arroxelarako merkatal bideetan goiz agertzea ahalbideratuko du⁶. Gero-
ra, ingelesek 1453. urtean Akitania galdu ondoren, Gipuz-
koak bere bide propioa bilatuko du harreman komertzialei
eusteko. Xede horretarako 1481-1482an Ingalaterrarekin
sinatu akordioa lekuko.

Beraz, Oarsoarrek hainbat mende lehenagotik hasitako
burdina esportatzeko bideak jarraipena izango du orain.
Ingalaterrarako joan etorri hauetan, Lohitzune, Baiona,

Bordele, Arroxela, Bretainia eta Flandriako portuek bere-
biziko garrantzia izango dute, ardatz atlantiko sendo bat
osatuz. Ardatz horren hortzetariko bat izango dugu Pasaia-
ko badia. Ez nolanahikoa, gainera.

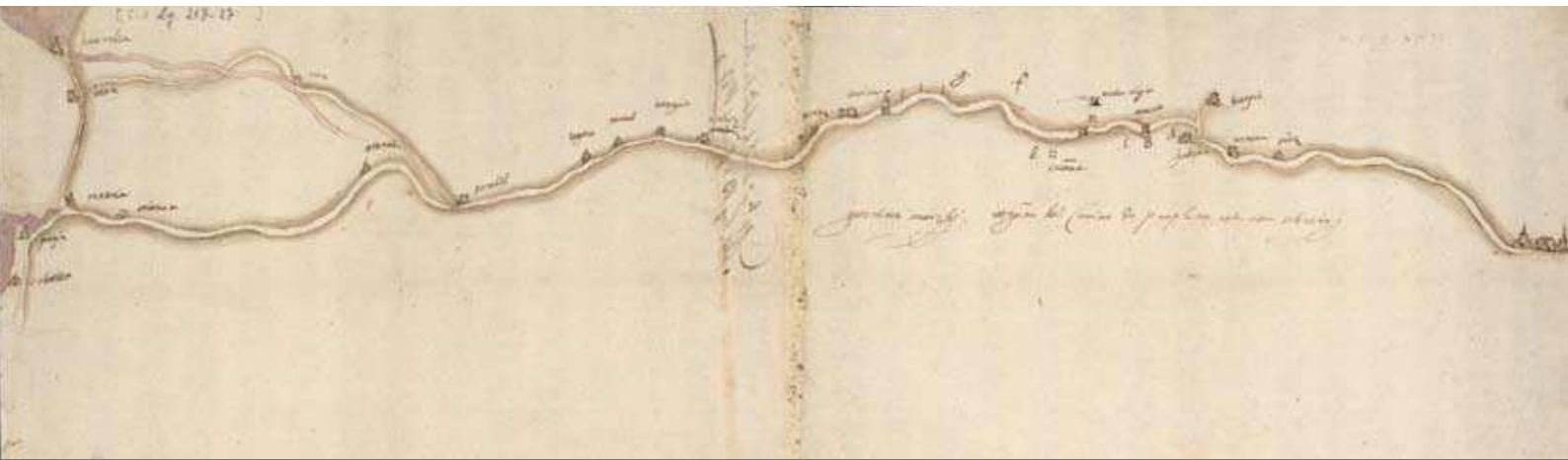
Adibideak ugariak dira eta egun irudikatu ezinak diru-
diten bidaien berri ematen dute. Esate baterako, 1497an
San Pedrok Donostiarekin izandako auzian, lekukoek
Frantzia eta Ingalaterrako portuez gain, Arroxela, Barte-
lona, Ferrol, A Coruña, Cadiz eta Cartajenakoarekin bate-
ra aipatzen dute Pasaia⁷; 20 urteren buruan, Pasai Doni-
bane eta Donostiaren arteko auzian, badiako biztanleek
Laredo, Santander, Ribadeo, Viveiro, Muxía, Sanlucar,
Puerto de Santa Maria eta Malaga aipatzen dituzte; 1531n,
aldiz, gure badiara Bretainia, Frantzia, Ingalaterra eta
Portugalgo ontziak porturatzen zirela esaten zen.

Gure ustez, baina, azpimarratzekoak dira Ingalaterrako
Bristol hiriarekin sortutako harremanak. Berau izango da,
zalantzarik gabe, eskualdeko auzotarren helmugarik garran-
tzitsuena; bai eta Gipuzkoako ekialdeko hiribilduen nagu-
sienetako bat ere⁸. Izan ere, Bristolgo azokan Gaztelan
ondo saltzen ziren oihalak zituzten eskuragarri gure mer-
katariek, euskal burdina erosteko pronto ziren erosleen
ondoan.

Aipamen berezi bat egin nahi diogu 2009an argitaratu-
tako lan bati. Bristolgo Aduanako erregistroak jasotzen
dituen argitalpenari, alegia. Milatik gora orrialdetako lan
mardul honek hamaika datu ematen ditu hiri ingeles horren
merkatal jarduera, harreman eta esparruen inguruan. Hala,
ontzi bat Bristolera zein datatan sartu edo handik noiz atera
zen, maisu nor zuen, zein produktu zeramatzan eta hauek
zeinen izenean zihoazen agertzen zaigu. Gehienetan
ontziaren jatorria adierazten da.

Liburuak 1503-1601 arteko erregistroak jasotzen baditu
ere, serieak ez du jarraitasun handirik; izan ere, oso urte
gutxi kontserbatu dira, 11 besterik ez. Horrek datu asko
falta direla esan nahi du, baina hala ere, dauzkagunak
nahiko adierazgarriak direla deritzogu.

Laburbilduz, behin-behinean ateratako ondorioak hauek
lirateke: kronologikoki, Pasaia, Lezo eta Errenteriar buruz-
ko datuak 1564. urtera arte ditugu. Orduraz geroztik gure
auzotarrak erregistroetatik desagertzen dira. Zorionez,
1503-1564 eperako 8 urteetako erregistroak kontserbatzen
ditugu. Datuak ezin argiagoak dira: urte horietan badi-
ko ontziek 54 joan-etorri egin zituzten. Honek ez du
esan nahi 54 ontzi ezberdinen aurrean gaudenik, ontzi
berdinak urtean 2 edo 3 bidaia egin baitzitzakeen eta
gainera, kontutan hartu behar dugu erregistroek, salbues-
penak salbuespen, ontzia noiz sartu eta noiz atera zen
adierazten digutela. Normalean ontzien joan-etorrien
batz bestekoa, urteko 3 da. Alabaina, badaude kopuru
handiagoa islatzen dutenak: 1516-17 artean 5 ontzi sartu
eta 6 irten ziren; 1541eko irailaren 23tik 1543ko data



berera arteko erregistroetan berriz, badiako ontziak 13 aldiz iristen ikus ditzakegu; eta 15 ateratzen.

Badiari buruzko emaitza horietatik Erretereria eta Donibanekoak dira gailentzen direnak: Erretereriako 31 joan-etorri ditugu eta Donibaneko 22; Lezoko ontzi bakarrak bi bidaia egin zituen (joaneko bat eta etorriko bat). San Pedrorako, berriz, ez dugu daturik, baina baliteke Donostia barnean kokatu behar izatea. Izan ere, badugu bertako biztaleen arrastorik, Gillen Londres kasu.

Donostiako ontzien 21 bidaia dokumentatuak ditugu eta Hondarribikoenak, aldiz, 16. Gipuzkoako kostaldeko beste populazio guñeei dagokienez, informazioa eskasagoa da: Orioko ontzi bakarrak 4 bidaia egin zituen. Mutrikuri dagokienez, hiru bidaia ditugu, bat 1525ekoa eta beste biak, 1564koak. Harrigarriena Deba, Getaria edo Zumaiako kasuak gerta daitezke. Izan ere, erregistroek ez dute beraien ageriko daturik islatzen; ez, behintzat, beraien ontzien inguruan. Argi dago, beraz, azkeneko ikerkuntzek esandakoa berretsiz, Gipuzkoako Ekialdeak (Donostia-Hondarribia tartean) Bristolekin berebiziko harremana izan zuela.

Pasaitarrei dagokienez, 1456ko apirilekoa dugu daturik zaharrena: Bristolen... Pedro Sanz Venesa hondarribiarra-ekin batera Bizente Landrigger azaltzen zaigunekoa, alegia. Landrigger Pasaian goiz eta oso hedatua zegoen abizena dugu. Lalana sendia ere berehala nabarmenduko da Bristolen tratuetan, eta abizen bereko Martin, Esteban eta Saubat ageriko dira han. Harremanen sendotasunaren zantzua Bristolgo merkataria Moses Conteryn gaskoiak ematen du; izan ere, honek 1473-75 urteetan erabili zuen ontziak "John de la Passage" zuen izena. 1480ko apirilean, berriz ere Pasaia "Juan" izeneko ontzi bat aurkituko dugu, Hondarribiko "Trinidad" ontziarekin batera iritsita. Ontzi pasaitarraren zama burdinaz eta pastelaz osatua zegoen⁹.

Garraiolari jarduerari uko egin gabe, XVI. mendearen bigarren erdialdean sanpedrotar zein donibandarrak euren negozio propioetan arituko dira, beraiek ere merkataria

Iruñeatik Eugiko burdinolara eta Eugiko burdiolatik Hondarribira eta Donostira doan bidea. XVI. mendekoa. *España. Hezkuntza, Kultura eta Kirol Ministerioa. Archivo General de Simancas. Mapas, Planos y Dibujos, 12-85.*



bihurtuz. Cotillos sendia aipatzea merezi du¹. Izan ere, 1491n Juanicot Cotillosen 150 tonako "Santa Clara" karabela ardoz kargatuta pleitatu zen Bordeletik Flandriako Sluis edo La Esclusarako bidean; Cotillosek berak 1505ean haren karabela "Barbara" Flandriara bidali zuen atondua. 1509an aldiz, Amador Cotillosen "Madalena" karabela Irlandako arrantzuarekin dugu lotuta¹⁰.

Cotillos baino hiru urte lehenago, berriz, Donibaneko Anton Iturain izan zen irla horretara joan zena¹¹. 1509an, aldiz, Esteban Alen sanpedrotarra dugu William Brown bristolarrarekin zorretan¹².

Bristol.
David Martin.

1 - Cotillos abizena Mari Galant ontziarekin eta Colonen bigarren bidaiarekin dugu lotuta.

Horrela, XVI. mende hasierako datuek badian zehar ontzien etengabeko joan-etorria dagoela baieztatzen dute. Joan etorriak ez direla ez noizbehinkakoak, ez eta itsu-mustukoak: estrategia sendo baten emaitzak dira, zirkuitu komertzial zehatz eta emankorraren zati.

Badiako populazio gune bateko zein besteko biztanleen arteko elkarlanak berebiziko papera izango du tratu horietan, bidaiei helburua edozein delarik ere: Irlandako arrantzua, Flandriako merkataritza, itsas-lapurreta,...

Nahiz eta xede bakarra izan ez, garai honetatik aurrera areagotzen dira badia eta itsas merkataritza atlantikoa lotzen dituzten datuak. Arestian aipatu dugunez, Historian zehar dinamika ezberdinak izan dira eta ondorioz

horren ohikoak bihurtuko diren Ternuako eta Ameriketako abenturak ikusteko, oraindik hamarkada batzuk itxaron beharko ditugu. Izan ere, XVI. mendearen bigarren erdialdearen hasieran zehar Europa atlantikoak pisu nabaria izaten jarraituko du. Are gehiago, bidaia hauek funtsezkoak dira hura ulertu ahal izateko.

Migel Arizabalori dagozkion datuak, adibidez, esanguratsuak dira. Izan ere, 1547 eta 1554 artean egin zituen bidaietatik bat baino ez zen Ternuara izan (1551ko urtarilekoa) eta beste bat baino ez bale ehizara. Europa Atlantikoa izango du Arizabalok helburu eta bere ontzian hainbat merkatariren salgaiak sartu eta garraiatuko ditu: besteak beste, Frantzisko Ibañez Frechilla, Antonio Hernandez de Navarrete, Migel Beroiz, edo Martin Greaves ingelesarenak.

MIGEL ARIZABALOK MARTIN GREAVES-I AURKEZTU BIDAIA-GASTUAK.

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:	XIIII ^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:	XXIIII ^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 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 lonbaderos 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 (<i>zinpekoa</i>).	

Beraz, hamaseigarren mendeko 40ko eta 50eko hamar-kadetán Bristolek badiako biztanleen jo mugen artean segitzen du eta pasaitarren aferak ere hara zuzentzen dira sarri. Arizabalo ez ezik, Frantzisko eta Domingo Zubieta, Juan Berrobi, Juanot Villaviciosa edo Juan Santa Clara bertan ikusteko aukera izango dugu¹³. 1558an, berriz, “Salbatore” ontziak Bristoldik Pasaiara 400 kintal ale eraman behar zituen, badian zegoen errege armada-

rako. Era berean, Donibaneko Petri Iriarteren adibidea dugu, Ingalaterran Bernabe Aristizabal pasaitarrak kortsariotzan atzemandako 80 kintal erretsiña Ingalaterran saldu nahi zuen berarena¹⁴.

Dena den, hala Gaztelako Koroak Ingalaterrarekin 1585tik aurrera izandako arazo politikoei nola etengabeko testuinguru belikoak, biek, izan zuten ontzidietan



ONDAREAREN ARRASTOAN: BRISTOLGO KRISTOA

XVI. mendearen erdialdean Lezo eta Donibaneren arteko banaketa gauzatu zen. Bokalea kontrolatzeko ekimentzat har dezakegu banaketa hau, Donostiak Bonantzaraino sartzen baitzuen bere eskumena. Horregatik, badiako auzokoen euren kokapena eta lurralde antolaketa egokitu behar izan zuten. Mugimendu horretan, Donibanen komunitate osoa eta indartsu antolatzea erabaki zuten.

Banaketa honetan, santuen eta elizen izenak bikoiztu egin ziren. Horra hor, San Juan parrokiarena edo Bidai Onaren Kristoa¹⁵.

Donibaneko Kristo honek, gainera, Pasaia eta Bristolen arteko harremana berresten eta ilustratzen du. Izan ere, bere izenatariko bat Bristolgo Kristoa da, Iturriozek jaso bezala.

Iturriotzek berak imajinaren ezaugarriek Ingalaterrako arte erlijiosoekin bat egiten dutela esaten du. Era berean, imajina hau 1518. urtean iritsi zela dio, handik bueltan zetorren itsasontzi batek nahigabea ekarrita.

Imajinak Donibanen segitzen du egun. Alegia, honi esker Bristolgo oroimena badian bizirik dagoela esan dezakegu.

eragina, ez baitugu ahaztu behar merkataritza edo arrantzara bideratutako ontziak behar militarrek asetzeko bahitzen zirela. Arrantza esparru garrantzitsu bat Kanadako kostaldera bideratzearekin batera, ordura arte Bristolek badiarekin izan zuen loturan berebiziko kaltea sortu zuen honek. Horren erakusle, Bristolgo ontzi-erakuntzaren gorakada nabarmena dugu: 1501-1550era bitartean, birstoldarrak jabe ziren ontziak 30 inguru baziren, ondorengo hamarkadetan kopuru hori ia hirukoiztu egingo da, harik eta 1591-1600 epean 111 izatera arte.

Portuz portu gauzatzen den merkatal jarduera honetan, Flandria beste jomuga interesgarri eta ezaguna izango da euskaldunentzat eta, jakina, baita pasaitarrentzat ere. XIV-XV mendeetan Flandria eta Brabante Europako ekonomiaren ardatza ziren, Brujas hiria buru zutela¹⁶. Iberiar Penintsulatik Ipar Europara esportatzen ziren produktuak ugari ziren: fruta lehorra, kortxoa, ardoak, olioak, gatza eta, jakina, burdina. Flandriara burdina eramateaz gain, bertan oihalak, mihiseak eta halako produktuak ekoizteko artilea esportatzen zen, inportazio produkturik garran-

EUSKALDUNAK GALES-EN? Newporteko ontzia.

2002an Galeseko Newporteko (Cymru-ko Dinas Casnewydd-eko) portuan ontzi baten aztarnak topatu zituzten. Ontzia Usk ibaiaren mendebaldeko ertzean zegoen, eta Riverfont antzokiaren eraikitze-lanak burutzen ari zirela aurkitu zuten. 2.000 oholez osatutako arrastoetatik, 300 objektutik gora berreskuratu dira, Portugalgo txanponak eta zeramika, Frantziako txanponak, larruzko zapatak, egurrezko orrazi bat, artilea eta kasko zati bat, besteak beste. Portugaldik zetorren ontzi baten aurrean gaudela ematen bazuen ere, 2012ko irailean aurkeztutako emaitzek bestelako hipotesi bat sendotzen dute. Azterketa horien arabera, 35 metro luze duen ontzi hau euskal egurrez dago egina.

Materialen artean topatutako Frantziako txanpon bati esker, ontzia 1445. urtea eta gero eraiki zela dakigu. Eta 1468-69an Newporten utzi zela uste da. Ezin azaldu, baina, fidagarritasun osoz, hiri honetan zergatik geratu zen. Ikertzaileek Bristolerako bidaiak egiten ari zela uste dute. Are gehiago, Bristolera iritsi ez zen ontzi bat omen da, bidean atxikitu zutela pentsatzen baitute. Izan ere, "Arrosen Gerra"-ren baitan (1455-1485), Newport hainbat alditan aldatu zen eskuz. Ondorengo hilabete edo urteetan burutuko diren ikerkuntzek aurkituntza interesgarri honen nondik-norakoak argitzen lagunduko badute ere, guk zenbait datu argitara eman nahi ditugu.



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>

Liburu honen lehenengo orrialdeetan agerian utzi da Pasaiaiko badiak Bristolekin zuen harremana. Newport Galesen badago ere, Bristol ia pare-parean du; izan ere, Bristolgo kanalean zehar aurkitzen diren hamaika herri eta hirietako bat da.

Eleonora Carus-Wilson adituaren ustez, hamabosgarren mendeko ekoizpen gunea ez ezik, Bristol hamaika produktuen helmuga eta birbanatze gunea zen ere bai. Adibidez, kanaletik gora Bristolerako bidea eginez, artilea, larrua eta oihalak iristen ziren Mendebaldetik, Monmouth bezalako herri galestarretatik, Produktu horiek hainbat lekutako ontziek garraiatzen zituzten, hala nola Milford Haven, Tenby, Haverford West, 'Lawgher Havyn', Llans-typhan, Kidwelly, Usk, Caerleon, Chepstow, Tintern eta, jakina, Newport-ekoek.

Bristolen inguruan egin diren ikerketek datu gutxi eman dituzte Newport-en inguruan, baina horietatik batzuk aipatu nahiko genituzke. Hasteko, hamabosgarren mendeko bi:

- 1461, apirilak 20. Bristoldik, Newporteko "Trinity" ontzia iritetzen da Irlandarako bidean, oihal eta aleekin.

- 1480, otsailak 17. Newporteko "Christopher" ontzia Bristolera iritsi zen Irlandatik. Sei merkatariren produktuk garraiatzen zituen, larrua eta arrainak bereziki.

Bi adibide hauek Bristol, Irlanda eta Newport lotzen dituzte eta dakigunez, euskaldunek lehenengo biek in lotura estua izan zuten. Hipotesi bezala, Newporteko ontziak hiru gune horien arteko garraio lanetan izan zela pentsa dezakegu. Edo agian, Euskal Herritik Bristolera egin zuela eta bertan kargamentua utzi ondoren, merkataria batzuek pleitatu zutela Newportera joateko.

Euskaldunen garraiolari lan hau oso ongi dokumentatua badago ere, XIV. mende amaierako datu bat eman nahi dugu aditzera. Izan ere, 1387ko otsailaren 2an, Conventryko merkataria William Clifford eta William Merford -i baimena ematen zitzaientzen, Worcestershire eta Gloucestershiren garia erosi eta bertatik Bristolera, Newportera edo Chesptowera esportatzeko. Dokumentuak aipatzen duenez, garraio lanak ontzi "espainiar" batek egingo zituen: hau euskalduna ote?

Txanpon frantsesa, zama portugaldarra, Bristolgo kanalea, euskal egurrez egindako ontzia... Newporten agertu ontzia Pasaiaiko badien dauden komunitate batekoa denik ezin dugu esan, noski. Ezta Pasaiaitik atera zenik ere. Baina esan dezakegu XIV-XV mendeetan, badiatik ateratzen ziren itsasontziek eta bertako biztanleek Galesen aurkitutakoaren antzerako bidaiak eta bideak egiten zituztela.

Iturriak:

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

CARUS-WILSON, E. M.: "The Overseas trade of Bristol", POWER, E.; eta POSTAN, M. M. (arg.): *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>

ATZERRITARRAK GUREAN NOLA, EUSKALDUNAK ATZERRIAN HALA

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

Itsasontzi euskaldun bat Galesen agertzea nola den posible ulertzeko, ibilbide bereko partaidea zen ontzi bat 1493. urtearen inguruan Pasaian nola bukatu zuen ikustea argigarria da. Izan ere, hamaika gertakari dira ontzien etengabeko joan-etorriek agerian uzten dutenak. Hona hemen:

Gertakizun honen protagonista nagusia Hernan Perez Neda galiziarra dugu. Neda Ferrolgo itsasadarraren amaieran dagoen herria da, han kokatu behar dugu, beraz, Hernanen jatorria.

Hernan Perezek Lisboan ontzia ardoz kargatu eta Irlandako Trosen herrira joan zeneko historia dugu hau. Han zegoela, ordea, George Confort ingelesak Hernanen ontzia atzeman zuen. Arrazoia: hilabete batzuk lehenago, armadan atera zen "Mixela" karabela donostiarrak Confort-en aurka eginiko eraso. George ingelesa bazen ere, alokairuan hartua zuen Britainiako karabela batean zihoan orduan; nahiz eta Gaztelako erregeekin bakealdian zegoen Ingalaterrako menekoa izan, euskaldunek ez omen zuten errespetatu, ontzia Frantziako Koroaren menekoena zela argudiatuz. Pentsatzekoa da, beraz, Confort kalte ordainak lortze aldera zelatan zegoela; Hernan-en ontziak horretarako aukera emango zion, errepresalia-gutuna hornituta. Hau da, donostiarren ekintza kortsariotzan berreskuratze-ko aukera ematen zuen agiria hornituta.

Nedaren karabelaren abenturak ez ziren hor amaitu. Confort-ek Irlandan saldu zuen ontzia, irlandar batzuei. Hauek berriz, nongo eta Bristolgo Thomas "Pabi" izeneko merkatarari bati. Hiru urte luzez karabela etengabeko jardunean aritu zen, harik eta 1501. urtearen inguruan Pasaian porturatu arte.

Garai horretan Hernan inguru-minguruka zebilen Donostian eta Pasaian, hainbat urte lehenago pairatu zituen gehiegikeriak ordaintzeko saiakeran. Hortan zebilela, zer gertatu eta bere karabela badian ikusi! Denborarik galdu gabe, Donostiako justiziari hori bahitzea eskatu zion.

Esan bezala, istorio honek primeran jartzen du Atlantikoan zehar barreiatuta eta distantzia handietara dauden herri ezberdinen arteko harremana: Lisboa, Galiza, Donostia, Pasaia, Britainia, Bristol, Irlanda... Hernan Nedak bere



itsasontzia Trosen-en galdu eta Pasaian berreskuratu zuen. Beste norbaitek, ordea, euskal egurrez eginiko eta Portugalen zamatuta itsasontzia Cymrun galdu zuen.

Dinamika horretan, beraz, kokatu behar dugu Newport-eko aurkikuntza. Orduko gertakizun arrunta, gure gozamenarako gaurko gertakizun bikaina eta zirraragarria.

<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-Chisthophe.*

tzitsuena artilea bera zelarik. Ekartzen ziren produktuei dagokienez, ehun-gaiak, arraina, arrain-gantza, gazta, espeziak, drogeria, armak, papera, kinkalla, mertzeria, sokateria, brea edota mundruna eta argizaria zeuden, besteak beste.

Euskaldunen garrantzia Bizkaiko kontsulatuaren sorreran jasotzen da, eta Anberesen lehiari aurre egite aldera, 1493an Brujaseko magistratuak Bizkaiko “nazioari” emandako pribilegio batean, artile eta burdin merkataritza lehenesteko asmoz. Alabaina, bi hiri horietan ematen ziren jarduerak bateragarriak ziren eta ez da harritzekoa izango merkatarik berdinek bi hirietan negozioak egiten ikustea. Iberiar penintsulako artilea Flandriako hegoaldean banatzeko

puntua zen Brujas, XV. mendean produktu horren bezero-rik nagusia izango den zonaldea, alegia. Anberesa, aldiz, mota gehiagotako salgaiak iristen ziren (portugaldarrek ekarritako espeziak, Europara banatzen ziren oihal ingelesak, Alemania barneko produktuak, eta abar). 1490-1580 artean Europako salgaien birbanaketa gune nagusia bihurtuko da, Anberes. 1530tik aurrera, gainera, leku urrutetako produktuen hartu-emanak monopolizatuko ditu.

Dena den, gure eskualdeko merkatariek Brujasen jarraituko dute 70ko hamarkadan; 1570ean, adibidez, Donibaneko Juanes Ezkioztz Ubilla han ageri da merkatarik nafarrekin negoziotzen¹⁷. Izan ere, handik zetozen hainbat produktu merkatu nafarra edo nafar merkatarientzako zirela ematen du; Pedro Goiatzek handik Donostiara bidalitako argizaria, adibidez, Lizarra eta Iruñeako merkatariek erosi zuten¹⁸. Anberes eta Brujas ez dira Pasaia-ko merkatal zirkuitu berean dauden Flandriako herri bakarrak izango. Brujaseko portu naturala zen Sluis-ekin batera, Middelburg-ek (Mediaburquek) merkatal hiri garrantzitsuari eta honen portu Arnemuiden-ek (Ramuak) gure herritarren egonaldiak ezagutuko dituzte. Pasaitarren inguruko berriak ezagutzeko Pedro Callaoren jaraunsleen eta Martin Trintxerren jaraunsleen arteko auziak adibide ezin hobeak ditugu. Bi merkatarik hauek etxetik urrun hil ziren: Martin, Ramuan 1535. urtearen inguruan; Pedro, Flandriatik bueltan.

Urrun bai; inkomunikatuak, ordea, inolaz ere ez. Alderantziz. Hil baino urte bete lehenago, Martin Trintxerrek Juan Martinez Aierdi maisuaren ontzian, 8 kintal argizari eta dukat bat bidali zizkion Ramuatik Pedro Labordari, honi zor ziona kitatzeko. Izan ere, Labordak eta Trintxerrek hitzarmena zuten elkarrekin Sluis eta Arnemuidenen artean 72’5 kintal burdin eraman eta bertan saltzeko¹⁹. Domingo Aginaga eta Joanes Altzibar sanpedrotarrak Ramuan zeuden Martin hil zen garaian, lehengoa gainera, Martinen heriotzaren lekuko izan zelarik.



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



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

Pedro Callao ere sare komertzial berekoa dugu. Martin baino beranduago iritsi bazen ere, Trintxerri eginiko diru lagapenak bien arteko lotura estua adierazten du. Joanes Altzibarrek tratu honi buruzko azalpenak ematen ditu 12 bat urte beranduago: ...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, fator 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 naiío con aperçebimiento que le hacía 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 afrenta 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 Garçía de Larrasoayn le rrespondió que le predonase, porque él non podía hazer sino lo que le hera mandado. Y visto que el dicho Garçía 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 debía 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.

XVI. mendearen bigarren erdiak aurrera egin ahala, Flandriarekiko harremanak okerrera egingo du. Zonalde honetan merkataritza jarduerak behera egingo du. Bate-tik, Zwin ibaiaren lohitzekak ...Sluiserako eta, ondorioz, Brujaserako nabigazioa zaildu egingo du. Bestetik, Amerikak gero eta garrantziagoa izango du, eta Gaztelako Koroaren iparraldean ordura arte ematen zen ekonomia- ren oinarriak ahulduko ditu.

Gainera, 1568tik aurrera Felipe II.ak Herbehereekin izango dituen arazoek merkataritza harremanetan bere- biziko eragina izango dute: 1564-72 artean, Donostiako artilearen %82'2-a Flandriara bazihoan eta %17'8-a, aldiz, Frantziara, 1576-79 bitartean azken herrialde honetara %33'9-a garraiatuko da eta Flandriara, aldiz, %41-a²⁰.

Dena den, horrek ez du esan nahi Flandria guztiz ahaztuko den helmuga denik, ez behintzat XVI. men- dean. Pedro Goiatz eta Pedro Igeldoren arteko harre- manak pasaitarrek Flandriarekin izan zuten loturaren isla bikaina dira. Goiatzen 1570eko testamentuan Flan-



Engraving of the Spanish fury (1577). Hans Collaert. Amsterdamgo Museoa.



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

driarekiko harreman estua jasotzen da argi eta garbi. Agiri hori Donibane Lohitzunen emateak, ordea, Pasaia-ko merkataritza Lapurdira eginiko jauzi adierazten du, hiri lapurtarrak Flandriarekiko portua bihurtuta zegoen horrez gero.

Pedro Igeldo sanpedrotarraren egoera, berriz, merkataritzak guda testuinguruan irauten zela erakusteko dugu balekoa. 1573an Flandriako biztanle eta gutxienez 1571tik Armadako errege-ordaintzaile Frantzisko Elexalderen ofizial moduan agertzen zaigu Igeldo. Alabaina, bada-kigu aurreko urteetan Anberes bizileku zuela eta Goiatzekin negoziotan ari zela; merkataritzan, alegia. Batetik, 1570ean, Pasaian ainguratua eta Zelandara artilea garraitzeko prest zuen "Santa Maria" galeoiaren jabe zen Juan Eskiotz donibandarrak, Goiatzen eta Igeldoren aldeko ordainketa gutuna ematen zuen, bi hauei emandako soka eta mundruna dela eta. Bestetik, Goiatzek Flandriatik ekarritako argizari kargamentua, Pedro Igeldorekin batera kargatu zuen. Ondorioz, nahiz eta testuinguru beliko baten aurrean egon, oraindik merkatal jarduera bat mantentzen zela ikus dezakegu, murritzeta nabaria izan bazuen ere²¹.

Goiatz, Igeldo, Trintxer, Ezkiotz,... merkataria hauek XVI. mendearen azken herenaren hasieran badian ematen ari zen oparotasunaren adibide dira. Are gehiago, Goiatz Mari Anton Trintxerren semea dugu eta, horregatik, Flandriako merkataritza belaunaldiz belaunaldi igarotako ogibidea eta jarduera bazela ere pentsatzen dugu. Senidetetasuna eta elkarren arteko konfiantza sustatu jarduera, hain zuzen ere.

Pasaiaiko merkataritza atlantikoaren beste osagaiak Arro-xela eta Bordele ditugu. Berriz ere gerra garaian merka-taritzaren bermatuko duten hitzarmenak sinatuko dira, besteak beste 1537. urtearen inguruan Gipuzkoak, Bizkaiak eta Itsasoko Lau Hiribilduek, Baiona, Lapurdi, Capbretonekin sinatutakoak edo, urte gutxiren buruan, 1543 eta 1552an, Oarsoaldeko eta Bidasoako populazio guztiak Iparraldeko hainbat hirirekin sinatutakoak.

Esan gabe doa merkatariek beraiek ere aseguruaren beharra dute gerra garaian eta Burgoseko merkataritza-aseguradoreak topatzen zituztela maiz. Hala egin zuten, adibidez, Esteban Santiagok "San Andres" ontzia eta Martin Saez Villaviciosak "San Juan" ontziaren jabeak, Espainia eta Frantziaren arteko gerra zela eta euren bidaiaren hartuko zituzten arriskuei aurre egiteko. Izan ere, 1524. urtean Bordelera zihozten, zama bila²².

Adibideak, beste behin ere, oso esanguratsuak dira eta zirkuitu ideia azpimarratzen dute. Batzuk aipatzearen:

- Donibaneko Martin Santxez Villaviciosa, Esteban Santiagorekin batera, 1524an Burgos eta Italiako hainbat merkatariekin sinatu pleitatzeko-hitzarmenean Bordelera joan, ontziak kargatu eta Londresera bidaiatzea adostu zuten.
- 1536ko ekainean, Villaviciosa bera bere itsasontziarekin irten zen Pasaiaetik Irlandako arrantzura. Bidean, Arroxelan gelditu zen; batetik, behar zuen gatz eta ogiz hornitzeko; bestetik, Juan Ganboa hondarribiarrak emandako hainbat zaku artile bertan zeuden merkataria nafarrei emateko.
- 1560ko azaroan, Erreterriako Migel Lesakak eta Domingo Isastik ahalordea eman zioten Donibaneko Migel Isastiri, Arroxelan edo Frantziako beste edozein tokitan 2.500 anega gatz erosi eta Erreterriara bidaltzeko.
- 1568. urtearen inguruan, Cadizen zegoela, "Magdalena" ontziko kapitain Juanes Villaviciosa Flandriara joateko itsasontzi hori prestatzen ari zen, hiru urte beranduago Sevillan salduko zuen ontzi bera, hain zuzen.



ONDAREAREN ARRASTOAN: SANTA ANAREN IMAJINA FLANDRIATIK EKARRI ZUTENEOA.

1573ko azaroaren 12an Donibaneko errejido-re Juan Martinez Lezok, Juanes Ruiz Zubiaurrek eta Martin Puik asegurantza kontratua sinatu zuten Donostiako merkataria batzuekin. Itsasontzietako zama galduz gero kalteak murriztu ahal izateko Asegurantza kontratuak beharrezkoak ziren. Egun egiten dugun bezala. Egun horretan, baina, Juanot Nabejasek Dunkerketik Ziburu edo Lohitzuneko edozein itsasontzitan ekarri beharreko zama ez zen nolanahikoa: batetik, erlojua; bestetik, Santa Anaren imajina.

Erlojuaren arrastoa galduta, gure arbasoek XVI. mendeko moda eta artista gunetik ekarritako Santa Anak badian dirau.

Ez da hau Flandriatik bailarara iritsitako arte lan bakarra¹¹. Baina kontratu honek itsas merkataritzaren arlo ugari aipatzen duela uste dugu: aseguru, Ziburu-Lohitzune eta Pasaiaen arteko harremana, Donibaneko izaera politikoa...

11 - Arte lan hauek Lezora eta Oreretara ere irisi ziren. Azken honetako elizan, esate baterako, Ama Birjinaren Koroatzearen erretablea dugu, XVI. mendearen hasieran Bruselan egin. Egun, ikerketa interesgarri bat burutzen ari da bere jatorriari eta eraberritze lanari buruz. Ikus BARRIO OLANO, M. eta BERESAIN SALVARREDI, I. (koord.): *El retablo de la Coronación de la Virgen. Erreterria. (Ama Birjinaren Koroatzearen erretablea. Erreterria.* (prentsan). Eskerrak eman nahi dizkiegu aipatu koordinatzaileei eta Iñigo Salaberriari, emandako informazioagatik.

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



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

Bordelekin batera, Arroxela aspaldiko birbanatze puntu garrantzitsu bihurtuta zegoen euskal merkatarientzako Bristolgo bidean. Eta, era berean, Arroxelako merkatariek ere euskal ontziak erabiliko dituzte, adibidez Ingalaterrara ardoa eramateko (1489) edo Irlandara joateko (1490)²³.

Atlantikoa nazioarteko merkataritzaren protagonista nagusia bihurtu da garai honetan, inolako zalantzarik gabe; baina horrez gain, badakigu badiako biztanleak Penintsula hegoaldean eta Mediterraneoan zehar ere (Italian, Sizilian,...) mugitu zirela.

Bi esparru geografiko hauek Pasaian egingo dute bat. Ipar Hego Europa batzen zituen guneetarik bat dugu gure portua. Jarraian, eta zirkuituaren luzapenaren ondorioz, Europa eta Amerika batuko dira Pasaian itsas merkataritzari esker.

Ameriketarako abiapuntua ziren Sevilla eta Cádizarako bidaietan, ontziek burdina eramaten dute nagusiki. Baina

Atlantikoan egin bezala, hemen ere bueltako bidaiak produktu berriak zamatzeko probesten dira. Kasu honetan, Mediterraneoetik zetozen produktuak. Gure merkataria Mediterraneo eta Ipar Europaren arteko artekariak dira. Abizenak ezagunak ditugu. Horra hor, Pedro Igeldo 1493an Arnemuiden-era merkataria italiarren olio eta gatz kargamentuak eramango dituen. Edo Martin Arsu eta Esteban Trintxer: lehena, 1515ean dugu Malagan Londrerako bidea egiteko; bigarrena berriz, Donostia itzultzeko.

Honen ildotik, Burgoseko Kontsulatuan 1565-1596 urte bitartean egindako bidaia aseguruak agerian uzten dute Pasaia eta Sevilla/Cádizaren arteko harreman estua. Hilario Casado Alonso adituak egindako zenbaketaren arabera, garai horretarako euskal probintziekin zerikusia duten 483 bidaietatik, 117k dute lotura badiako komunitateekin, honengatik ala besteagatik. Haietatik, 109k Pasaia dute irteera leku edo derrigorrezko geltoki: alegia, ia bostehun bidaia horien %22'56-ak.

**BURDIN MERKATARITZAN ARITU ETA
BURGOSEN ASEGUARATUTA, PASAIATIK IRTEN
ZIREN ONTZIEN JATORRIA (1565-1592)²⁴**

Pasaia	17
Donostia	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
Ezezagunak	13

117 bidaia horien helmuga nagusia Sevilla edo Cádiz ditugu 91 alditan. Bigarrenik, Portugal dugu: Lisboa 12 bidaia (horietako batek Pasaia-Lisboa-Galizia-Pasaia bidaia egiteko), Aveirora 8, Setubalera 2 eta Mondegora, berriz, bat. Argi gelditzen da, beraz, euskal burdinak Andaluzian eta Lisboan zuen garrantzia.

Kuadroak badiaren garrantzia islatzen duela uste dugu, bereziki datuak, orokorrean, esparru bakar batekin lotuak daudelako: Andaluzia eta Portugalgo burdin esportazio-ekin, hain zuzen ere. Horiei Ternuako arrantzan edota armadetan parte hartutako ontziei batu beharko litzaieke, kopurua handituz²⁵.



**ONDAREAREN ARRASTOAN:
SALINAS ETXEAREN AZKEN AZTARNA**

Flandria eta Euskal Herriaren arteko harreman komertziala ez zen Pasaia mugatzen, bistan dena. Bilboko itsas adarraren inguruan ere hartu eman tinkoak izan zituzten. Horren froga, esate baterako, bertoko Salinas Arbolantxa leinu ahaltsua Rober flandiarrekin ezkondu izana dugu. Modu horretan, Ahaide Nagusi bat (Salinas Arbolantxa) mundu berriarekin lotzen zen, merkatarik batekin uztartuta. Horrela jaio zen Marina Rober Salinas, Giles Rober eta Madalena Salinas Arbolantxaren alaba zena.

Marina Rober Salinas Domingo Etxeberriekin ezkondu zen, eta Pasaia badiaren ezarri zuten euren Etxea. Salinas etxea, hain zuzen ere. Etxeberri Idia-kezen kolaboratzaile estua zen, eta hark egin bezala honek ere tratu eta negozio ugari zuen Pasaia aldean. 1652. urtean Rober Salinas – Etxeberri bikoteak premua sortu zuen, horrela, edozer gerta ere, euren ondasunak ezin ziren besteratuak izan. Premu horretan, Salinas Etxea sortu zuten, haiek egin zuten etxea: “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”.

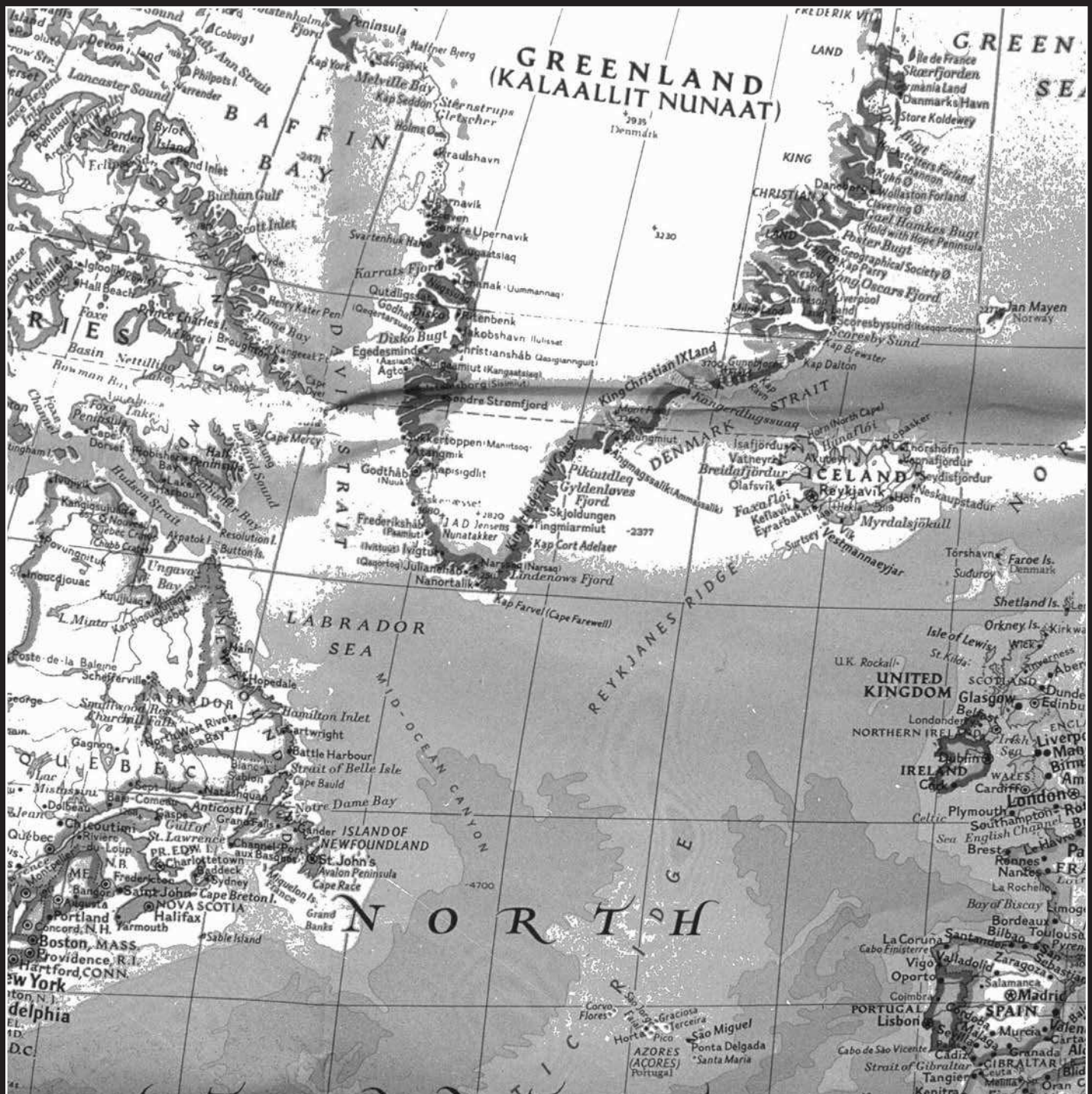
Salinas etxekoek nobleen bidea jorratu zuten berehala. Salinas Etxeberriren semea, adibidez, Villarrubiako Markesa eta Sirgako Villalcazargo Kondea izango dugu.

Jabetza hau Ferrer sendiak erosi zuen gerora; jauregi zaharra lehen karlistadan txikitu zuten. Jauregi berria, Ferrerek egin, Nautika egiteko birrindu zuten. Argazkiei esker ezagutzen dugu. Gerra garaian erresistentzia pasaiatarraren egoitza izan zen.

Egun, Rober Salinasen oroitzapena kalean dagoen armarrarian baino ez da biltzen.



TERNUAREN ORDUA (1560-1585)





Red Bay badia eta Belle Isle itsasartea, Labradorren, Europarantz begira. Michael Barkham.

Badian gauzatzen ziren jardunen artean, bale ehiza eta Ternuako bidaia dugu azken boladetan ikerlariek gehien nabarmendu dutena. Ez da gure asmoa, noski, hori gutxiestea, baina balentria hobeto ulertzen laguntzeko halako jarduera besterik gabe goraipatu beharrean, mendeetan zehar emandako prozesutzat jotzea lagungarria dela uste dugu^{III}.

XVI. mende erdialdetik aurrera Ternuako aukerak berebiziko bultzada emango dio jarduera honi, baina aurretik, euskaldunek mendeetako eskarmentua zuten arrantzuan, eta Kanadako kostaldean bakailu eta baleen atzetik joan baino lehen, beste esparru batzuk jorratu zituzten, gertu nahiz urrun.

Badian ere, itsasertzeko arrantzuak berebiziko garrantzia zuen, izan ere, eta 1598tik aurrerako datuekin jokatu behar badugu ere, Donibaneko udal kontuetan aipatzen zen diru-sarrerarik nagusia pinaza, txalupa eta batelek arrantzatzen zutenarengatik ordaindu behar zituzten eskubideak ziren²⁶.

Ordainketa horiek etekinaren %3,5ekoak ziren. Horren 2/3 herriko poltsarako ziren; azken herena, elizarentzat. Horrela, lan publikoak finantzatu, herriko zerbitzuak bermatu eta ataka estuetan geratzen ziren familiak (alargun, umezurtz eta zaharrak) laguntzeko gaitasuna lortzen zen.

III - Ezinbestekoa Donostiako Untzi Museoak Balezaleak erakusketaren inguruan kaleratu liburua: UNSAIN, José Maria: *Euskal baleazaleak: berebiziko historia baten irudiak eta aztarnak = Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*. Donostia: UM, 2012.

Ekarpen horiek ez ziren bolondresak, 1567an Ramus Arrietaren ondorengoen eta Migel Isastiren aurkako salaketak erakutsi bezala.

Alegia, balearen ehiza ere prozesu historikoa izan zela azpimarratu nahi dugu. Eta, orokorrean, Ternuako abentura, abentura baino Europako Atlantikoan euskaldunei sortutako ezinei emandako erantzun bat izan zela. Ezin da Ternuarena ulertu arestian deskribatu dugun itsas merkataritza aintzat hartu gabe. Ezta gudak itsas merkataritza ezarri zion muga gogoan hartu gabe ere. Izan ere, Gaztela eta Flandriaren arteko gerrak eta Gaztela eta Ingalaterraren artekoak, biek, euskal itsas merkataritza erdi-erdian harrapatu zuten. Are gehiago, merkataritza horri eustea gerra horien arrazoien artean zegoen.

Gainera, irudituko luke balearen inguruan bi une nahastu direla askotan. Bata, Erdi Aroan errotua zegoen bale ehiza (Euskal Herriko kostaldeko herrietako armarrarian jasota dagoena, Miarrizetik Bermeo bitartean)^{IV}. Bajurako arrantza, ehiza hobe esanda, da honako hau. Tarteka XVI. mendean ere ematen zena. Adibidez, 1539an Pasaia-ko bokalearen ondoan ehizatutako bale baten berri dugu²⁷.

Kosta begi bistatik galdu gabe, Atlantikoa zeharkatu baino lehen euskaldunek Kantabrikoa jorratu zutela esan behar dugu, gehien bat Galizako kostaldea²⁸.

Galiziar buruzko datu gutxi topatu ditugu badiarekin lotutako dokumentazioan, baina horrek ez du zertan adierazi harremanik ez zegoenik. Ez dugu ahaztu behar XVI. mendeak aurrera egin arte euskaldunak izan zirela balea ehizatu eta beregandik eratorritako produktuak merkaturatzen zituzten bakarrak. Gainera, badiarekin lotura eskasa ikusten badugu ere (beti ere, guk aurkitutako aztarna dokumentalen oinarrian), Galiziarekiko harremanak argiak dira. Horretarako ez dugu toponimiari jo besterik; izan ere, XV. mendetik aurrera hainbat pasaitarren abizen edo ezizenek galiziar kutsu nabaria dute Gallego, Gallega, Noia, Ribadeo, Callao, besteak beste). 1488an badakigu Muroseko auzotarren karabela bat San Pedron zegoela, 35 bota sardin-zahar ("sardina arencada") eta lehortutako arrainarekin ("cecial"), eta Donibaneko auzotarrak Galiziarrekin.

IV - Aitzindariak dira euskaldunak. *es innegable documentalmente que, en el siglo XVI, los gallegos desconocían un oficio [bale-ehiza] 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

ziako herri horretara sardina eta ardo bila joan zirela 1541ean²⁹. Galizia ez zen soilik arrantza-lekua; arrainaz edo baleaz gain beste hainbat produktu ekartzen ziren, famatuena, zalantzarik gabe, Ribadabiako ardo txuria. Halaber, euskal-burdinaren esportaziorako puntu garrantzitsua zen hura³¹.

Bestalde, 1528an Munjun Agorreta eta Pedro Herran donostiarraren arteko karabela salerosketan, lehenengoak karabelarekin batera bale ehizarako zituen lau galeoi (txalupa antzeko ontziak) saldu zizkion eta gure ustetan, bale ehiza hori Galizia aldean burutuko zen, nahiz eta badiako kostaldean ere jarduera hau aurrera eraman. Azkenik, badakigu XVI. mende hasieran Donibaneko Anton Igeldok Galiziako bale-ehizan eskarmentua zuela³⁰.

Irlandari dagokionez, ordea, datu gehiago ditugu. Izan ere, XVI. mendeko hamarkadan bertako arrantza oso garrantzitsua zen Gipuzkoako kostaldeko herrietan. Horren lekuko dugu, besteak beste, 1509 urtean karabelako maisu Amador Cotillos sanpedrotarrak eta Ondarroako Lope Ibañez La Renteria eta Erramus Muguruzarekin pleitatze hitzarmena. Tratu honen bidez, Irlandako Killybegs edo "Otelin" portuetan Errenteriako Martin Zuri Zubietaren-gandik arraina jasoko zuen. Azken honek, gainera, urte berean beste auzi batean agertzen zaigu, Errenteriako beste auzokoekin batera Legorretako Pedro Garikanoren aurka, Irlandako 16 karga arrain medio.

50 urte geroago jardun honek bere horretan ziharduen. Hala, 1556an Galwayko badian dagoen Ara uhartera sardiñatara joan behar zuen ontzi baten sagardo horniketaren inguruan, donostiar eta sanpedrotarren artean istiluak sortu ziren. Dirudienez, donostiarrek ez zuten onartzen paisa-

tarrek Errenteriatik ekartzea sagardoa, Pasaiaiko debekuak Irlandaraino eramanez modu honetan. Era berean, Donibaneko jendeak lehortzen duen arrainaren kopuru handi batek Irlanda zuen jatorri.

Bigarren esparrua, ordea, Ternuarako bidaiari lotuta dagoena dugu, XVI. mendean zehar gauzatu zena. Azken hau nazioarteko egoeraren menpe izango dugu behin eta berriz, Ingalaterra, Gaztela eta Frantziako koroen elkarren arteko harremanen zioetan. Horrela, Frantzia eta Gaztelaren arteko 1544ko bake itunak Ternuarako bidaiaria areagotuko du, baina 1551-1559 arteko gerrak eta horri lotutako kortsarioek ontzien bahiketak ugarituko dituztenez, Ternuako inguruetan zebiltzan gizonak, beraiek ere, gerran txertatuko ditu. Horren lekuko, 1557an Ternuara zihoazen eta atxiki ziren ontziak ditugu, artean lau donibandar eta Errenteriako bi³².

Eragin hau, gure ustez, erabakigarria izan zen euskaldunek Europako Atlantikoa Ameriketako Atlantikoarekin ordezkatzeko hautuan. Arrantzatzen eskarmentua, balea ehizatzen tradizioa, Atlantikoaren nabigazioa menderatuta, bidaiaria luzetarako ohituak, itsasontzi egokiak,... abiapuntu sendoa eta arrazoi trinkoak ziren. Esan gabe doa, baleek ez zutela bat-batean merkatal jarduera ordezkatu; esan nahi duguna da, jarduera baten edo bestearen nagusitasuna sasoikoa izan zela. Horrela, Ternuari buruzko lehenengo datuak 1520ko hamarkadakoak badira ere, balearen ehizaren loraldia 40ko hamarkadaren erdialdetik aurrera eman zela eta gorena 1560-70 artean izan zela esan behar dugu³³.

Baleak ehizatzea jardun egonkortua zela oso modu bitxian iritsiko zaigu. Donibane eta Donostiaren arteko



1533ko gertakari batean, hain zuzen ere. Bertan, pasaitarren Donostiako ofizialak mehatxatu zituzten, honakoa esanaz: *que no curasen de entrar e synon que les mataría mejor que a ballenas*³⁴.

Ternuan bi arrantzu egongo dira, bakailuarena eta zeta-zeoena. Bale-ehizaren ikusgarritasunak lehenengo espedizioak bakailuaren atzetik egin zirela ezkutatu du. Onartu behar dugu, baina, arrain hori izan zela hasierako protagonista nagusia. Ondorengo urteetan, bakailu eta bale-gantz eskariak gora egin ahala, hasieran mistoak ziren arrantzu horiek banandu egin ziren, bakoitza egutegi propioan arituz. Bakailuari dagokionez, Ternua irlaren hegoekialdean aurkitzen zen, eta abuztuan bueltan ziren arrantzaleak. Balea, berriz, Ternua eta Labrador hegoalde artean topatzen zen. Bale ehizatik abendu inguruan itzultzen ziren Gipuzkoako ontziak gure portuan ainguratzen³⁵.

Bakailuaren ugaritasunak eta kontserbatzeko erraztasunak errentagarria bihurtzen zuen harrapaketa. Lehorreratu bezain pronto, bere barnekalderako garraioa antolatzen zen eta denbora gutxian, jarduera honetan lortutako etekinak izan zitezkeen. Gure interesekoak diren datuen artean, hauek aukeratu ditugu³⁶:

- 1547ko apirilean, Juan Lopez Jausoro mutrikuarrak egindako maileguari esker abiatu zen Domingo Noblezia kapitaina bakailu bila; Donostian eta Pasaian arraina utzi, atsedean hartu eta segituan itzuli zen Ternuara.
- Ramus lurrita pasaitarra Avileseko errejidoreekin zegoen tratuetan, 1563an, 780 kintal bakailau zirela eta.

1900. inguruan
bakailua lehortzen
Saint John's-en.
Musée McCord.



- Nikolas Ormaetxeak Juan Villaviciosaren aurka jarritako salaketa, hainbat karga bakailu direla medio.
- Bartzelonako Montserrat Acosta eta Donostiako Mariarena Corrobedoren arteko auzia. Bigarren honek Pasaia-tik Bartzelonara bidali behar omen zuen bakailua, Ribadiviako burdin eta ardoaren truke.

Ez da faltako bi espezieen bila abiatuko dena, sasoiaren arabera. Joanes Villaviciosa kapitainak hala jardun zuen: 1583an bidaia egin zuen Ternuara baleak ehizatzen eta 1584an, aldiz, bere nao bat leku berdinerara joan zen bakailua arrantzatzera, horietako kargamentu bat Bilbon saldu zuelarik³⁷.

Izan ere, baleak oso etekin handiak emango ditu haragi, gantz eta bizar kopuru altuak direla eta. Bale-gantzetik eratorritako olio edo lumera argiteriarako, xaboiak egiteko, ehunak garbitzeko, larruak biguntzeko, kosmetikoetarako eta sendagaietarako erabiltzen zen; larrua gerrikoak, poltsak edo soketarako. Haragia, berriz, Frantzia, Flandria eta Penintsulara esportatzen zen. Eta azkenik, bizarrek ere beraien erabilgarritasuna izango dute: hasiera batean labaren kirtenak egiteko erabiliko dira, baina XVII. mendean oso erakargarriak izango dira Frantzia eta Europa iparraldean eta olio bezain garrantzitsuak; malguak eta arinak izaki, arropa eta osagarrietarako erabiliko dira: gonak, kortseak, euritakoak, haize-emaileak, bastoiak, uztak, eskuilak edota betaurrekoak egiteko³⁸.

Hurrengo hamarkadetan, Lapurdiko kostaldekoak izango dira Pasaia-koen bazkide lehenetsiak. Ziburuko eta Lohitzuneko ontzidiak Gurean zuen aterpe. Ez zen arraroa izango, hortaz, San Pedroko Duart Rubisunek eginiko hautua: Ziburuko Sopite leinu ospetsuaren kide batekin ontziratzeara; Juanesekin, hain zuzen ere⁴⁰.

Badia euskal balezaleen aterpea eta horniketa gunea bihurtzen da. Itsasontzi hauek Pasaian topatzen dute Lohitzune-Ziburun ez zuten ziurtasuna. Horrela, adibidez, Ziburuko Frantzes Sarriak jokabide horren berri zehatza ematen du 1571ko martxoan. Bere 40 tonako itsasontzia Bordeletik Hondarribira eraman zuen ardo, bizkotxa, sokak, kalamu, leka aleak, sardina eta bilgor-kandelaz zamatuta, haren anaia Juanes eta Martin Murgia Pasaian ainguratua eta Ternuara bale ehizara joateko prestatzen ari ziren "Maria" izeneko itsasontzia hornitzeko. Sare berean kokatzen dugu Hendaia-ko Juanes Arrupe, upelak estutzeko 250 metalezko pieza Hendaia-tik Hondarribira eta bertatik Pasaia-ko eraman zituen, Lohitzuneko Pierres Bocaliren ontzian zamatzeko, azken hau balea bila abiatu baino lehen⁴¹.

Honek, jakina, marinela mugimendu itzela sortuko zuen. 1575ean egin zen inkestan ederki islatzen da hau. Orduan Ternuan zeuden bizkaitar eta gipuzkoarren kopurua 2.700 pertsonakoa zen, haietako 1.875 gipuzkoarrak: 400 donostiar, 350 "pasaitar" eta 100 errenteriar⁴². Kopuru hauek ikusita,



Red Bay-en, Labradoren, agertu eta ustez San Juan ontziari dagozkien aztarnak. *Michael Barkham.*

ONDAREAREN ARRASTOAN: SAN JUAN ITSASONTZIA KANADAN HONDORATUA.

Oso ospetsua egin da gure artean "San Juan" itsasontzia, 1565. urtean gaur egun Red Bay (Kanada) bezala ezaguna den portuan hondoratu zena. Naoa, Donibanekeo Ramus Arrieta "Borda"rena zen, eta bere hondoratzearen lekukotza dokumentala dugu.^V

Duela 35 urte (1978an), portu berean hondoratutako ontzi baten aztarnak topatu zituzten. Hasiera batean Ramusen San Juan ontziarenak zirela uste izan zen. Gaur egun, baina, badakigu zonalde berean eta urte haie-tan beste hainbat ontzik hondoa jo zutela. Are gehiago, Ramusen ontzia ez ezik, gaia gehien ikertu duten bi historialariek, Selma Huxleyk eta Michael Barkamek alegia, aurkitutako arrastoak Bordeleko "Magdalena" ontzia-renak ere izan zitezkeela planteatu dute.

Bestalde, "San Juan" izena laguntza bat baino, eragozpen bat izan daiteke Red Bayko pezioa eta Arrietaren ontzia berdinak direla jakiterako garaian. Izan ere, ontziak bataiatzerako garaian halako izena oso ohikoa zen. 1584an adibidez, Juan Villaviciosa da izen bereko ontzia galtzen duena; ziurrenik Ternuan, guztiz baieztatu ez badaiteke ere.

1560an, berriz, Arriola izeneko batek Juan Perez Lizaurren "San Juan" ontzia hondoratu zuen Sevillan. Haez gain, aurreko taulek beste hainbat adibide eskaintzen dizkigute. Hala, 1569an, badian hiru "San Juan" ditugu: Juan Nuñez Iturainena, Juan Irurarena eta Juan Eborarena.

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

- 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.

V - Gorago Arrieta "Borda"ren negozio baten berri eman dugu. Ternuaren aipamena egiten zen bertan ere.

hainbat egilek Pasaia eta Donostia arteko ontziteria Gipuzkoa eta Bizkaiko arrantza ontziteri nagusitzat jo izanak ez gaitu harrituko. Ezta Europako portu baleazaletzat jotzea ere.

Esan bezala, balea eta Ternua itsas merkataritza atlantikoaren barruan kokatzen ditugu guk. Ez dugu, hortaz, gertaera isolatutzat edo miragarritzat jotzen, garapen baten emaitzatzat baizik. Ternua ibilbide luze bateko geltokia dela Esteban Irizarren testamentuan antzematen da, 1554an; izan ere, bere ontzia, Juan Migel Darietaren gidaritzapean, Ternuara, Sevillara eta Indietara joana zen⁴³.

Ibilbide honetan bidaiarako horniketa lanak egin zitezkeen, besteak beste, Lisboa, Setubal, Cadiz edo Sanlucarren. Baita Frantzian ere, Arroxelan hain zuzen ere. Portu hau, arrantzarako beharrezkoa zen gatzaz hornitzeko lekurik garrantzitsuena izaten segitzen zuen. Han ageriko dira Martin Santxez Villaviciosa 1536. urtean Irlandako arrantzurako bidean, Migel Arizabalo 1554. urte inguruan Ternuako arrantzarako edo Migel Isastiren bazkideak 1560ko abenduan 2.500 anegarainoko gatz bila, Errenteriarira bidaltzeko⁴⁴.

Bestalde, Ternuako kanpainak amaitu eta hurrengo bidaia, Londres edo Anberes-era egin zezaketen, zuzenean eta inolako geldialdirik egin gabe. Hala, bale-gantz ugari Flandriara esportatzen zela ikusi dugu. Martin Bedua tratu horretan zebilenetakoa dugu, adibidez 1565ean. Eta baliteke tratu bertsuetan ibiltzea Bizente eta Martin Etxabe donibandarrak, 1568an “Jesus” naoan Flandriara eta Ternuara, bakailutara, joanak zirela baitakigu⁴⁵.

XVI. mendearen erdialdean Ternuak hartutako garrantziaren isla irudikatzen bi adibide aukeratu ditugu. Bate-tik, 1601ean San Pedroko udalbatzak, maiordomoek eta auzotarrek Martin Noblezia kapitainaren eta beste batzuen aurkako salaketa, Ternuara joateagatik San Pedroko eliza-

ri ordaindu beharrekoaren inguruan. Auzokoen esanetan, aitzinako ohitura zen Irlandara, Ternuara eta beste lekutara joaten ziren arrantzaleek, soldataren herena elizari ordaintzearena, eskupeko moduan. Lekukoen esanetan, irabazien heren bat ordaintzeko ohiturak 40 urte zituen. Ternua 1560ko hamarkadarako errenta-iturri garrantzitsua bihurtzen ari zela adierazten du honek, gorago defendatu dugun ideiarekin bat eginez⁴⁶. Alegia, XVI. mendearen bigarren zatian indartutako jarduera zela.

Bestetik, antzeko egoera topatu dugu pareko auzoan. Donibanen ere halakorik badugu. 1567an Pedro Iñarrak, Donibaneko koproeroen eta Erriberako parrokia elizako maiordomoen izenean esandakoak hala berresten du: *el dicho pueblo tiene probisýón de Su Magestad para que todos los capitanes e maestros 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 erederá 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 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 Terranoba, veynte e ocho ducados. Pues suplico a V. M. me dé su mandamiento contra los dichos Miguel de Ysasti e María*

INDIETAN ETA TERNUAN DAUDEN ONTZIEN ZERRENDA (1569)

TOKIA	ERAIKITZAILEA	PISUA
Lezo	Villaviciosa, Juan; kapitaina	100
Erreterria	Zuaznabar, Martin	100
Erreterria	Zubieta, Sebastian	Beste bat egiten ari da
Donibane	Villaviciosa, Markesa	450 (Indietan)
Donibane	Villaviciosa, Juan	300 (Indietan)
Donibane	Villaviciosa, Domingo	100
Donibane	Ebora, Juan	200
Donibane	Arrieta, Erramus	400



*de Guebara (...) para que den al dicho pueblo e cope-ros las dichas cantidades...*⁴⁷.

Hortaz, aberastasuna banatzeko bidea oso ondo zehaz-
tuta zegoen. Itsasoko lanen arriskuen aurrean prebisioa
zegoen, hala alargunen eta umezurtzen nola edadeko
jendea artatzeko balio zuen-eta diru honek. Baita ere,
noski, herrian inbertsioak egiteko, elizaren bidez, komu-
nitatearen izena loratuz modu horretan.

Gainera, arestian aipatu testuak Ternuako itsasontzien
ezaugarri batzuk ematen ditu aditzera. Horrela, Gebara-
rrek egindako bi bidaietan lortutako upel-gantzen arabe-
ra, tona ertainetik gorako ontziak erabili zituztela uste
dugu; izan ere, 400 tona-kopuruko ontziek 1.200 upel
inguru eraman zitzaizketen⁴⁸.

Hala ere eta tamalez, balearen inguruan datu zuzen
gutxi gorde dira. Baliteke honen oinarrian Donostiak
lortutako eskumenek zerikusia izatea. Izan ere, 1565.
eta 1571. urte bitartean, donibandarrekin ehizatutako bi
balaren inguruan izan zen auzian, epaiak bere alde
egin zuen. Tartean: *que cada e quando que subçedie-
re que los dichos Joanes de Chipres y consortes, vezi-
nos del dicho lugar del Pasaje de Fuenterrabía, pesca-
ren o mataren alguna vallena o ballenas, sean obliga-
dos a llebarlas a la villa de San Sebastian. e su muelle
y allí las bendan y sean obligados a bender; e caso
que beneficiarlas quisieren, haziendo de la dicha valle-
na e vallas 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 puer-
to 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,*

*comerçio y benta de las dichas vallas, quando subçe-
diere pescarlas y matarlas, sea y se aga en la dicha
villa de San Sebastian y su muelle, conforme a la carta
executoria en esta causa presentada, salvo en los casos
por ella eceptados*⁴⁹.

Ohi bezala, mozkinak non lehorreratu jartzen da ezbaian.
Burdina edo gariarekin gertatu bezala, balearen ingurukoak
badiaren eskumenaren gaineko guda pizten zuen. Donos-
tiak ez du horniketa zuzena baino baimentzen. Eta estu
hartzen ditu arrantzale eta merkataria.

Ondorioz, Donostiaren esku gelditzen zen produktu
hori merkaturatzearen kontrola. Donostiak badia kon-
trolatzeko erakusten zuen grina ulertzeko beste datu bat
gehiago, alegia. Adibide bakan batzuk:

- Errenteriako Migel Iantzi eta Donibaneko Juan Huar-
teren aurkako salaketa, 1551n. Errenterian hainbat
bale-gantz kupel lehorreratu, Donibanera eraman eta
Bilbora eramateko asmoa zuten bizkaitar batzuei
saltzeaz gain, azken hauen ontzian produktua ontzi-
ratu zutelako⁵⁰.

- 1566-1573 arteko auziaren ildotik emandako xeda-
penek, Irlandan, Ternuan eta "Gran Canto"n (Capbre-
ton parean) arrantzatzen zen arrain freskoari dagokio-
na: Donibaneko horniketarako zuzendua ez zegoena,
Donostiako kaira eraman behar zen bertan ontzeko.
1572ko urtarrilatik aurrera, Pasaian portu-zaintzaileen
lana da Ternuatik ekarritako gantza zuzenean Donos-
tiara eramatekoa: *para proyyvir y guardar que las gra-
sas que vinieron e trajeron de Tierra Nueva en navíos
de vecinos de esta villa, no las descarasen para traer
a esta dicha villa*⁵¹.

Saint John's.
Avalon penintsula.
Eskubi aldean, por-
tua. Tango7174.
Creative Commons.
GNU Free
Documentation
License.

- 1566an Markesa Villaviciosak Gasteizko auzotar Lazaro Jungituari 100 barrika-gantz saldu zizkionean, salmenta Donostian egin baitzen.
- Marina Urantzu eta Pedro Lekedanoren 1560ko hitzar-mena. Hark honi 200 barrika lumera salduko zizkion (bakoitzagatik 6 1/3 dukat; 1270 dukat inguru), "Maria" izeneko galeoitik beste ontzi edo txalupa batera entregatu beharko zizkionak, eta ondoren Pedrok Andaluziara edo "beste leku batzuetara" bidaliko zituenak. Donostiak, baina, ez zion Lekedanori baimenik eman, Errenterikoek badian deskarga egiterik ez zutela esanaz, baldin eta beraien hornidura eta mantenurako ez bazen⁵².

Beraz, Donostiak badiako bale ehizaren eta arrantzuaren merkaturatzea monopolizatzea lortu zuen. Horren ondorioz badia ekoizpen horien merkatu eta birbanatze puntu garrantzitsu bihurtu bazen ere, bertara iristen ziren ontziek, zama Urumeako hiribildura eramatera behartuak zeuden. Gainera, bistan denez, Donostiak eta donostiarrek ainguratzen ziren ontzi askoren jabetza edo kontrola zuten. Eta negozio hauetan Debako arroila eta Gasteiz hornitzeko gaitasuna zuten Debako merkatariek ere hartzen zuten parte⁵³.

XVII. mendearen lehen hamarkadak aurrera egin ahala, Ternuaren garrantzia apalduko da, eta beste leku batzuk lehenetsiko dira: Brasil, Islandia eta Norvegia kasu. Azken

honen eremuan, lehia ez zen makala, ingelesek eta daniarrek bertan baitzituzten beraien arrantza-lekuak. Euskaldunak gorriak eta bost pasa zituzten Islandian, batez ere 1615. urteko sarraskia medio^{VI}. Hogeita hamar urte beranduago, ordea, euskaldunek Eskandinabiako teknikak erabili nahi dituztela ematen du; izan ere, Norvegiatik Pasaia-ira iritsitako masteria auzi bidea izan zen 1666an⁵⁴.

Beherakada oso nabarmena izango bada ere, oraindik XVII. mendean zehar hainbat ontzi arituko dira Ternuako arrantzan: 1649an Diego San Juanek, Agustin Diustegik eta Juan Etxeberria Artze kapitainak elkarrekin eman zuten konpainia osatzeko eskritura eta Ternuarako bidea egiteko "Nuestra Señora del Socorro" ontzian. 1657an, aldiz, gutxienez bi ontzi atera ziren Ternuara, bakailu eta bale-gantz bila. 1672an, berriz, Donostiako hiria beldur da, Ternuako arrantzura bideratutako ontziak armada berri-rako bahituko ez ote ziren errezeloz, Francisco Roco Castilla jeneralaren eskuadrako zati bihurtuta⁵⁵. Bestalde, 1680an Donibaneko Pedro Aldunbe Ternuarako prest dagoela jakinarazi zuen. Azkenik, XVIII. mendearen hasieran, Iturriotzek ematen dituen datuen arabera, 15 bat ontzi hortan aritzen direla ematen du⁵⁶.

VI - HUXLEY BARKHAM, S. (koord.): 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/>



ONDAREAREN ARRASTOAN: BALEEN GANTZA URTZEKO LABEAK SAN PEDRON

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

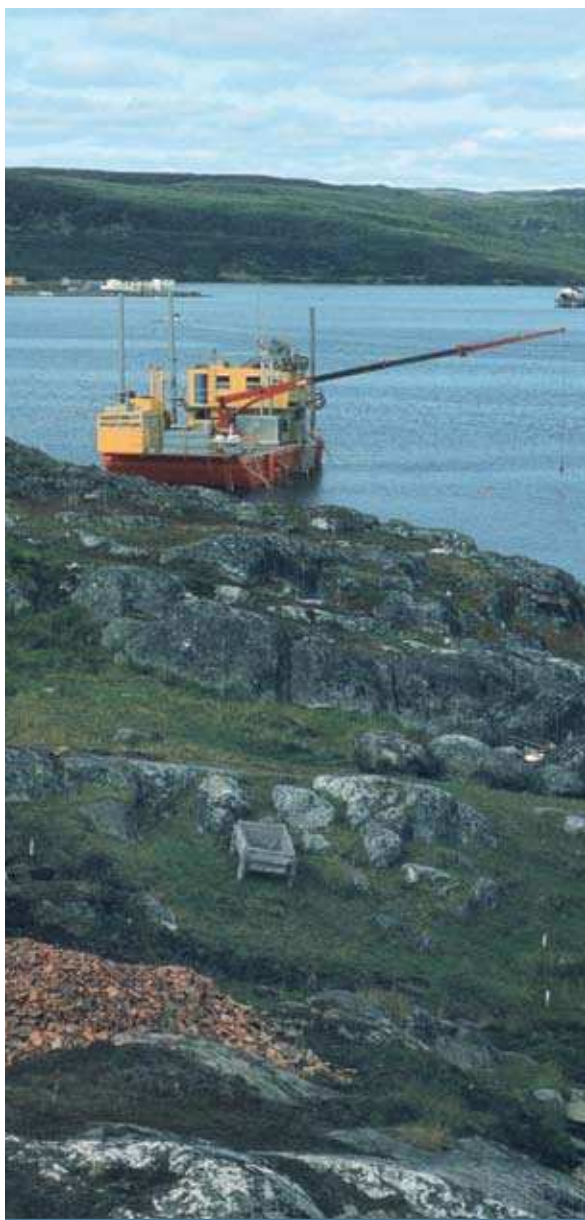
Bale eta bakailutara joateak indarrean segitzen zuen Pasaian XVIII. mendean zehar. Badia balezaleen aterpea zen, ohi bezala, baina Baleak Ehizatzeako Elkargoak itsasontziak aterpetu baino gehiago nahi zuen. Horrela, 1734. urtean Elkargoak baleen gantza urtu eta 180 kupel lumera ekoizteko labeak Kodemasten (Ondartxon) eraikitzeke baimena eskatu zuen.

Orduan 16 itsasontzi ziren badian, baleetara eta bakailuetara joaten zirenak.

<http://cruise-handbook.npolar.no/en/nordvesthjornet/landbased-oil-extraction.html> - Fotherby, 1613.

<http://annapolisroyalheritage.blogspot.fr/2011/09/whale-oil-cauldron.html>

<http://www.rijksmuseum.nl/images/aria/sk/z/sk-a-2355.z>



Indusketa lehorrean eta ur-azpiko indusketarako plataforma,
Red Bay-n.
Michael Barkham.



XVI. mendeko euskal aztarnak Red Bay-n, txalupa eta guztiz. Red Bay-ko Gune
Historiko Nazionalean daude.
Michael Barkham.



LEHORREKO EGITURAK



Termika altxatzeko lanak, 1965ean. Alderantzizko prozesua dago abiatzeaz. Errotetako hondartza, baina, ez da berriz agertuko. Ezta koxtapeko atletismo pista ere. *Paisajes españoles. Lezoko Udala.*



*Pasaia Portuko
Agintaritzaren
argazki-artxiboa.*

Badiako azpiegiturak itsas merkataritzaren tamainakoak zirela pentsatzea guztiz logikoa bada ere, hauen inguruko datuak guztiz dira urriak. Bokalea zeharkatzeko, adibidez, auzokoen trebezia dugu bitartekorik onena. 1497an San Pedro eta Donostiaren artean eman zen auzian hori aipatzen zen jada: *de continuo bienen a él muchas fustas extranjeras, muchas veces 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*⁵⁷.

Era berean, ontziak ekaitzetik ateratzeko ere jaiotasuna eta unean uneko erabakitzeak ahalmena behar da. Horrela aitortzen zioten 1525eko urrian Hondarribiko Juanot Aldabe eta Londreseko William Cluc eta John English merkatariek “San Juan” naoko maisu Anton Asteasu eta bere eskifaia: *son dinos e merescientes (...) por la diligencia e trabajo que pasaron e riesgo de sus personas, por salvar la dicha hacienda, como abían salvado e sacado de la dicha nao desenparada*⁵⁸. Izan ere, enbatak jo zuen Juanot Aldaberen naoa, Londresetik Andaluziarako bidean eta Asteasuk eta bere mariñelek batelez salbatu zituzten.

3.1. Kaiak

Berdin gertatzevn da kaiak edo zama lanetarako guneak bilatzen baditugu. 1318an Kodemasti ainguralekua zenako datuak, esate baterako, ez du zehazten zer nolako osagarriak zeuden bertan; ezta babesala, guk uste bezala, zama lanak egiteko tokia zen. Hau da, kabotajeko katearen pausa lekua, Orereta eta Oiartzun hornitze aldera.

XVI. mendeari dagokionez, datuak ere ez dira oso ugariak. Kaiak eta ontziralekuak betelanez sortzen dira han-hemenka, uneko beharrei erantzunez. Jaizkibeldik eraitsitako harriak, ontzien lastak edo, dokumentazioan azaltzen den bezala, “çaborra” erabiliz⁵⁹, urari eta padurari lekua irabazten zioten auzokoek, etxeak handituz edo salgaien ontziratze edo lurreratzerako guneak apaindiz. Honela, ontziek zeramaten kargamentua batel edo txalupetara pasa eta era erosoagoan sartzen ziren etxeko sotoetan⁶⁰. Ildo honetan, azpimarratu beharrekoak dira kaien inguruan ditugun auziak eta tirabirak, bai hiribildu ezberdinen artean, bai eta udalbatzek beraiek badiako biztanleekin zituztenak ere.

Gaur egun bezala, San Pedro eta Donibaneko etxeek itsasoa zuten ate joka; ondorioz, itsas beheran agerian uzten zen lurra aprobetxatuz, kaiak ere egiten ziren: *algunas personas han fecho e fazen molles hazia la mar (...) e que los dichos molles son para seruiçio de las dichas casas*⁶¹.

Berdin antzematen da, adibidez, Erreterriak Donibaneko Jamot Zelaia-Maria Gartzia Gabiria senar-emazteen aurka-ko 1540ko auzian: *han començado detrás de vna su casy-lla 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...*⁶².

Beste batzuetan, berriz, halako lanek auzotarren arteko tirabirak sortu zituzten, 1526ko abenduan Nikolas Lezo kopoeroak Domenjina izeneko emakume bat salatu zuen,

azken hau harri-horma bat eraikitzen ari zelako harrizko gurutzea zegoen eta itsasoak betetzen zuen lekuan (Pieta-tean agian?), portura iristen ziren itsasgizonen kaltetan. Beste behin ere ontziek behar zuten azpiegitura eskasia islatzen da, Domenjina horma eraikitzen ari zen lekuan zera baitzegoen: *çiertas piedras grandes e a ellas estaban amarrados e suelen estar muchas naos atados con las dichas piedras grandes*⁶³.

Honengatik guztiagatik, eta Itsas-merkataritzaren maila aintzat hartuta, badian eraikitako azpiegiturek babesarekin zerikusia zutela irizten diogu, Bonantza parean 1553an burutu bezala.

Babes tokia izatean zetzan badiaren balore nagusia. Pasaia Lapurdiko ontzien egoitza izatea horren adibidea dugu, besteak beste, Hondarribiko Ionjaren liburuetan islatzen dena. Dokumentu hauek Ternuara joateko Pasaia ainguraleko aproposa zela erakusten dute, hala derrigo-

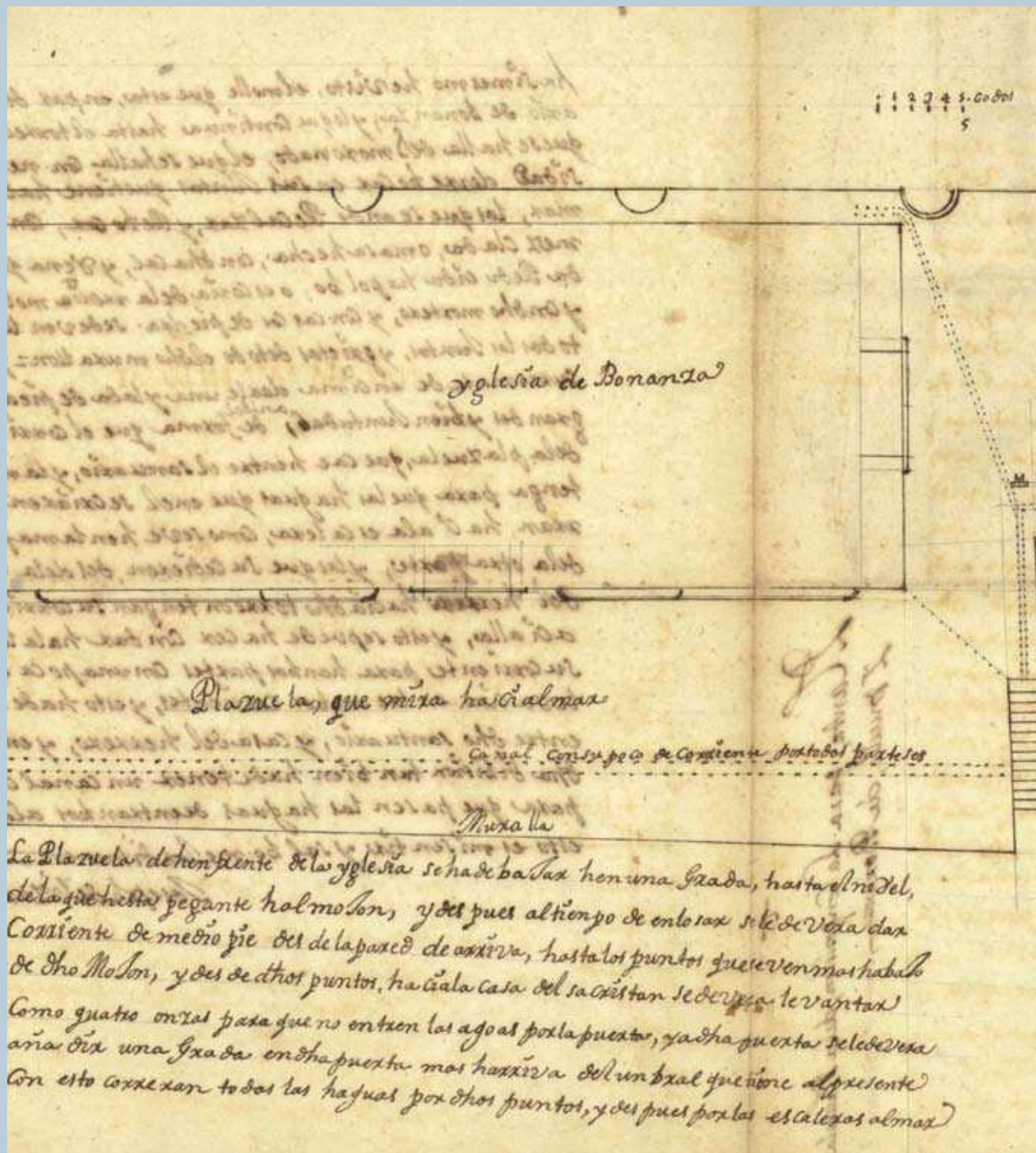


*Pasaiaiko Portuko
Agintaritzaren
argazki-artxiboa.*

1553, otsailak 9. Erriberako Donibane elizan (Bonantza) kaia eraikitzeko baldintzak eta erremate-eskritura.

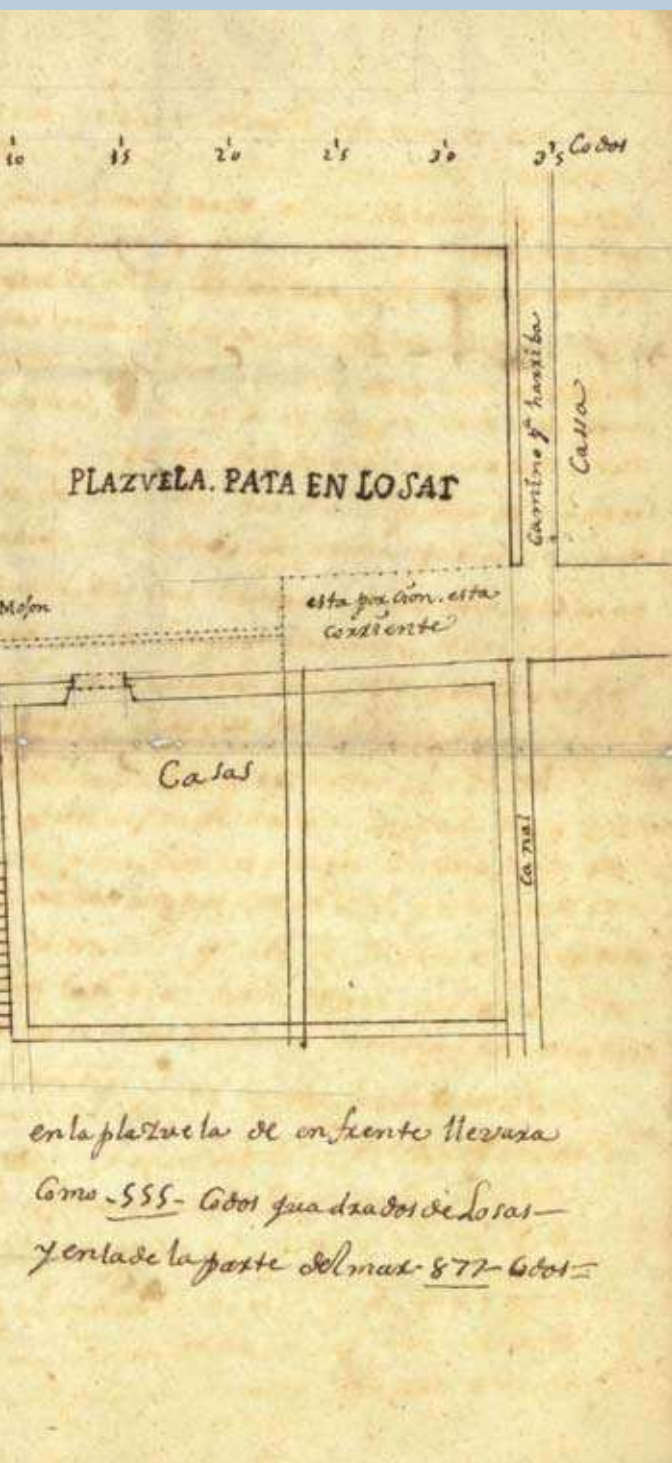
En el lugar del Pasaje, jurisdicción de la villa de Fuen[terrabía], a nueve días del mes de octubre, año del Nacimiento de nuestro Salvador Ihesu Christo de mill e quinientos e çinquenta e tres (...) pareçieron presentes Juan de Esquioz, en nonbre e como mayordomo de la yglesia

parrochial de señor San Juan del dicho lugar, de la vna parte, e maestre Martín de Amasa, maestre cantero, veçino del lugar de Amasa, juridición de la villa de Tolosa, como prinçipal, 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 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 següentes:

- 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

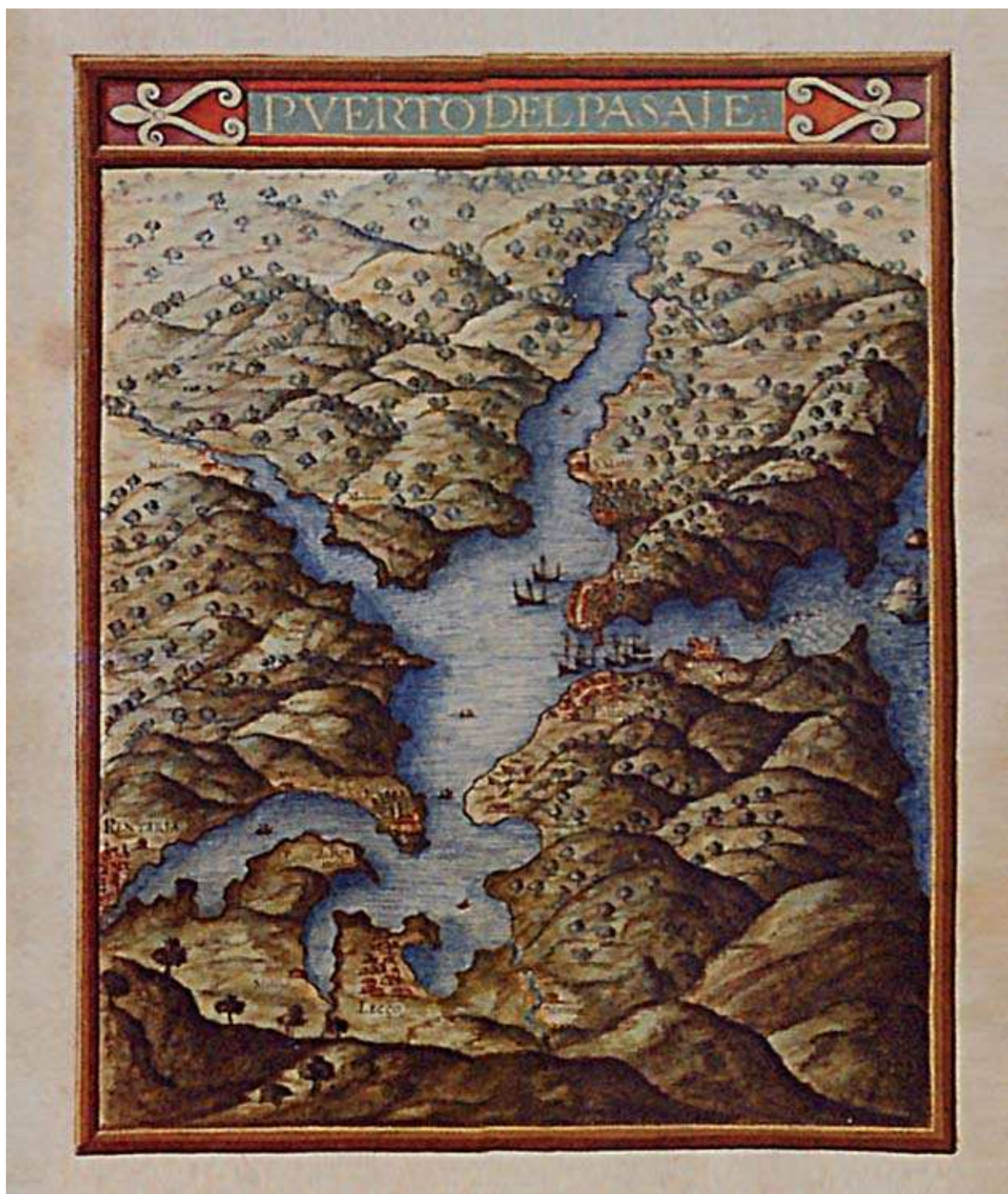


por el pueblo del dicho lugar e sus coperos y en la cantidad e largor que quisieren, de muy buenas piedras, grandes e conplidas, de goardor de dos codos y medio hasta la ygualdad e altor del suelo de la dicha yglesia, sin que llebe cal la tal obra, hasta donde llegare, tomare e tocare la mar de agoas 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 següentes, 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 haser 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 dentre la obra y el suelo, de tal manera que por falta d'ello no tenga neçesidad el tal maestre de poner aldamios 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.

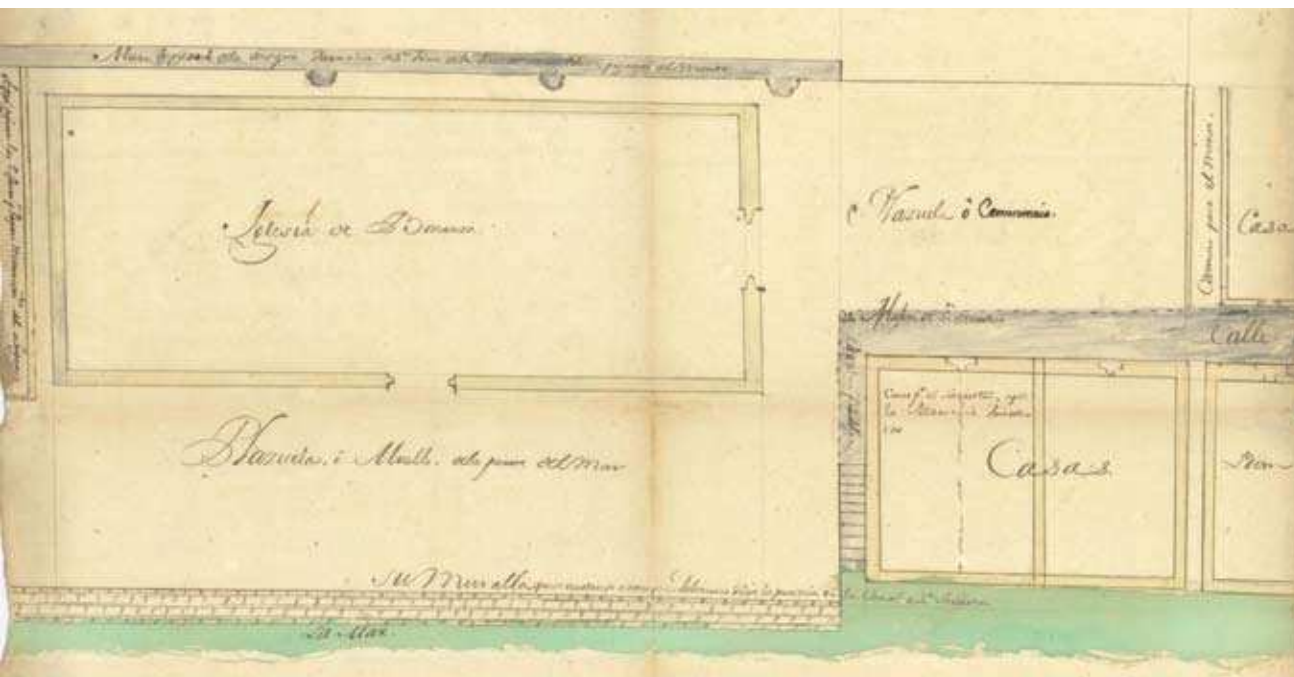
Texeiraren 1634ko
 “Descripción de
 España y de las cos-
 tas y puertos de sus
 reynos” atlasean
 agertzen den
 marrazkia.
 2000. urte inguruan
 topatu zuten gurega-
 na iritsi den lan
 horren ale bakarra,
 Vienako Liburutegi
 Nazionalean
 (La Aventura de la
 Historia, 46
 (2002ko abuztua),
 82 orr.)



rrezko hornitzea burutzeko nola atsedean luzeko epeetan
 gordeta izateko. Modu horretan, berriz ere, Europa eta
 Ameriketako ibilbidean badia sare bateko partaidetzat
 jo dezakegu, babesa, horniketa, atsedena eta bidaiei
 antolaketa prestatzeko helburuekin.

Pedro Teixeiraen *Descripción de España y de las costas
 y puertos de sus reynos* (1634) atlasean argitaratutako mapak
 Pasaia buruz 1622. urtean jasotako informazioa biltzen du.

Ikusgarria izateaz gain, ontziak non amarratzen ziren agerian
 uzten du: handienak Donibane eta San Pedron; txikiagoak,
 berriz, badian zehar barreiatuak azaltzen dira: Oiartzungo
 kanalean, Lezo, Kaputxinos-Basanoaga eremuan. Azpima-
 rratzekoa da, ere, San Matet dorretxea nola ageri den; eta
 harrigarria, baita ere, bertatik Herrerarako bidean Viver-eko
 errota bakarrik azaltzea, Trintxer, Martimuño edo Gomiste-
 giko baserri-etxeak marraztu gabe. Bestalde, Bizkaia-Borda-
 labordan izan ezik, ez zaigu inolako ontziolarik azaltzen.



Iturriotzek jaso bezala, Donibaneko jendeak su eman zion Bonantzako Kristo Santuaren elizari, horren kokapenak Donostiarekiko sortzen zituen arazoengatik erabat nazkatuta. Dirudienez, elizaren egoera ere oso kaxkarra zen. Eliza berria 1738tik aurrea eraiki zen. Planotxo honetan, eliza berriaren funtsa atzematen da, bai eta atzeko paretan eliza zaharrak utzitako arrastoa ere. *Pasaia Udal Artxiboa: 1862-2*

San Pedron Torrearen inguruak itsasontziak lotzeko aukera ematen zuen, baina Donibanen Bonantza eta Piedadea izango dira itsasontziak ainguratzeko toki leheneziak 1760. urtera arte. Izan ere, ur-sakonera egokia dago bazter horietan, itsas-gorari esker. Eta, bistan denez, zama-lanak zuzenean egin daitezke. Gainera, Santiago plazarik ez zegoela hartu behar dugu gogoan (horregatik plazako etxeek mendi aldean dute atea).

Kokapen horrek arazoak sortuko ditu. Batetik, eliza eta itsasontziak oso gertu daudelako; gainera, marinel asko eta asko protestanteak izango direla ezin ahaztu. Bestetik, Donostiak bere mugarrak Bonantzako elizaraino dituelako sartuta. Hau da, praktikan, itsasontziak "Donostian" daude estekatuta. Lanak edo hobekuntzak egiteko tenorean oztopoak baino ez dituzte topatuko Donibanekoek. Horrela, 1708. urtean, Bonantzako plaza egokitzeko proiektua aurkeztzen da⁶⁴: ... *hallándose en la plaza pública en que se hazen los alardes militares y muestras de armas y regozijos publicos 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 promptitud 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*". Plazari begira, eserlekuak, karela eta karelaren gainean 8 piramidetxo, bakoitzak harrizko bola bana zuelarik, diseinatzeko dira. Uretara begira, ordea, *ayan de hazer al dicho muelle tres rellanos que sobresalgan del dicho muelle asi 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 promptitud y combeniencia pública. Donostiak, baina, inolako baimena eman duenik ukatzen du.

1760. urtean, berriz, egokitzapen lanak Santiago plazara iritsi direla ematen du, Crame ingeniariaren eskutik. Orduan aipatzen den arranpla Txulotxo ondokoa dela uste dugu. 1838an, Donibaneko ontziralekuen eta kaien egoera berriro da tamalgarria. Oraingo honetan, Arakistain arkitektoaren txostenaren ondorioz, Laskurain ospetsuaren proiektua gauzatuko da, hiru gunek (Bonantza, Plaza eta Piedadea) egokitzeko asmoz: ...*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 destruirán 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*.

Arakistainek dena desmontatzea, zenbakitzea eta berriz ondo eraikitzea proposatzen du, ahal den material guztia berrerabiliz. Espero bezala, hormek ez zioten eutsi otsail-leko trapallari. Alabaina, urte amaieran Bonantzako eta Plazako harresiak, Piedadeko ontziralekua eta haren plaza zein eskailera, dena konponduta omen dago. Bai eta militar ingelesek, Lord John Hayren aginduz, konpondutako Torretxikiaren eskailera ere⁶⁵.

Andonaegi sendia-
ren txaleta eta
haren lorategi ikus-
garria. 1910eko
hamarkadan. www.guregipuzkoa.net.
Kutxa Fototeka.
Fondo Foto Car.
Ricardo Martín.
CC BY-SA.



3.2 Ontziolak

Ontziolei gagozkiola, harrigarria da XVI. mendearen hasieran horren informazio urria izatea hauei buruz. Gai honen gainean eman diren datuek Erdi Arotik zetorren eta tradizio handia zuen jarduera bat gauzatzen zela ematen dute aditzera. Eta 1399an ontzigintza jorratzen zela eta horretarako irizpide batzuk emanak zirela begibistakoa da. Izan ere, badia inguruetan Donostiak eta Hondarribiak komunean zituzten lurretako zuhaitzak jarduera horretara bideratuak zeudela aipatzen dute: *que quando los de Fuenterravía quisiesen cortar e hazer una nao y galera o otros navíos, que los de San Sebastián hiziesen otro*⁶⁶. Baina esan bezala, XVI. mendera arte ditugun aipamenak oso urriak dira, ezin alderatu itsas merkataritzari buruz dugun informazioarekin. Izan ere, ontziralekua eta ontziolak ez dira, dirudienez, sinonimoak izan⁶⁷.

Datu urri hauek medio, eta Pasaia badiatik kanpo ikusitakoaren arabera⁶⁸, ikerlariak badian etengabeko ontzi eraikuntza eman dela ondorioztatu dute: Bordalaborda, Bizkaia, Ugarritze, Basanoaga, Berratzoko, Herrera edo Salbio ditugu ontziola horien kokalekuetako batzuk. Baita Kalaburtza edo Santiago plaza ere⁶⁹.

Horregatik, gai honekin ere, datuak dagozkion sasoiari jartzea gertakizunak hobeto ulertzen lagunduko lukeelakoan gaude. Ziur gaude arestian aipatu toki guztietan ontziak

eraiki direla; baina litekeena da haietan guztietan aldi berean ez egitea, ezta denboran zehar inolako etenik gabe burutzea.

Hau da, XVI. mendeko azken hiru-lau hamarkadak kenduta, ontzi eraikuntzari buruz ditugun datuak eskasak dira. Portu eta merkatal dinamika garrantzitsu horrek ez omen zuen ontziak eraikitzeaz azpiegitura garaturik ondoan, badian bertan. Eta ontziola hauek agertzen direnean, ez dira, oraindik, plangintza luze eta orokor bati lotuak, ez eta izugarritzko eraikinen baitan altxatuak ere.

1570eko Donostiako udal-akteei erreparatuta, “ontziola” kontzeptuaren atzetik zer nolako errealitatea egon zitekeen ikus dezakegu. Otsailaren 27an, Portu kapitainak errejimenduari zera eskatzen zion-eta: *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*⁷⁰.

Udalbatzak baimena eman zion ontziaren eraikuntzak iraungo zuen bitartean etxola egiteko, ondoren eraisteko baldintzapean. Argi dago, beraz, azpiegitura garatu bat baino, XVI. mendearen azken laurdenaren inguruan, harmailaz ari direla. Harmailak eta beti erabilgarri ez dauden erretenak: *los bassos de votar naos, que están en los are-*

nales extramuros de esta villa (...) estaban quebrados y gastados, y cada uno de ellos (no) podría servir para botar ninguna nao". Era berean, 1588ko irailean, Irungo Lope Irigoienek, Donostiatik Irunera itsasoz material bertsua eraman zuen, alegia: 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 botarse⁷¹.

Badia ere horren erakusle da. San Pedron, esate bate-rako, Salbio zen XVI. mende hasieran sanpedrotarrek batelak, ontziak, zutoinak eta beste hainbat gauza jartze-ko erabiltzen zuten gunea; edo gunetariko bat. 1525ean, adibidez, Juanes Arizabalok sanpedrotarrak argi adierazi zuen halako lurak, "sablera" eta areatzaz gain, "estillero do se solían carrear e poner maderas e hazer navíos" ere bazirela, bertan egiten ziren ontziak itsasgorarekin itsa-soratuko zituztenak. Paskual Altzateren esanak ere oso adierazgarriak dira Salbioren inguruan: *puerto donde des- enbarcavan e enbarcavan bateles e galiones e pasajeros,*

horretarako zera jarriz: estancones para amarrar e atar los galiones e bateles. Eta antzera zioen Juan Perez Muruk: vio que hera estillero que solían echar maderas e hazer naos e porque por mandamiento del conçejo de la dicha villa [Donostia] fue e con su liçençia, este testigo ha seydo en hazer barcas e naos⁷².

Edozein kasutan ere, ontzigintzaren abenturan ere mur- gilduko dira pasaitarrak eta, orokorrean, badiako biztan- leak. Adibide batzuk aipatzearren⁷³:

- 1499an Juan Granada garraiolariak Erretereriako ontzio- lan nao bat egin zuen⁷⁴;
- 1515ean Migel Lalana donibandarrak 130 tonatako nao bat egin zuen Donibanen;
- 1537an Martin Villaviciosa ontzi bat eraikitzen ari zen;
- 1540an Oreretako Katalina Idiazabalek bere iloba Maria Martin Granada eta honen senar Pedro Lezori nao bat eraikitzeko emandako laguntza aipatzen du...⁷⁵.



Beste adibide batzuek, ostera, eraikuntza badiatik kanpo egitea arrunta zela erakusten dute. Horra hor:

- 1534. urtearen bueltan Domingo Zurubiz eta Markesa Isasti senar-emazteek Donostiako ontzioletan egindako karabela⁷⁶.
- 1546an San Pedroko Mingot Noblezia kapitainak eta Juanes Arriagak Ternuara joateko "Santiago" ontzia Orion eraikitzeke Joan Mirandarekin lotu hitzarmena⁷⁷.
- Martin Bedua merkataria, Zumaiako ontziola aukertzea "flain" bat eraikitzeke⁷⁸.

Eraikuntza bera bezain aipagarri, lan honen inguruan antolatu sareak eta ogibideak ditugu. Granada – Lezo senar-emazteek, esate baterako, Lezoko Abendañoko mendietako zortzipabederatzi haritz jaso zituzten aipatu laguntzaren bidez, "*para hazer tablazón del dicho su navío*" helburuarekin⁷⁹. 1547. urtean, ordea, Lezo sendiaren beste kide batek, Domingo ontzi-maisuak hain zuzen ere, Juan Perez Egiluze errementaria kontratatu zuen, Lezok egin nahi zuen ontzirako beharrezkoak zituen burdinezko tresnak egiteko: iltzeak, kateak eta lemaren burdinak, besteak beste⁸⁰.

Eta badian ontzigintzari lotutako lan guztiak egiterik bazegoen ere, horrek ez du esan nahi lan hauek beti bertan egiten zirenik. Hala pentsatuko bagenu, beste behin ere gaur egungo ikuspuntu lokalista gailenduko genuke. Orain dela 500 urte, baina, eremu zabal batean jokatzeko, aukerak profitatzeke eta gizarte-sareak erabiltzeko malgutasuna eta beharra zuten. Horregatik guztiz normala dugu, adibidez, Migel Samatetek behar dituen 2 kable berri Donostiako kordalari Juan Esarteri erostea 1542. urtean⁸¹.

Ontzi motari dagokionez, XVI. mendearen hasieran karabela, pinaza, azabra eta naoa izango dira nabarmentenak. Hamarkadak igaro ahala, eta kostaldetik urruti dauden arrantza-lekuek garrantzia handiagoa eskuratzen doazen neurrian, pinaza eta galeoiek garrantzia eskuratuko dute. Hala, XV. mendean 100 eta 200 tona-kopuruko nao edo kokak erabiliko dira bidaia luzeetarako; kabotaiarako, aldiz, 80 tona-kopurutako azabrak, maniobrak egiteko gaitasun gutxiagokoak baina merkeagoak. XVI. mendean, berriz, kabotajerako 100 tona-kopururainoko pinaza erabiliko da: ontzi txikia baina karga handikoa eta oso eramangarria. Horrela, bidaiak egiterakoan denbora irabazi eta kostuak gutxitu egingo dira. Bestalde, bidaia luzeetarako eta gudetarako galeoiek erabiliko dira, 500 tona-kopuru baino handiagokoak. Tamaina handiko itsasontzietan iaio dugu, esate baterako, Juan Villaviciosa almirantea. Honek, gurasoen ontzi batean 8 urtez kapitain ibili ondoren, Ternua – Cádiz – Valentzia bidaia profittatu zuen azken honetan naoa saldu eta Urdaigako ontzioletan 400 tonatako berri

bat eraikitzeke. Halaber, Bordalabordako ontzioletan 700 tonatako ontzi bat eraiki zuen, Sevillatik Indietara joateko asmoz. Koroak ontzi hau bahitu eta gero, ordea, Donibanera itzuli eta 600 tonatako naoa erosi zuen⁸².

Jokabide bera erakutsi zuen Domingo Noblezia kapitainak 1547. urtean. Honek, galeoi bat egiteko Molinaon zuen lursaila saldu zuen; gerora, ontziaren jabetzaren erdia Juan Lopez Berastegi donostiarrari saldu ziolarik⁸³.

Horiek horrela, ontzi eraikuntzaren inguruko hausnarketan beste ideia interesgarri bat hartu behar dugu kontuan: salerosketa. Hau da, badiako biztanleek eraiki ez ezik, beraien ontziak kanpoan erosteko joera zuten. Baita lapurtzekoa ere, noski, kortsario ala pirata ekintzetan. Honen adibide argiak ditugu berriz ere:

- Cristobal Barrosek Kantaualdeko ontzigintzari buruzko 1569ko txostenaren arabera, 7 dira Donibane eta Lezon "eraikitako" ontziak, nahiz eta haietako 2 erositakoak izan: Flandrian erositako urka bat eta frantziar bati erositako 300 tonako nao bat. Errenteriarri dagokionez, aldiz, 6tik 3 dira erositakoak: Juan Martinez Isastiren 230 tonatakoa, Martin Zuaznabarrena eta Lope Urantzuk Flandrian erositako 500 tonako urka⁸⁴.

Esan bezala, ontziak salgai arrunta zirela adierazten duten adibideak amaigabeak dira XVI. mendeko lehen hamarkadetan eta, gainera, Iparralde eta Hegoaldearen arteko harremanen isla dira, itsasontzi horietako asko eta asko Lohitzunen eta Ziburun erosiak ziren eta⁸⁵.

Azkenik, datu herrenkada hauetan antzematen den beste aldarteetariko bat jabetzarena dugu. Ontziaren jabea eta ontziak garraiatzen duen zamaren jabea ez da, usu, pertsona bera. Zama merkataria batena da; ontzia, berriz, jabe batena ala jabe bat baino gehiagorena. Jabetza banatzeak arriskuak gutxitzen zituen eta itsasontziena ez ezik, beste ekoizpen baliabideetan ere ohikoa zen jabetza partekatua; burdinoletan, esate baterako⁸⁶. Ildo horretan, ontzien jabeak merkataria bihurtzea ez da harritzekoa izango. Hala egin zuen, adibidez, Errenteriako Juanto Perez Goizuetak XV. mendearen bukaeran. Garraiolaria izanik, emazte Maria Martin Sarastirekin batera "Elisabet" izeneko nao bat eraiki zuen. Jabetza Hondarribiko Juan Santxez Benesarekin eta Oiartzungo Juan Mirandarekin partekatu zuen bikote honek. Elkarrekin ondo konpondu ez, eta Mirandaren zatia Goizuetak berak erosi zuen. Honek, baina, berehala saldu zuen jabetzaren laurden hau. Non saldu Bristol baino hobe? Bertako merkataria garrantzitsu batek eskuratu zuen jabetzaren zatia, John Sterfieldekin hain zuzen ere⁸⁷.

XVI. mendeak aurrera egin ahala, ontzi eraikuntzaren datuak ugariagoak izango dira, 1580ko hamarkadan

1585, abenduak 8, Donostia. Juan Martinez Burboa kapitain donostiarraren eta Juan Justiz lezoarraren arteko hitzarmena, Bizkaiaiko ontzioletan ontzi bat eraikitzeko baldintzak jarritz.

(GAO-AGG CO EEJ 301)

“En la noble y leal Villa de San Sebastián, a ocho días del mes de deziembre, año del señor de mill e quinientos y ochenta y cinco años (...) parecieron 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 Fuenterrauíá 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 Fuenterrauíá, de las medidas següientes: 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 conçertados 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 rebola 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 següiente:

- 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 huiera menester y le fuere neçesario para fabricarse en los dichos estilleros, todo ello bueno y suficiēte en el grosor y grandero como conuiene para nao de semejantes medidas, carretado y lorrado y puesto todo ello a su propia costa y mēsiōn 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 conseqüiente, 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 huiera 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 estubieren sin trauajar valdiōs, 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 huiera 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 aberiguaçión 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 sobredciho, el leme (?) que la dicha nao huiera 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 acauar para fin del mes de setiembre del dicho año de mill y quinientos y ochenta y seys años e para ello y para que así 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 següiente: 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’elos dichos materiales y montamiento 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 deviēdo. Y así acauada la dicha nao, abrán de hazer su quenta y fenecimiento, así 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 huiera rreçeuido del dicho capitán Juan Martínez de Burboa y de otros en su nombre, e así lo asentaron y declararon exrpeso 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.



Istinkariak lanean.
Pasaiaiko Portuko
Agintaritzaren
argazki-artxiboa.

errege eskaerek ontziolei berebiziko bultzada eman arte. Orduan, ontzigintza modu sistematikoan arautuko da. Pasaiaiko badia ontzigintza militar honetan ere murgilduko da. Gaztelako Koroak “Garaituezina” bezala bataiatu eta porrotera zuzenean abiatu zuen armadaren patuak zerikusi handia izan zuen garapen horren norabidean.

Hortaz, eraikuntza mota honen gorenaldia badian 1580-1615 bitartean eman zela esan dezakegu. Hainbat tokitan eraikitako ontzien zerrenda luzeak eman dituzte adituek, badia ontziola bat zela irudikatzeraino. Hala ere, ontziola horiek guztiek garai guztietan (edo berean) aritu zirela pentsatzea ideia okerra da, eta ohar bat azpimarratzea guztiz komenigarria iruditzen zaigu: badian izan ziren ontziolak ez ziren garai berdinetan aritu, ez zuten produkzio bera izan eta, bakoitzak izan zituen ezaugarri eta baldintzak direla eta, ez zituzten ontzi mota berdinak eraiki. Honek, noski, ez du ukatzen ontziola hauen garrantzia.

Garai oparo honetan, Koroaren ekarpena oinarritzkoa izan zen; horregatik, Basanoaga, Bizkaia, Bortalaborda eta San Pedroko ontziolak errege-ontziolak izango dira. Felipe II.aren politikak azpiegitura horiek sustatu eta euskaldunek errege zerbitzura bideratutako itsasontziak etengabe eraikiko dituzte, Koroa bezero nagusia bihurtuz.

Hala, arrantzak XVI. mende amaieratik ezagutuko duen beherakadari ontzi eraikuntzak emango dio erantzuna. Erreterria dugu adibiderik garbiena; izan ere, 1590-1611 artean ondorengo 150 urteetan baino ontzi gehiago eraiki ziren bertan⁸⁹.

Agustin Ojedak zuzendutako lana garai hartako testigantza ezin hobeagoa da. Bera izan zen XVI. mende amaieran eta XVII. mendeko lehen bi hamarkadetan badiako ontzigintza bultzatu zuen pertsonarik azpimarragarriena, betiere Erregearen ordezkari moduan. Haren aginduz, 1593-97 artean Erreterrian 24 galeoi eta 5 galizabra ekoiztu ziren.

**AGUSTIN OJEDAK 1595 URTE HASIERAN ERREENTERIAN ERAIKITAKO ONTZIEN
ISTINKARITZA-LANETAKO MATERIALEAK⁹⁰**

Santa Maria La Mayor eta Santa Maria azabrak (1595eko otsailaren 28an eraikitakoak)
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

3.3. Gotorlekuak⁹¹

Zalantzarik gabe, San Pedroko Torrea dugu desagertuta egon arren herriko ondare ale nagusietakoa. Torrearri buruz hitzegiten dugu lasai-lasai, bere arrasto fisiko bakarra uretatik eta asko kostata ikusten den oinaren zati bat baino ez den arren. Torrea, ordea, San Pedroko toki guztiz identifikagarria da.

Dorrearen funtzio militarra, ordea, oso eskasa izan zen. Badiako biztanleentzat, berriz, dorrezainaren egoitza zen hura, jardueraren jagole eta haien zorigaitza gehienen erantzule.

Donibanen kanoi-bateriak paratzen ziren guda-garaietan, han eta hemen, baina Torrearen eskasia zuzentzeko gai ez ziren horiek. Hori dela eta, 1615-1620 bitartean, gotorleku bat eraikitzeko planari eman zitzaion hasiera, Txurrutallako errota eta iturriaren tokian. Gotorleku horrek hartu zuen elizarako debekatu izena: Santa Isabel, hain zuzen ere.

Hala, 1620an hasi ziren gerora Santa Isabel gotorlekua izango zenaren aldeko plangintza lanak. Hauek nahiko azkar egin ziren eta hurrengo urteko ekainean, Nafarroako erregeorde eta, ondorioz, Gipuzkoako kapitain Juan Mendozak lehen harria jarri zuen⁹².

Nuestra Señora de Arançaçu, Nuestra Señora de la Cinta, Nuestra Señora de Balbaneda, Nuestra Señora del Rosario, San Bernardo eta San Lorenzo Galeoietan eta La Magdalena, La Bitoria eta San Agustín Galizabretan (Otsailaren 12tik ekainaren 19ra arte)
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 calafateria.
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.

Diru eskasia dela eta, hasierako lan horiek geldialdia izan zuten 1633 arte. Ez dirudi gainera lehenengo lanek defentsa-azpiegitura fidagarria izan zutenik, izan ere, 1631n azaltzen dira donibandarren beldurrak. Egoera konpontze aldera, ondoren aipatuko dugun katearen irtenbidea proposatzen zen.



Dorrea XIX. mendean. J. Andrieu: Tour St. Pierre. “Colección Fernández Rivero”

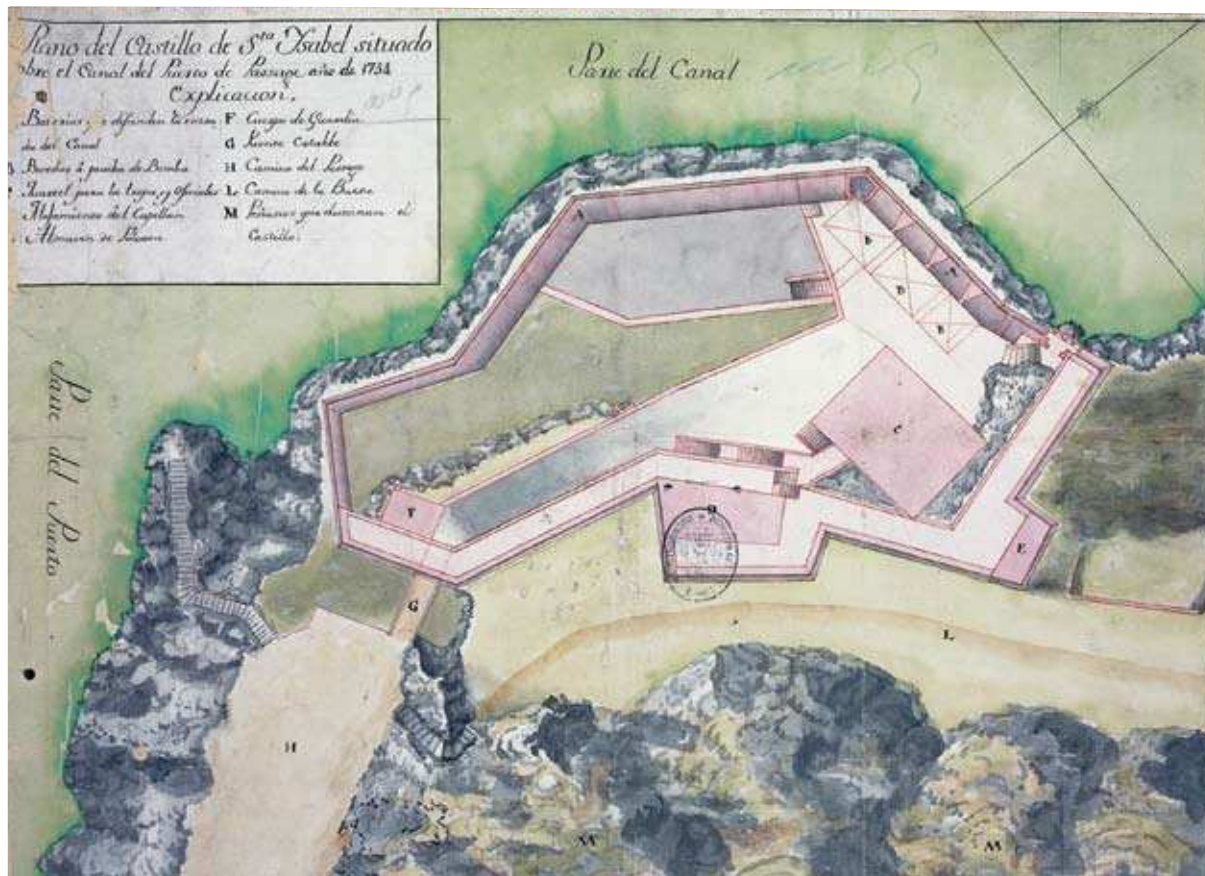
Eraikuntzaren historia Juan Carlos Morak laburbildu du^{VII}. Bere amaiera ezin tristeagoa izan zen. 1835. urtean txikituta geratu ostean, 30 urte eman zuen erortzeko zorian. Beste portu batzuk berreraikitzen ziren bitartean, Torrea usteltzen utzi zuten eta, azkenik, 1867. urtean, Lafarga ingeniariak erabat eraisteko agindu zuen. Ondoren, eraikinaren harriak Salbion geratu ziren botata eta herritarrek, noizean behin, harrobi gisa erabiltzen zuten. Egun, herritarrek gordetzen dute Torrearen gogoia, beste inolako seinalitkarik ez dago.

VII - MORA AFAN, J. C.: *Arizabalotarrak: aldaketa garaiak Pasaian = La familia Arizabalo: tiempos de cambio en Pasaia*. Pasaia: udala, 2008. (Sorginarri; 5). 60-62. orr.

Gotorleku berriak itsasotik zetozen erasoei aurre egiteko gai bazen ere, lurretik egindakoak ezin zituen ekidin eta historian zehar hainbat alditan ezgaitasun hori agerian jarri da: 1638an frantsesek egindako erasoan eta 1719an, aldiz, ingelesek burutu zutenekoan. Egitura eraiki eta handik gutxira pairatutako indarkeriak agerian utzi zituen Santa Isabelen gabeziak.

Horregatik, 1636ko planoak proiektu erraldoi bat aurreikusten zuen Santa Isabelen: gotorleku berri bat egitea, gorago. Teixeira, Gandolfo eta Sotoren plano honek beste azpiegitura militarren hobekuntzak islatzen zituen^{VIII}; batetik, San Pedroko Torrea plataforma antzera bihurtzea, lurretik aldentuta; bestetik, badian jarriko zen kate famatuarena⁹³.

Azken elementu honi dagokionez, bere funtzionamendua gerra garaian bokalea alderik alde ixten zuten tresna zen: ditugun datuen arabera, 400 metro baino gehiagoko luzera zuen eta 540 mailaz osatua zegoen. XVII. mende erdialdekoak dira berari buruz ditugun daturik azpimarregarrienak, erregeak 1639, 1642 eta 1657an jartzea agintzen baitzuen. Agidanez, ia XVIII. mende amaiera arte iraun zuen; ordurako egoera kaskarrean zegoen eta Donostiak saldu zuen⁹⁴. Dena den, badugu kateari buruzko lehenagoko aipamenik; batetik, Villalobosek bere txostenean egindakoa. Bestetik, XVI. mende hasierako Errenteriako udal aktek ematen digutena. Berau da daturik goiztiarrena. 1529ko urriaren 7an, Errenteriak, Hondarribiak eta Donibanek Pasaian kate bat eta dorreak eraikitzearen inguruan eztabaidak zituzten Donostiarekin (*"diferencia que ay sobre faser las torres e cadena del Pasaje"*)⁹⁵.



Santa Isabel 1731n. Espainia. Ministerio de Defensa. Archivo Cartográfico y de Estudios Geográficos del Centro Geográfico del Ejército. Ondoko liburuan ere argitaratuta: *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa en el Servicio Histórico Militar*. Gómez Piñeiro, Sáez García. Donostia. Aldundia, 1999.

VIII - Pedro Texeiraren lana baloratzeko: PEREDA, Felipe; MARIAS, Fernando: "De la cartografía a la corografía: Pedro Teixeira en la España del Seiscientos". *Eria*, 64-65 (2000). 129-157 orr. Bertan, Gandolforekin eta Sotorekin batera Gipuzkoan eta Nafarroan eginiko bidaia eta proiektuen berri ematen da. Pasaiaiko marrazkiak Bizkaiko Foru Aldundiko Liburutegian daude: Reserva Vascongada VMSS-249. Era berean, mapekin batera Getaria, Donostia, Pasaia eta Hondarribia gotortzeko arrazoiak agertzen dira. Besteak beste, jarri beharreko kateak Marsellako eredu duela oinarri esaten dute.



Badiako 1636ko planoak, Gandolfok, Texeirak eta Sotok burututakoa. (*Bilduma partikularra*).



ONDAREAREN ARRASTOAN: MENDIOLA ETA JAIZKIBELGO GOTORLEKUAK

Iñaki Berrio.

Pasaiaiko gotorlekuen garrantzia eta gabeziak gerrate karlistetan jarri ziren agerian. Ez Santa Isabelek ezta Torreak ere ez dute inolako babesa bermatzen. Are gehiago, Torrea lehen gerrate karlistan suntsitu zuten. Portua menditik babestu behar da, eta horregatik eraiki ziren Almirantearen gotorlekua (Trintxerperen gainean) eta Lord John Hayrena, (Arrokandietan). Aurrerago, ordea, Istilluren gaineko bateria altxatu zen, 1898ko gerraren ildotik⁹⁶.

Lord John Hayk, gainera, itsas mailako hainbat gune indartu zituen, gehien bat Bonantzian 1838. urtean. Haien artean, Bonantzako torre txikia; horretarako, Bortalabordako oholtzaren ala tingladoaren harria erabili zuen⁹⁷. Liberalen aliatua bazen ere, euskal legediarekiko errespetua adierazi zuen Hayk. Bera buru zuen bitartekaritza funtsezkoa izan zen Bergarako ituna lortzeko⁹⁸.

VILLALOBOS EN TXOSTENA

XVI. mendeko garapenaren muga gizaldi horren amaieran antzematen zen Pasaian. Arroxe, Bordele, Flandria, Bristol, Irlanda zirkuitua gerrak etenda, Ternua eta Ameriketako bidaia nagusitzen hasi ziren. Gerra bera jarduerak emankorra bihurtu zen, kortsoaren, guda zuzenaren edo ontzigintzaren bidez. Espainiako Koroa, berriz, ez zen garaile atera XVI. mendeko gatazka horietatik, eta bere porrota Pasaia sendi askoren porrota izan zen. Batzuetan buruz-buruko horietan parte hartzen hil zirelako; bestetan beraien itsasontziak gudara indarrez eramaten zirelako.

Besteak beste, Juan Villaviciosak horren berri zehatza eman zuen 1590. urtean, Iturriotzek jaso bezala⁹⁹. Villaviciosak parte-hartze zuzena izan zuen hainbat gerra pasadizotan, eta bere gurasoak ere ez ziren nornahi ezta nolanahikoak ere: Catalina Donemiliaga, ama, eta Migel Villaviciosa aita. Honek, adibidez, “Pendón de Oro” zuen goitizena, Lojako gatazkan irabazitako ikurra zela eta. Piedadean ezkerretan zegoen etxea zen berea, eta izen bera izan zuen: Arraskao-Pendon de Oro.

Villaviciosak zazpi bat itsasontzi gidatu zituen 50 urtetako lan bizitzan. Alegia, zazpi urtero berritzen zuen ontzia. Bere bidaiek ezin hobeto adierazten dute pasaitarren itsas nondik norakoak XVI. mendearen bigarren erdialdean. Ternuatik Valentziara eginiko bidaia, bakailoak saldu, etxera itzuli eta 400 tonako itsasontzi berria egin zuen. Honekin, Ingalaterra eta Puerto Ricora; baita Levante aldera eta Panamara (Nombre de Dios hirira). Sacre de Dieppe kortsario frantsesari aurre egin eta garaitu omen zuen, gainera. Hurrengo ontzia 700 tonakoa zen, eta Amerika-Sevilla, Indietako lasterketan beraz, aritu zen. Azken hau, baina, gerrarako bahitu zioten. Galerak itzelak izan arren, etxera bueltatu eta 600 tonako barkua lortu zuen Lohitzunen, Ameriketara joan-etorriak egiteko. Gainera, beste itsasontzi bat hartu zuen, 300 tonakoa, baina hau ere bahitu egin zioten, Rio de Janeiron hondoratu suertatu zelarik. Zama handiko bere hirugarren ontzia ere bahitu zioten, nahiz eta hau galdu ez. Galdu ez, baina berak saldu zuen.

Bere odisea ez ezik, bere auzokoen berri zehatza ere ematen du Villaviciosak: Lezo, Ezkiozt, Anoeta, Zamatete, Villaviciosatarrak, Igeldo, Gebara,... jada ezagunak egin zaizkigun abizenak dira.

Koroaren alde, Iturriotzek 26 itsasontzi galduak zenbatzen ditu, eta 100dik gorako hildakoak. Gainera, Pasaia armada-
ren ontziralekua zen, horrek gastu itzelak sortzen zituelarik. Egoera, ondorioz, penagarria da. Erregeak Pasaia dirutan laguntzea onartzen badu ere, dirua ez zen inoiz iritsi.

Horrekin batera, Probintziaren egoera politikoak ere berebiziko eragina izan zuen gure badian. Bi dira Pasaian txarrerako eragingo duten alderdiak. Batetik, Donostiaren

ONDAREAREN ARRASTOAN: ARMADAREN AZTARNAK EDO OKENDOREN PUTZA

1588. urtean Okendoren guda-itsasontzial eztanda egin zuen Pasaian. “Garaiezinaren” porrotaren ondoren eta etsaien bigilantziatik ihes egitea eta porturatzea lortu zuen. Iritsi eta egun batzuetara, ordea, armak ikuskatzen ari zirela, txinparta batek bolbora piztu eta ikarragarritzko eztandak ontziaren erdia lehertu eta bertan zeuden 400 gizonak larri zauritu, hil eta inguruetan zehar barreiatu zituen. Okendoren esklabua izan zen onean irten zen bakarra; zartadak San Pedroko txaradi batera bota zuen eta handik bi egunetara azaldu zen, zorabiatuta⁸⁸.

1617an itsasontziaren ondakinak, lasta eta gila, lohi artean gelditzen ziren agerian, Bonantza parean.

utzikeria; bestetik, Batzar Nagusietako botere oreka. Badia behar bezain garbia ez izatea bertakoen kalterako zen; izan ere, itsasontziek ezin zuten Lezora eta Oreretara iritsi. Eta Bordalabardara ere ozta-ozta. Donostiak, ordea, ez zuen inolako kalterik jasotzen, badiako edozein tokitan zamatatu arren, gaiak berdin eraman behar baitziren hirira. Halaber, ontziralekuak bere eskumeneko zatian geratzen ziren.

Une horretan, 1615. urtean, Gipuzkoako antolaketa politikoa errotik aldatu zen. Batzar Nagusietan parte hartzen zuten herrien kopurua biziki handitu zen, herri horiek Segura, Ordizia eta Tolosako eskumenetik askatu ziren eta. Baita Donostiako diruarekin askatu ere. Donostiak eta Hondarribiak menderatzen zituztenek, ordea, bata zein bestearen menpe segitzen zuten: haien artean San Pedro (Donostiarekin auzitan bazen ere ez zuen udala sortzea eskatu), Donibane eta Lezo.

Oiartzun eta Oreretako kexek lortu zuten ikuskaritza bat izatea. Horren buru, Diego Villalobos militar ohia^{IX}. Villalobosen txostenak auzokoen lekukotasunak biltzen ditu. Hauek, Villaviciosak egin bezala, euren bizitza erreparatzen dute eta badiaren galera fisikoa deskribatzen dute. Villalobosek jasotako datuak beste aditu askok erabiliko dituzte gerora; haien artean, noski, Vargas Poncek berak.

IX - Afera hau eta behar den 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), 419-470. orr.

Villalobosek jasotako datuen artean¹⁰⁰, bajurako arrantzuari jarduten zuten 20 lagunetako 30 kuadrilla desagertuak zirela edo haren egonaldiaren bitartean 600 tonatik gorako 10 itsasontzi amaitu zirela ditugu. Bai eta aukeratu ditugun ondorengo hauek ere (gogoan hartu, hala ere, 1570-1580 lekukoak urteetako egoera deskribatzen saiatzen ari direla). Besteak beste, Pasaian zeintzuk bilatzen zuten aterpe eta zein merkatal gai zamatzen ziren adierazten dute.

- Urtarrila-Martxoa bitartean arrantzarako behar zen gatza Britainiako itsasontziek ekartzen zuten.
- Urria-Abendua bitartean Ternuara joandako ontziak bakailuz eta lumeraz beteak etortzen ziren.
- Bizkaitik ekarritako mea.
- Negua badian pasatzen zuten tamaina handikoak: Urka erraldoiak ala “saetia” motako ontziak.
- Kantauri itsasoan eraikitakoak hemen izaten zuten azken ikutua

- Eskandinabiarrek Pasaia nahiago zuten Portugal eta Andaluzia baino.

- Aragoiko eta Nafarroako mozkinak garraiatzen dituzutenak. Artilea, burdina eta ardoa ekartzen dute; arrain gatzatua, eskabeteak, arrain lehortua eta Ingatlerrako zein Flandriako gaiak eramaten zituzten.

Kopuruari dagokionez, Ternuakoak 50-60 bat dira, 150 tonatik gorakoak; gatzak eramaten dutenak txikiagoak dira, 400 anega gatz bakoitza; mea bizkaitarraz arduratzen direnak 60 bat dira, 500 kintal burdin dutenak eta eten-gabeko joan etorriak egiten dituztenak.

Hau omen zen bukatzen ari zen mundua. Portuan guztira 500 itsasontzi sartzen baziren, Villalobosen garaian 100 bat baino ez zegoen.

Lohia, gantza, lastra, harriak, erreken ekarriak... agian utzikeriaren eredurik nabariena hondoratuak zeuden eta lehorrera eraman gabe zeuden itsasontziak ditugu. Villalobosek hauen kokapen zehatza ematen du.

ONDAREAREN ARRASTOAN: ERREGEZALETASUNA

XVI. mendearen bigarren erdialdean pasaitarrek burutu balentria militarrek Pasaia ikurtzat hartzen behartu gaituzte urte askotan. Hau da: Espainiako erregearen eta Kristautasunaren alde borrokatzea zen gure herriaren ikurra. Horiek omen jendartearen lorpenak eta atxikitu beharreko baloreak.

Errealitatean, baina, guda emankorra zen bitartean interesgarritzat jotzen zuten pasaitarrek; pasaitar batzuek hobe esanda. Era berean, gudara joatea baino arrantzara joatea nahiago zutelako edo Gipuzkoako legealdiaren aurkako erroldatzean ematen zirelako egon ziren altxamendu eta protestei arretoa ez zaie jarri.

Bestalde, belaunaldiz belaunaldi Flandrian ibilitako merkatariek egun batetik bestera etsaitzat izatea ordura arte lagun zituztenak irudikatzea kosta egiten zaigu.

Bizkaiko Kontsulatupean antolatuta zeudenek zer iritziz izango zuten gudari buruz?

Zer izan zen errentagarriagoa: Trintxer sendiaren negozioak ala Juan Villaviciosak aurkeztutako kexaren ondorioak?

Bestalde, honek ideia bat botatzeko aukera ematen digu: posible al da Flandria – Bristol zirkuituan ibilitakoak eta Ternuan-Gudan ibilitakoak bereiztea? Hau da: leinu ala izen berak al ziren bi jardun horien protagonista nagusiak? Ala Atlantiko Europearrean mugitzen ziren merkatarien itsasontziak txikiagoak izanagatik ez ziren desegokiak izango Ternua, Ameriketa eta Gudara joateko?

Horregatik, gure ondarean zergatik lehenetsi behar dugu harrapakariak bilakatuta guda egin zutenak eta ez hartu-emanetan oinarritutakoak?

Villalobosek jasotako agindua zen 9. atalak hala zioen: *Haréis hacer una planta del dicho Puerto del Pasage, 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.*

Eta hona bere erantzuna: *Con la curiosidad mayor que se pudo, va hecha la planta, aguas, montes y casas del Puerto del Pasage en lienzo grande, cuya copia es esta planta pequeña. Y porque lo más esencial de ella son las partes y ensenadas fíndables, 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 Fuenterabía, que le caen a los lados, como en la discrepanción 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 distancias 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 coteje 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 Rentería
- 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



CARACASEKO ELKARGOA



Lorategiaren eta
palazioaren atzeko
aldeko zehaztasu-
na. [www.guregipuz-
koa.net](http://www.guregipuz-
koa.net). Kutxa
Fototeka. Fondo
Foto Car. Ricardo
Martín. CC BY-SA.



Ez da gutxi Caracaseko Konpainiaren inguruan idatzi dena. Hori dela eta, gure asmoa da Elkargo honen arrastoa Pasaian segitzea, badian utzi dituen aztarnen bila¹⁰¹.

Izan ere, 1726. urtean ontzigintza militarra eta armategiak Euskal Probintzietatik at ezarri ondoren eta euskal portuen jarduna mugatzen zituzten hainbat ebazpenen ondoren, XVIII. mendeko badiaren pizgarria Caracaserako joan-etorriak antolatzea izan zela esan dezakegu.

Ontziola militar berriak Guarnizon, Ferrolen, Cartage-
nan, La Carracan eta La Habanan abian jarri bitartean,
Espainiako Felipe V.aren armadarako 19 ontzi eraiki ziren
badian, 1727 eta 1730. urteen artean. Hortik aurrera
baina, Caracaseko Errege Konpainiak bereganatuko du
ontzigintza, eta 1730-1752 epean egingo diren ontzien
bezera nagusia bera izango dugu.

Hasierako urteak batere goxoak ez zirela izan ematen
du. Batetik, Donostiak ohiko debekuekin segitzen zuelako,
eta, ondorioz, itsasontziak Donibanen bukatzea ez zuen
ondo hartzen¹⁰². Bestetik, egurra Aralarretik ekartzen zela-
ko. Moztu ahala lantzen bazen ere, oholtzek Gipuzkoa osoa
zeharkatu behar zuten eta garraio astun honek biziki kalte-
tzen zituen Gipuzkoako bideak. Hau, noski, ez zen bide
nagusi ondoko herrien gustukoa, haien ardura baitzen bideen
artatze lana. Azkenik, bidaiak errentagarriak diren heinean
marinelak faltako ez direla pentsatzen badugu ere (eta hala
izango da berehala) 1733. urtean Probintziako erakundeek
presoek bortxazko lanak Elkargoaren eskifaian bete ditza-
tela eskatuko dute, batetik erabateko etekina lortze aldera
eta, bestetik, jende arriskutsua urrun mantentze aldera¹⁰³.

Konpainien garrantzia eztabaidea ezina bada ere, eragi-
na izan zuten probintzia-esparrua mugatua izan zen,
orokorrean Donostia-Pasaia zonaldea etekin gehien atera
ziona delarik. Akzioen bidez kapitalizatutako Elkargoa
izanik, etekin ekonomikoa jasotzen zutenek han edo

hemen egon zitezkeen, bistan dena. Eragin mugatua aipatzen dugunean, Konpainiaren jarduera oso toki txikian gauzatzen dela esan nahi dugu. Harrigarria (edo hunkigarria?) da Pasaiaiko bi kai horrelako monopolioari eusteko aski zirela egiaztatzea. Gurean azpiegiturarik iraun ez izana dugu horren froga: ez dago Konpainiari zuzen lotutako arrasto materialik portuan. Aitzitik, Konpainiaren egoitzak zutik dirau Caracasen (atal honetako azalean ikusi bezala).

Joaneko bidaian Caracasea atzerriko manufakturen inportazioan zetzan jarduera nagusia (oihalak, irina, ardoa eta pattarra), Gipuzkoan ekoizten ez ziren produktuak, alegia. Halaber, lehenengo urtean izan ezik, Probintziako burdina bertara eraman ziren produktuen %1-3-a besterik ez zen izan.

Bueltakoan, Venezuelatik kakaoa ekartzea, holandarrek negozioan zuten paperari aurre egitea eta produktu horren kontrabandoak ematen zituen etekin handiak

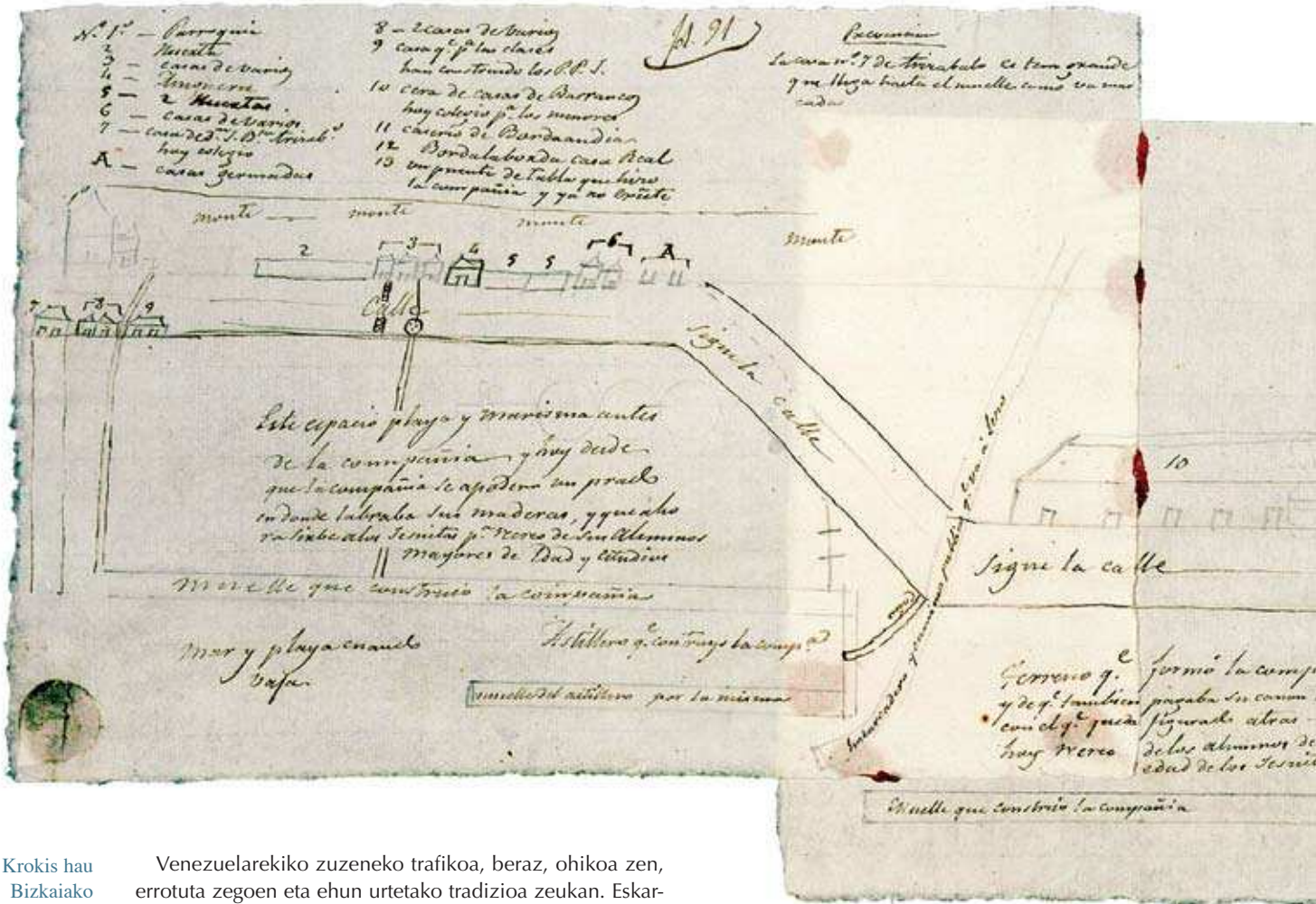
eragozte ziren Caracaseko Konpainiaren egiteko nagusiak. Dena den, kargamentu nagusia kakaoa izango bada ere, horrez gain Venezuelatik larruak, egurra, azukrea, kafea, kotoia edo urrezko bitxiak ekarriko dira¹⁰⁴.

Askotan kontrabandoa ez zen merkatar handien negozioa, jende xumeena baizik. Edo, agian, hauek modu nabariago batean gauzatzen zuten. Hau da, errazagoa zen halako pertsonak zeregin horietan harrapatzea. Hala gertatu zitzaion, adibidez, Donibaneko Mari Kruz Abadi. Senarrari arropa helarazteko aitzakipean, pattarra, ardoa eta bes-telako gaiak ontziratzen saiatu zenean, 1771. urtean¹⁰⁵.

Alabaina, kakaoren inguruan ditugun lehen berriak XVII. mendeak dira. 1688an San Pedron bizi zen Juanes Errazkinek obligazio gutuna ematen zuen Bilbon bizi ziren Gervasio Mortel eta Matias Wenthuisen merkatarikari flandriarren alde, 425 kakao-libra eta Moskuko 114 baketa libragatik¹⁰⁶.



Bordalaborda 1962. urtean. Bordandia etxea ikusten da. Litekeena da Erdi Aroan jada, etxea orube estrategiko horretan kokatu izana. *Paisajes españoles. Lezoko Udala.*



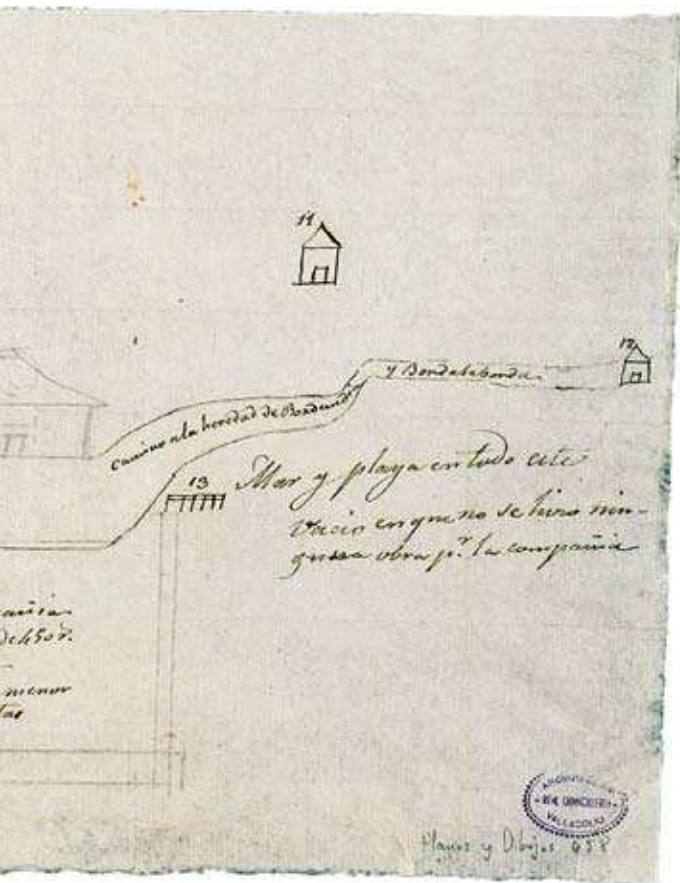
Krokis hau Bizkaiaiko egoeraren erakusle bikaina du, 1830. urtearen inguruan. Bertan, Konpainiaren aitzinako jarduerak islatzen dira. Espainia. Kultura, Hezkuntza eta Kirol Ministerioa. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, 458.

Venezuelarekiko zuzeneko trafikoa, beraz, ohikoa zen, errotuta zegoen eta ehun urtetako tradizioa zeukan. Eskarmentu handiko bidaia zen, nahiz eta hori egoera tragiko-komikoak beti ekiditeko aski izan ez, 1649ko testigantza honek jaso bezala¹⁰⁷: 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 Olaso, vezino de la villa de San Sebastián, y juntamente con los susodichos y otros marineros d'este dicho lugar y en su compañía, en el dicho nabío se embarcaron para el dicho viaje Esteban de Juanmartindegui, que también bino a este dicho lugar en compañía de todos, y Lorenço de Juanmartindegui, que haviendo ydo en su compañía 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 ysas 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 sobrebinieron en el viaje del dicho nabío, quedó en Yndias, sin benirse a su casa...

Ez zen komeni, beraz, presaka itzultzea; edo, dirudienez, ezta lixiba egiten denbora gehiegi eman ere; izan ere, Orendaingo Ignazio Mendizabal zirujaua Puerto Ricon geratu zen galduta La Guairako bidean, arropa garbia noiz itzuliko zain¹⁰⁸.

Kakaoarekin zuzenean lotutako produktua txokolatea zen eta jakina, pasaitarrek azken horren kontsumorako edo hori fabrikatzeko tresnak izango dituzte. Topatu ditugun lehenengo datuak XVIII. mende erdialdekoak dira. 1745ean, adibidez, Agustina Mitxelena donibandarrak kobrezko txokolate-ontzi baten lapurreta salatzen zuen, 1764an Teresa Seinek egin zuen antzera. 1787an, berriz, Josefa Urtula Sistiaga sanpedotarrak, bere senarrari Debako Asentzio Altolagirrek hainbat diru zor ziola adierazten zuen, txokolate-erota bat dela eta¹⁰⁹.

Badiako ekonomia eta gizartea merkataritza honen lehen mailako onuradunak izango dira, Erakundeak itsas garraioko beharrezko zituen ontziak bertan eraikiko dituelako eta haren marinelak ere hemen ontziratuko direlako. Hala ere, Konpainiaren arrakasta gehiegizkotzat ere jo dezakegu, haren agindupean ontziratze masiboak arrantza kalteztaraino iritsi baitzen. Are gehiago: Pasaiaiko Konpainiako jarduerak direla eta, udal karguetan arituko diren pertsonen



behin baino gehiagotan ardura politiko hauek baztertuko dituzte. Horiek dira, adibidez, Agustin Alkaiaga errejidorearen (1765), Santiago Ugalde alkatearen (1774) eta Joakin Aginaga errejidorearen (1777) kasuak¹¹⁰.

Konpainiak Portuko Garbiketa Batzarra bere gain hartuko du. Aukera bikaina, beraz, badiak behar zituen egokitzapen lanak sendotzeko. Horretarako, finantzaketa egokia behar zen baina. Gipuzkoako Batzar Nagusietan maiz jorratu arazoa izan zen hura. Elkargoak ordaintzen zituen zergak, ordea, Sevillako San Telmo Komentuan eta Cádizeko Konsulatuan inbertitzen ziren gehien bat. Horiek horrela, badia garbitzeko gabarroia edo mendietako ertzak eusteko proiektuak ezin gauzatu.

Ekimen hauen artean, beharbada berritzaileena Bernardo Frosne ingeniariak sinatutakoa dugu. Honek, 1747an, La Herreratik Salbio bitarteko kostalde osoan zehar kai bat eraikitzea proposatu zuen, Donostiarako oinezko komunikazioa ere hobetsiko zukeena. Bistan denez, kai horrek betirako alda zezakeen Badiaren historia. Baina, esan bezala, ezin finantzatu.

Merkeago atera zen, ordea, 1677ko kaiaren erabilerako ordenantzak berritzea. 1751n eman zen araudi berria,

debekuz beteta. Debekatu beharrekoak, hortaz, indarrean ziren ohiturak azaltzen dizkigu, besteak beste: Torrearen inguruan arotza lanak, kostaldeko sutegiak, baleen bizarrak garbitzea, zurrinak zabortege gisa erabiltzea, gaizki amarratzea eta ainguratzea,... La Herrera, Kaputxinos, Lezo, Orereta eta San Pedro – San Juanerako bidaia egiten zituzten txalupei, berriz, harriak erabiltzeari utzi eta ontzien brankan porturatzeko arpeu ala gako bat jartzeko agintzen zaie.

Egoera, jakina, ez zen hobetu. 1758an, Basanoagan 30 urte lehenago 60 eta 70 kañoidun itsasontziak orduan eraikitzen ari zen fragata bakarrarekin alderatzen zuten: eta babesean sartzen ziren lau itsasontziko 14 lerroak orduko 8ekin¹¹¹.

Caracaseko Konpainiaren sorrerak eta jarduerak, bere lehen urteetan lortutako etekin handiekin batera, XVIII. mendeko lehen 30 urte zailen amaiera eman zieten. Badiarentzat 1752tik aurrerako garaia izango da garrantzitsua, ontziolen jarduera areagotu baitzen. Horren erakusle, Konpainiak 1753-1779 artean eraiki zituen ia 20 ontziak aipa ditzakegu. Juan Francisco de Leon Venezuelen Elkargoaren aurka lideratu altxamenduaren ondorengoak dira urte horiek. Nonbait matxinada hura onugarria suertatu zen, ekoizleen hainbat aldarrikapenek ekoizpena hobetzea lortu zuen eta.

Garai horretakoak dira badien garrantzitsuak izango diren hainbat abizen. Adibidez, Konpainiaren ikuskatzaile gisa orduan iritsi zen Ferrer sendiarena, edo Aizpurua, ontzigintzan arituko den familiarena.

Luzuriagaren ur gaineko dikearen barneko ikuspegia, draga bat bertan dagoela (40ko hamarkada). *Pasaiako Portuko Agintaritzaren Argazki-artxiboa.*



Farnham Maxwell
Lytek 1858ren buel-
tan eginiko argaz-
kia. Kaiak eraiki
baino lehen. Torrea
atzematen da.
www.europeana.eu
(public domany)



Hala ere, Konpainiak ez zituen berehalako etekinak banatzen; ez eta soldatak puntual ordaintzen ere. Horrela, marinelek beraien soldatak “saldu” egiten zituzten, kaudi-mena lortuz. Beste batzuetan, ordea, zor zitzaiena kobratzeko ardura hirugarren baten esku uzten zuten beraiek bidai berri batera abiatzen ziren bitartean¹¹².

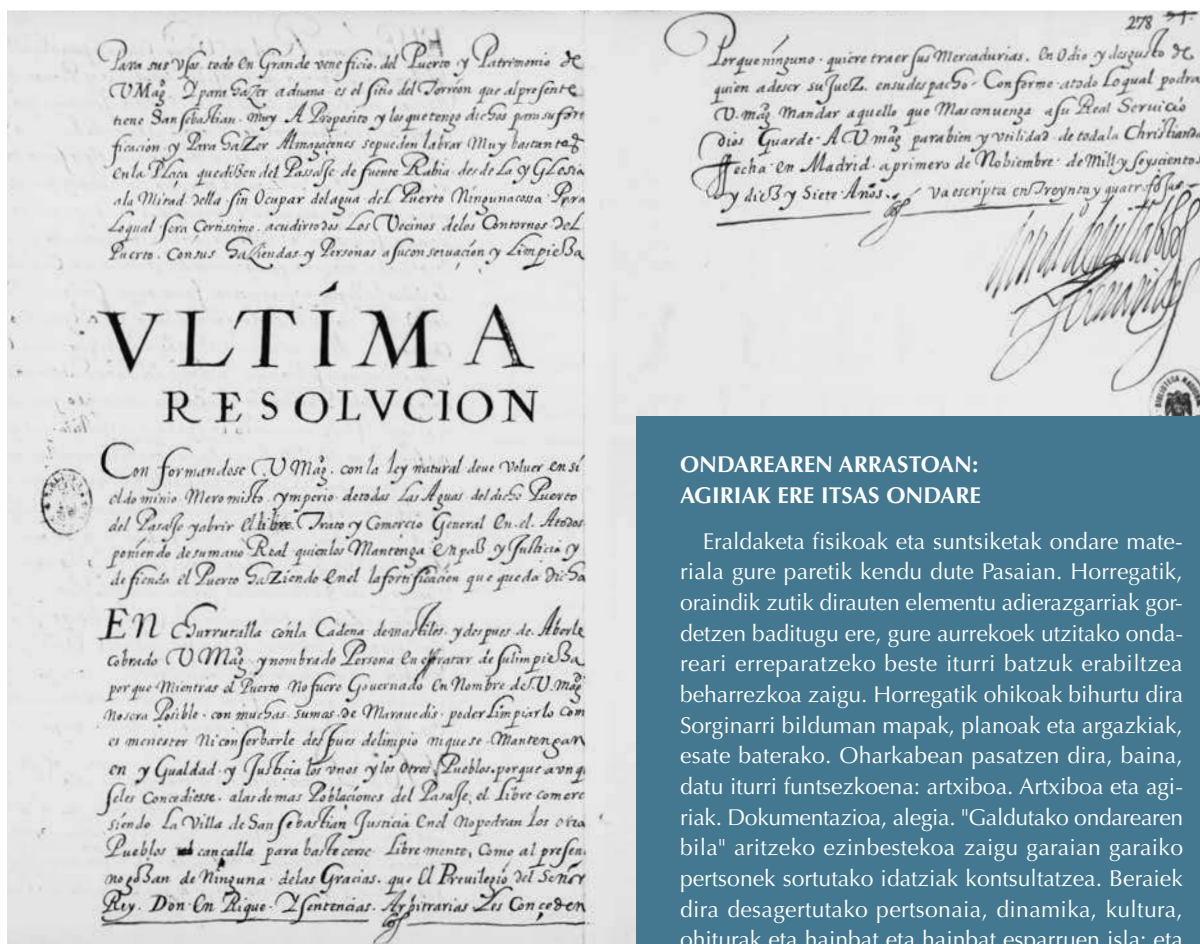
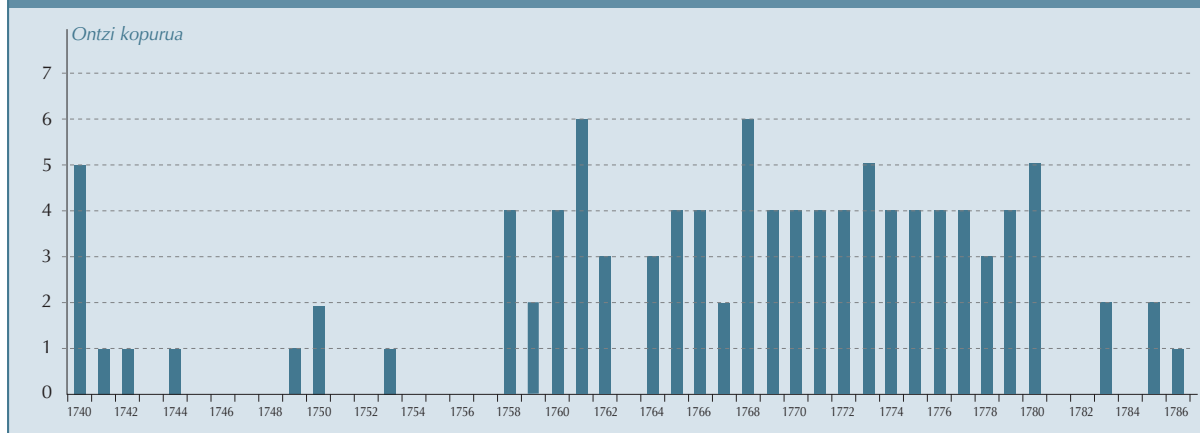
Orokorrean, maileguak ematen eta soldatak eskuratzeko ahalordeak eskuratzen zituztenak pasaitarrak ziren. Donibaneke Santiago San Martin merkataria dugu honen adibide ona. Honek, Konpainiaren bidez txakolina eta pikulehorrak saltzen zituen Venezuelan; dendan, berriz, larruak, kakaoa eta txokolata zituen salgai¹¹³. Negozio hauen bidez, jendeari maileguak egingo dizkio, bai dirutan eta baita merkatalgaietan ere. Horiek kitatzeko, batzuetan orubeak, dendak eta soto edo upategien jabetza eskuratu-ko du; besteetan, Konpainiaren zorra¹¹⁴.

Santiago nahiko pertsona garrantzitsua delakoan gaude, edo behintzat Konpainia eta marinelen arteko tartekari nabaria. Hainbat pasaitarrek bere aldeko ahalordeak emango dituzte 1763-1764 bitartean, kortsariotza jardueretan lortutako irabaziak edota Caracaseko Errege Konpainiak zor zietena kobratzeko¹¹⁵. Era berean, Caracase-ra doazenen familiei laguntza emango die, Maria Angela Olivié donibandarrak 1764ko urtarrilean aitortzen zuen bezala¹¹⁶. Jakina, berak ere halako ahalordeak emango

ditu, 1774ko maiatzean, Caracaseko konpainiarena zen “San Miguel” ontziko Jose Migel Benero kondestableari dirua kobratzeko emandakoa, kasu¹¹⁷.

Soldataren zati bezala edo zilegizko merkataritza gisan, marinelek kakao kopuru zehatza ekartzeko eskubidea zuten. Horrela, adibidez, “Santa Teresa” fragatako arotz Jose Arbidek bere emazte Maria Madalena Etxebeste ahalordetzen du, soldata bezala dagokion kakaoa kobratzeko. La Guairatik Pasaia bitartean, baina, anega kakao batek buelta asko eman zitzakeen. Horrela, 1763. urtean Ramon Mateuk zorro bat kakao emazteari bidali zionean, ez zuen espero kakaoa desagertzea. Are gutxiago zorroa R. M. hizkiekin, bere izenaren inzialekin, markatu ondoren. Desagerketaren arduraduna ontzi berean egin zuen bidaia, noski. Gabriel Aurizenea, Arretxe goitizenez zen hura. Eta R.M. marka manipulatu zuen ARRECHE idatziz. Mateuk, badaezpada ere, eskutitz batean eman zion emazteari kakaoaren berri. Emazteak, Franziska Antonia Aldaik, ez zekien irakurtzen, horregatik ezin zuen identifikatu R. M. moldea. Ondorioz, eskutitza ere ezin zuen irakurri. Honek esan nahi du, sistema guztia konfidantza zuela oinarri¹¹⁸.

Orain arte ikusi dugunaren antzera, oparotasun honek ez du, gaur egunean, itsas-ondarearekin zuzenean lotutako ageriko elementurik utzi, nahiz eta egin ziren



obrak dokumentatuak izan. XVIII. mendean badiako egoeraren berri izateko, garaiko planoak izango ditugu oinarri, Felipe Cramek 1760ko irailaren 15ean eta 1761ko apirilaren 25ean egindakoak hain zuzen ere¹²⁰. Bertan ontziola azpiegitura garatu baten gabezia agerian uzten da, bi puntu nabarmen izan ezik: Salbio eta Bizkaia.

ONDAREAREN ARRASTOAN: AGIRIAK ERE ITSAS ONDARE

Erdaldaketa fisikoak eta suntsiketak ondare materiala gure paretik kendu dute Pasaian. Horregatik, oraindik zutik dirauten elementu adierazgarriak gordetzen baditugu ere, gure aurrekoek utzitako ondareari erreparatzeko beste iturri batzuk erabiltzea beharrezkoa zaigu. Horregatik ohikoak bihurtu dira Sorginarri bilduman mapak, planoak eta argazkiak, esate baterako. Oharkabeen pasatzen dira, baina, datu iturri funtsezkoena: artxiboa. Artxiboa eta agiriak. Dokumentazioa, alegia. "Galdutako ondarearen bila" aritzeko ezinbestekoa zaigu garaian garaiko pertsonen sortutako idatziak kontsultatzea. Beraiek dira desagertutako pertsonaia, dinamika, kultura, ohiturak eta hainbat eta hainbat esparruen isla; eta haiek gabe ez genuke 1495ean San Pedroko dorrean egin behar ziren hobekuntza lanen, badiako biztanleek Anberesen izan zituzten bizipenen, 1617an badian ondoratuta zeuden hainbat eta hainbat ontziren edota Salbioko Errege-ontziolen berririk izango, esate baterako. Agiriak ere gure itsas ondarea osatzen dute. Gure eskualdean, gehienetan, agiriak dira itsas ondare material bakarra.

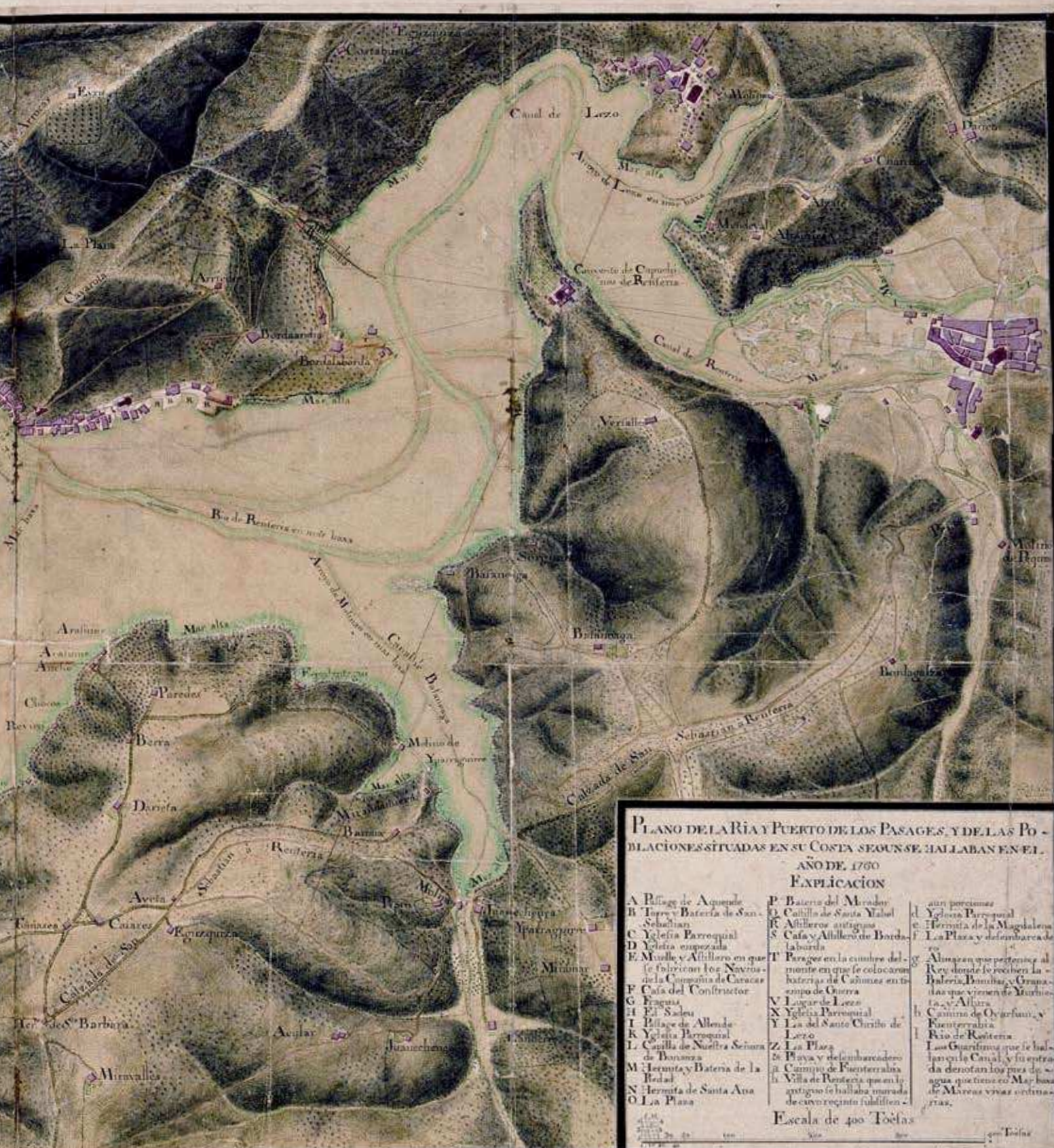


Se halla situada a una legua corta a la parte de Levante de la Playa de San Sebastián, y a tres leguas de la de Biscaya, a la parte de Poniente, la boca del Rio se halla entre los Montes de la Uria, y de Ibañeta, que ambos forman la Colla muy elevada y escarpada, no siendo abordable en parte alguna hasta 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 fondo en mar de agua az, vivas ordinarias. En lo antiguo parecía tener mas fondo, y mayor extensión el Puerto, pues se alega que el parage llamado el Sotillo au- cese en el Siglo anterior a la fundación del conde de Don Alonzo de Idiáquez, a donde se fue a que el Navio llamado la Concurra de rebu- ta del Comate que havia, volviendo contra dos Navios Franceses, y que entonces se cargaban en aquel parage Bueyes de oro. Tomeladas extra- rezas baxo de aguas vivas, y en las del tiempo presente queda enteramente en seco.

En las Atalayas antiguas, y en Biscaya se han construido años hace diferentes Navios de Linea, lo que al presente no se pu-

BREVE DESCRIPCION DE LA RIA O PUERTO DE

dieta sin otros Canales por saltar al agua sencilla, se en tiempos mas o la Villa de Biscaya, y los construyan en su Plaza, lo que al pre- mado notablemente, y que no halla el Puerto que hoy tiene po- Las Casas, y Edificios de Biscaya, y el Terrazo señalá y paros lo construyan, algunos Mejoras de puentes labradas por el terreno se halla en posesión la Casa de Biscaya, que ha en- tancia. De las Casas, y decimas Polibios Reales se sirve la Compañía presente fabrica su Navios, que allanando fueren pertenecen al P. Al Pasajo de Aquende, que tambien le llaman de San Sebastián.



LOS PASAJES EN LA PROVINCIA DE GUIPUSCOA.

Los Pasajes, segun el Rey de don. Tercera y cuarta, y de otras en este no es posible que se indique, que el expellado Puerto se vacó para su fuenta.

do con color amarillo, y de la letra r se asegura pertenece al Rey an oculto con la marca R, que suponen quiere decir Real, de ella, y de la mayor parte en su Manzana, y todo el es de esta impa de Caracas, como tambien de las que hay en el Altillo, donde el Rey disputa la Ciudad de este nombre un Regidor, que altera de qua-

tro en quatro meles para la administracion de Justicia, y Gobierno del Puerto, de que se halla en posesion la Ciudad, y pretende tener jurisdiccion en parte del Puente, que tambien se llama de la lla de Renteria, y componiendo esto una Po blacion de unos tres cientos Vecinos, le Gobierna por un Capitan a Guerra, que el Pueblo elige todos los años, cuya autori dad, y facultades se reducen a la mera aprehension, con total dependencia de la Justicia de Renteria.

De esta variedad de jurisdicciones resultan muchas controversias, y disputas, en grave detrimento de la buena administracion de Jus ticia, y primicia de los Pueblos, y particularmente por la absoluta dominacion de las aguas de la Ría, y Puerto, que corre la Ciudad de San Sebastian. Recho en ella a 22 de Abril de 1761.

Felipe Cramerén
1761ko plano hone-
tan, badiaren lohi-
tzearen egoera age-
rian uzten da.
*España. Ministerio
de Defensa. Archivo
Cartográfico y de
Estudios
Geográficos del
Centro Geográfico
del Ejército.
Publicado con ante-
rioridad en:
Documentos car-
tográficos históricos
de Gipuzkoa.
Servicio Geográfico
del Ejército. Gómez
Piñero, Sáez
García. Donostia.
Aldundia, 1999.*

Lehenengo gunean E, F, G eta H puntuak jartzen ditu egileak. “H”-ri Salbio (“El Sadeu”) hitza ematen dio, itsas-beheran agerian geratzen den lohi eta lurra delarik. Beste hiru hizkiek, aldiz, bertan antolatua zegoen Errege Ontziolaren inguruko datuak ematen dizkigute: sutegiak (G), ontzi-eraikitzailearen etxea (F) eta, guretzako garrantzitsua goa dena, Caracasko Konpainiak ontziak eraikitzeke erabiltzen dituen kaia eta ontziola.

Cramerén planoak ez dira puntu honi aipamena egiten dioten edo gune honen jarduera azpimarratzen duten bakarrak, aitzitik, orokorrean beste guztiak berak adierazitakoarekin bat datoz. Zentzu honetan, harrigarria Salbioko Errege Ontziolaren kasua, berari buruzko berri dokumentalak nahiko urriak baitira eta gainera, zeharkakoak. Nolanahi ere, eta bere inguruan sortutako dokumentazio zuzenik izan ez arren, badakigu XVIII. mende amaieran bere jarduerak bere horretan zirauela. 1782ko urriaren 26an, Juan Bautista Elormendik Salbioko ontziola inguruetan zegoen etxe baten orubea erosi zuen. Bere mugen artean “camino que se dirige al sitio en que se construyen barcos en dicho astillero” aipatzen zen eta hogeitaz lehenago, 1761ean, aipamen berdintsua egiten zen¹²¹. Era berean, Herrera ontziraleku eta distribuzio gune garrantzitsua zela badakigu; bertara Probintziatik (Asteasu, Ataun edo Zarautzik) ekartzen ziren egurrak iristen ziren, handik, itsasontziz, badiako beste lekuetara eramanez¹²².

Donibane aldean, berriz, Cramek aipatu R, S eta & azpimarra daitezke. Azkenak plazari egiten dio erreferentzia; “S”k berriz, Bordalabordako etxe eta ontziole. “R” hizkiarekin Bizkaiaiko aintzinako ontziolak markatzen dira. Honakoa da bere azalpena:

“En los astilleros antiguos y en Bordalaborda se han construido 45 años hace, diferentes Navíos de Línea, lo que al presente no se pudiera sin abrir canales por faltar el agua necesaria. Y en tiempos más antiguos llegaban 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 Bordalaborda 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”.

Alegia, Caracaseko Elkargoak bere jarduerarik nabarmenena Bordalaborda-Bizkaia gunean eramaten zuen aurrera. Urte batzuk lehenago (1744) Vicente Xinerrek

altxatutako planoarekin alderatuta, ezberdintasun batzuk daude.

Honetan, adibidez, erregeen inguruko datuak ugariagoak dira eta Bordaandia eta Bordalaborda artean hainbat azpiegitura daude. Batetik, monarkiari atxikitutakoak ditugu: kordeldegia, aingurategia eta Boye ontzigilea bizi izan zen etxea. Horrez gain, Martiarena Barranco etxearen inguruetan “Santa Teresa” fragata eraiki zen lekua aipatzen du eta handik gertu “El Rubí” eta “La Guipúzcoa” ontziak egin ziren ontziola ageri da.

Cramek Konpainiaren garrantzia agerian uzten badu, Xinerrek erakundearen hasierako urteak islatzen ditu, orduan eraikitzen ari ziren azpiegiturak azpimarratuz: batetik, “El Rubi” eta “La Guipúzcoa” egin ziren ontziolaren aurrean eta Bordalabordan egindako oholesi ikaragarriak, ontziak egiteko beharrezkoak ziren egurrak jartzeko; bestetik, faluak euritik eta eguzkitik babestuko dituen 18 zutabez osatutako teilapea, momentu horretan eraikuntza prozesuan zegoena.

Bizkaia aldeko azpiegituren nondik norakoa beste marrazki ikusgarri batzuetan dugu; zehazki Juan Bautista Arizabalo eta Nikolas Gilisastiren artean izandako auzian aurkeztu zirenetan. Hauek 1764koak dira, Cramerén garaikideak, beraz. Ikus daitekeenez¹²³, Errege-ontziola moduan azaltzen den lursaila ohol eta aingura batzuekin marraztua dago, hainbat eskailera eta amarra-leku bezala ahoz behera dauden kanoi batzuk azalduz. Baina eraikin, grada edo bestelako elementuen arrastorik ez dago, ordea.

Filipinetako Konpainiak Caracasen azpiegiturak beregain hartu zituen. 1788ko urtarrilean ospatu Gobernu-Batzarrak Pasaian zeuden azpiegiturak aprobetxatzeko erabakia hartu zuen, beharrezko ziren eraberritze-lanak egiteko txostena eskatuz. Urrian aurkeztu zen txostenean Pasaian ontziola ezartzeko erabakiari baiezkota eman zitzaion, aurretik zegoen azpiegitura aprobetxagarria zela adostuz. Egin beharreko edo lagungarriak izan zitezkeen lanen inguruan hainbat zeuden: ontzien karentatze proposa egingo lukeen dike baten eraikuntza; mastak ezartzeko ur-gaineko makina bat, orduan lurrean zegoena ordezkatzu eta, azkenik, kanala eta portua garbi mantenduko lituzkeen pontoi bat.

Erakunde berriarekin azpiegiturak bultzada garrantzitsua izango dute. Bizkaiaiko ontziolak 1780-1784 urte bitartean egoera penagarriaren zeuden baina Estatuak egindako hainbat lanei esker, azken urte horretan azpiegiturak nabarmen egin zuten hoberantz. Filipinetako Konpainiak, beraz, hobekuntza dinamika horri jarraipena eman zion.

1785eko azken lau hilabeteetako udal aktek Bizkaian maila berri bat eraikitzeke asmoaren berri ematen digute,

Konpainiak Udalarai baimena eskatu baitzion. Abenduaren 9an, bi aldeek izendatutako perituek konpainiari utziko zitzaizkion lurak neurtu zituzten:

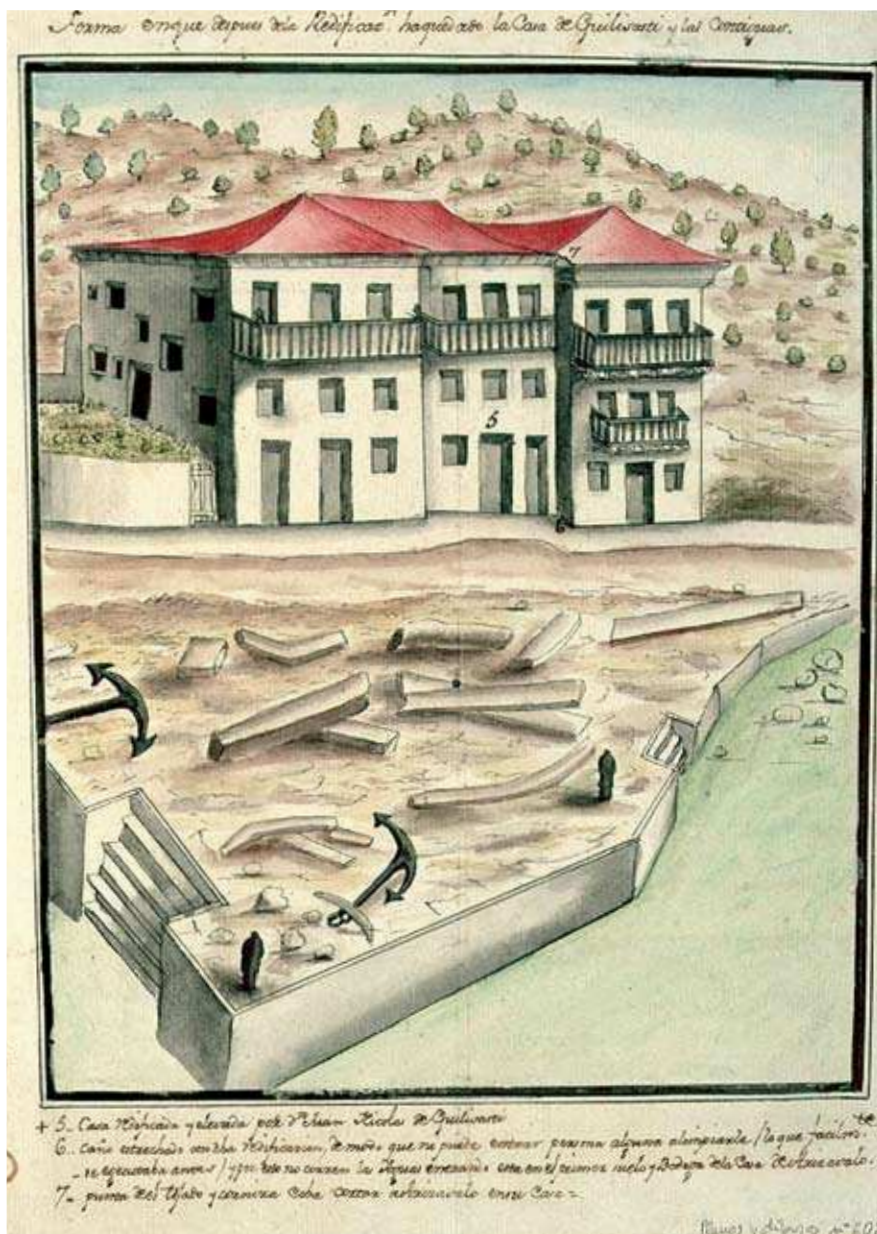
"Todo el área desde la casa de don Juan Bautista de Arizavalo hasta el puente de tabla que existe frente de la llamada Bordalaborda, que la ocupa don Manuel de Suertegaray como Guarda Almacén de Marina de la propia Real Compañía de Filipinas, en ocho jugadas, y cada una de éstas de a cien posturas de a diez codos en quartos. Y los verdaderos linderos de todo el relacionado sitio son par la parte de la mar, hasta todo lo que ésta coge en seco en el flujo de las mareas y por el frente toda la cera de casa del difunto don Matheo Martiarena del Barranco que existen en el idéntico barrio, y manzanal de la casa de Bordandia, hasta el paraje del mismo Bordalaborda"¹²⁴.

Inguruetan hainbat azpiegitura jarri ziren. Ikuskatzailearen etxeaz eta Gatzupin etxe ondoan brea berotzeko lursailaz gain, 1797 urtean kordeldegi berri bat eraikitzeko asmoa egon zen eta XIX. mende hasieran, oraindik, bertan hainbat lan egin ziren¹²⁵.

XVIII. mendean zehar Bizkaia auzoan ezarritako azpiegiturek ez zuten luzaroan iraun. 1828-1833 artean Santiago Arizabalok Udalarekin auzi bat izan zuen Bizkaian zeuden lursail batzuen inguruan. Ordurako, aurreko mendeetako ontziola jarduera gauzatzen zen tokian, Jesusen Lagundiaren eskola zegoen. Auzian aurkeztu ziren planoek orduko Bizkaiairen egoeraren lekuko bikaina dira. Bertako espazio gehiena behar berriei estuki lotua egongo da, aurreko jarduerak mantenduko zituen gune txiki bat salbu. Honek ondorengo urteetan bultzada izango du, jesuiten arrastoa pixkanaka galduko delarik¹²⁶. Ikus dezakegunez, gure herriaren garai ezberdinak isla zezaketen elementuen desagertpena, mendeetan emandako eta normaltasun osoz pairatutako prozesu bat osatu dute.

Garai honetan sortu eta guregana iritsitako azpiegituren arrastoak oso escasak edo hutsalak badira ere, merkataritza amerikar oparoaren inguruan sortutako aberastasunek beste isla izan zutela pentsatu behar dugu. Horretarako ezinbestekoa da hainbat esparrutan begirada jartzea.

Pasaitarrei munduan zehar ibiltzeko aukera emango die bai Caracasek bai eta Filipinek ere (Venezuela, Mexiko, Kuba, Argentina, Uruguay, Peru, Filipinak, India edo Txina). Baita handik tresnak, arropak, apaingarri,... azken batean "gauza" bitxiak ekartzeko ere. Horregatik, ondareari lotutako hainbat adibide eguneroko bizitzan topa ditzakegu, hala nola garaiko etxeetako tresnerian. Hori da, adibidez, Donibaneke Maria Brigida Abadek eskaintzen diguna. Brigidak arazoak izan zituen Antonio Silva hondarribiarrarekin, 1756. urtean Caracasetik ekarritako kakao anega batzuk zirela medio. Bertan, merkatal konpainiei esker lortutako tresneria agerian gelditzen da.



Zehazki, Maria Brigidaren ondasunak bahitzean Mosku, Txina, Talavera, Valentzia eta Holanda aipatzen dira:

"13 sillas de baqueta de Moscobia; 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 brazero 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 escriptorio con tres tiradores algo usada y buena, una papelera chiquita, un cajoncito

"Ontziola" kontzeptuaren atzetik zer zegoen primeran erakusten du 1764ko akuarela honek. Kasu honetan, Bizkaian zeuden errege-ontziolak material ezberdinen nahaspila bezala agertzen dira. *España. Cultura, Hezkuntza eta Kirol Ministerioa. Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Planos y Dibujos, 608.*

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 usadas¹²⁷.

XVIII. mendeko dinamikak utzitako ondarearen beste elementu batzuk daude. Lehenengo eta behin, eliz ondare. San Joan Batailatzailea elizaren aldare nagusiaren urreztatzea egiteko beharrezkoa zen urrea, adibidez, Buenos Airesetik ekarri zen 1748. urtean. Halaber, 1763an, Errege Armadako kapilau Juan Ignazio Salaberriak Cadizetik 800 pisu bidali zituen Errosarioko Andrearen erre- taula bat egiteko. XIX. mende hasieran, aldiz, Juan Manuel Ferrer-ek zilarrezko kustodia bat ekarri zuen Mexikotik. Bonantzako aldarerako berriz, Perun bizi zen Manuel Martiarenak aldarea urreztatze beharrezkoa zen urrea handik bidali zuen. San Pedroko elizari dagokionez, bi datu azpimarratu behar dira: batetik, eraikina altxatzeko hasierako saiakeretan Filipinetan eta Cadizen bizi ziren pasaitarrek dirua eman zutela; bestetik, eliza berrirako organoa Maracaibotik iritsitako diruarekin ordaindu zela ¹²⁸. Horrez gain, badakigu San Pedroko elizaren eraikuntzan Manuel Aizpuruak parte hartu zuela. Honek eta Jose Ignazio Brasuelek, elizak zuen diru falta ikusirik, beraien ondasunak jarri zituzten lanen ordainketan laguntzeko¹²⁹.

Gogoan hartu arestian Aizpuru aipatu dugula, 1760tik aurrera Caracasko Konpainiako Maisu Eraikitzaile eta Arma-Lantegiko Kapitain karguak beteko dituen, Konpainiarentzako beharrezko diren ontzien eraikuntza zuzenduz. Eta Aizpuruatarrak izango dira ere XIX. mendeko ontzigileak.

Eliz-ondareak itsasoarekin lotutako beste arrasto berezi batzuk utzi ditu, azpimarragarrienak Bonantzako basilikaren mendebaldeko fatxadako atean azaltzen diren hainbat ontziren tailu edo ebakidurak direlarik. Gehienek XVIII. mendeko ontziak irudikatzen dituzte, XIX. mendeko beste batzuekin batera: fragatak, paileboteak, faluak, bergatin-goletak eta cutter-ak, besteak beste¹³⁰.

Bestalde, eta gizarte politikoaren kide nabarmenekin jarraituz, Ameriketako lortutako aberastasunak familia-ondarean isla izango du, beraien etxeetan hain zuzen ere. Adibiderik adierazgarriena gaur egungo udaletxe berria du. XVIII. mendearen lehengo herenaren amaieran eraikiko da, Juan Bautista Arizabalo Darietak Ameriketako bereziki Mexikon, eta Caracasko Konpainia sortu baino

ONDAREAREN ARRASTOAN: TRAPALLA BEHARREAN URAKANA

Arrazoi politiko edo ekonomikoez gain, guregana itsas-ondarearen aztarna txikiak iritsi badira naturalak diren beste arrazoi batzuentatik ere izan dira, hala nola, enbatak edo ekaitzak. Horixe da, besteak beste, 1783ko maiatzaren 4ko gauean gertatu zen ekaitzaren adibidea. Agidanez, plazan eta Pietatean zeuden kaiak suntsitu egin zituen, bost egun geroago egin ziren kalteen ikuskatzean agerian uzten denez: "...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..".

Hala, perituak egindako azterketan, zein kalte zeuden, zein preziotan baloratuak zeuden eta egin beharreko lanak zeintzuk ziren azaltzen dira:

"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



Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Argazki-artxiboa.

Ytt. en la dicha tirada de los expresados cincuenta y dos pies llevará 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 deuda subsistencia con treinta abrazaderas bien emplomadas con la reformación de las cicleras 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 mezcla 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 cuió trabajo regula trescientos reales de vellón: 300

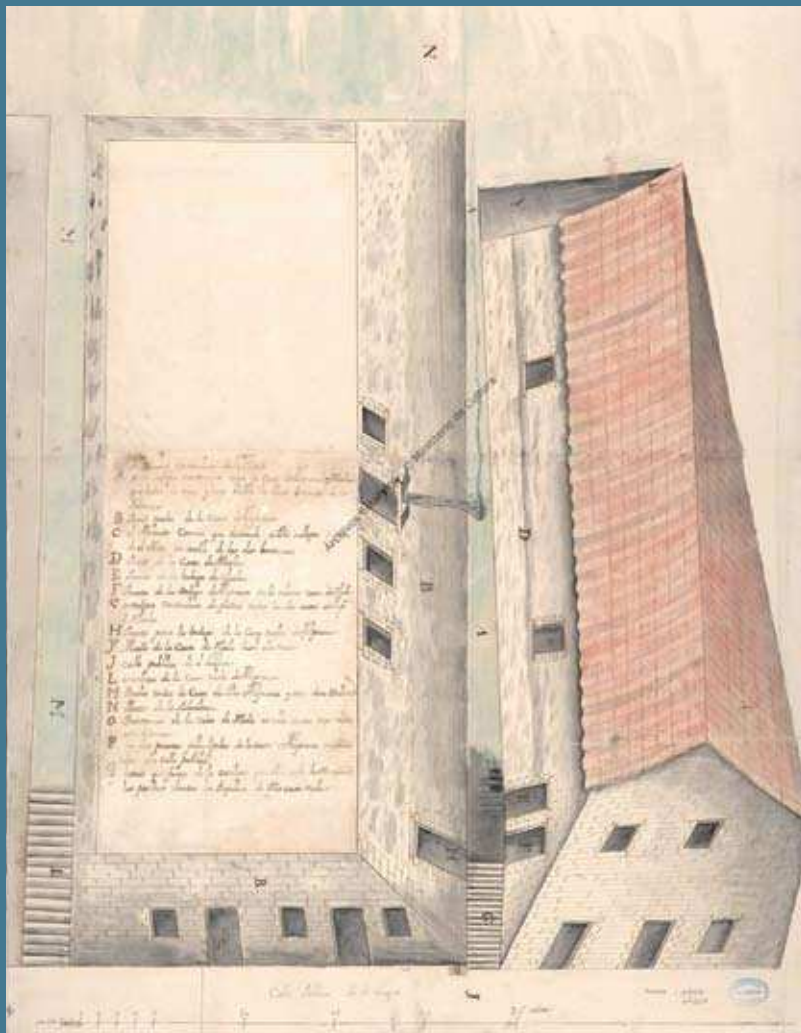
Ytt. por la composición del petril devajo del mirador que está vajo la fragua que fue del difunto don Pedro Antonio de Guilisasti, regula a toda costa con su losadura de la superficie, regula en cincuenta reales de vellón: 50

Ytt. desde las puertas de la casa de don Antonio Fidel de Yriberri 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

(GPAH-AHPG, 3/3461, 1-11 folk. -1783ko foliazioa-).

CARACASEKO ERREGE KONPAINIAK PASAIAN ERAIKITAKO ONTZIAK (1730-1779)

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



ONDAREAREN ARRASTOAN: AIZPURUATARRAK

Manuel Aizpurua ontzigi-
leak Caracaseko Konpai-
niarako egin zuen lan XVIII.
mendearen erdialdean.
Udaletxean ere udal kar-
guduna izatea egokitu
zitzaien, eta San Pedroko
eliza berria egiteko garaian
bere burua nabarmendu
zuen. Maria Jesus Oarekin
ezkonduta, haien etxea
eraikitzerakoan, ordea,
horrenbeste arrakasta ez
zuen izan Aizpuruak. Izan
ere, bere etxe berriko eskai-
lerak etxe ondoko zurrunan
sartu eta aldemeneko etxe-
ko sotoan sartzea oztopa-
tzen zuen. Bestalde, Ramon
Aizpuruak Filipinetako Kon-
painiarako egin zuen lan.

*Espainia. Kultura,
Herikuntza eta Kirol
Ministerioa. Archivo de la
Real Chancillería de
Valladolid. Planos y
Dibujos, 16.*

lehen, garatutako merkataritza-jarduera garrantzitsu bati
esker. Halaber, ez da ahaztu behar Arizabaloren izen
berek semea Konpainia horren bultzatzailea izan zela,
Caracasen 1727an honen aitzindaria sortuko duela eta
horren fundatzaileetako baten alabarekin ezkondu zela.
Hau dela eta, Ameriketako Askatzaile Bolibarren etsai
ernegatuenetarikoak Arizabalo abizena izateak ez gaitu
harrituko.

Era berean, Arizabalo jauregiak, gure udaletxeak, oso
gertu izango du Ameriketako diruarekin Pasaian burutu-
tako ondarearen beste adibide bat: Galatras oinetxearen
gainean XVIII. mendean eraikitako Martiarena Barranco
jauregia, Caracaseko Konpainiaren egoitza izango dena.
Zoritxarrez, hau ere Pasaiaiko ondarearen desagertu-
penaren beste adibide bat da, salbuespen txiki batekin, bere leku-
tik desmuntatu delako eta noiz berreraikiko zain dagoe-
lako; gaudelako¹³¹.

Caracasekoaren gainbeherarekin, baina, egoera alda-
tuko da. Egia da monarkiaren, partikularren eta Fili-
pinetako Errege Konpainiaren bultzadari esker XIX.
mende hasieran ontziolek jarraipen txiki bat izango
dutela: Manuelen lekukoa hartuta, Ramon eta Jose
Ramon Aizpurua anaiek hainbat korbeta eta fragata
eraiki zituzten 1803-1807 artean. 1805ean, aldiz, 10
kanoi-txalupa berreraiki ziren. Horrez gain, "Viuda de
Bermingham e Hijos"-ek Prusiako Luisa fragata kon-
pondu zuten 1814an eta, bestalde, Bordele eta Dani-
markako ontziak saldu ziren 1806 eta 1807 urteetan¹³².
Baina orokorrean, eta bereziki 1810-1840 epean, krisi
sakona jazo zen.

Dena den, XIX. mendean zehar Bizkaia eta Bortalabor-
da hazten eta hasten ari zen industriaren toki lehenetsiak
izango dira. Hori ere, nolabait, itsas jarduerak utzitako
arrastoa izan zen.



ERALDAKETA INDUSTRIALA



Real Compañía Asturiana de Minas delakoaren instalazioen ikuspegia Kaputxinoetan, 1923. urtearen inguruan. *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.* Bartzelona: Mercados de Europa y América, s. D. [1923], 137 orr.

John Murray.
Pasaiaiko bokalea
1823. urtean.
*Bibliothèque
Nationale de
France.*



5. 1. 1840-1860. Lehen industriaren babesean

XVIII. mendearen bukaeran eta XIX.aren hastapenetan iraultza frantsesaren ondorio politiko eta belikoek eragin zuzena izan zuten gure lurraldean. Pasaia, esate baterako, guda-portua bilakatu zen berriz, pasaiaiarrek zein kanpotarrek frantses banderapeko itsasontzi kortsarioetan izena ematen zutelarik.

Alabaina, egoera baretu ahala ontzigintza agertuko zaigu berehala agiritan. 1820ean, adibidez, bi gabarra eraikitzeko enkantea burutu zen eta 1829an, "Seguro Marítimo" kosta-zaindari erakunderako 15 guda-ontzi egin ziren¹³³. Apal bazen ere, Filipinetako Konpainiak bere jarduera mantendu zuen eta erakundeari lotutako Ramon Aizpurua ontzigileak, XVIII. mendean abiatu jarduerari segida eman zion hil arte (1814 urte inguruan).

Era berean, nazioarteko itsas merkataritzaren bidean Pasaia bere tokia izaten segitzen zuen. Puerto Rico, Habana, Liverpool, Bordele, Santander, Wight,... munduko edozein portutik aterata geldialdia egiteko erreferentzia lekua zen Pasaia. Bisita ez zen beti alde zuzenetik ikusita, ekaitzek ala matxurek behartuta baizik. Horrelakoetan, itsasontzietako kapitainek itsasoren aurka aurkezten zuten planta, zamak jasotako kaltea haien ardura ez, baizik eta itsasoak ustekabea sortua zela adieraziz. Itsasoaren aurkako protesta hauei esker Pasaia hiru motatako zirkuitutan txertatzen zela egiaztatzen dugu: ozeanoz bestaldekoan, Bizkaiko Golkokoan eta Kantauri itsasokoan. Era berean, ekaitzaren aurrean kapitainek Pasaia lehenesten zutela atzematen da, nahiz eta Santander edo Baiona gertuago izan.

Dena den, ontzigintzarekin lotutako jarduerak 1840tik aurrera bultzada berri bat izan zuten. Prozesu honetan 1841tik aurrera aduanak kostaldera lekualdatzeak eragin nabaria izan zuen; lehenengo enpresa modernoak finkatuko dira badiaren inguruan, Errenteriako liho fabrikak,

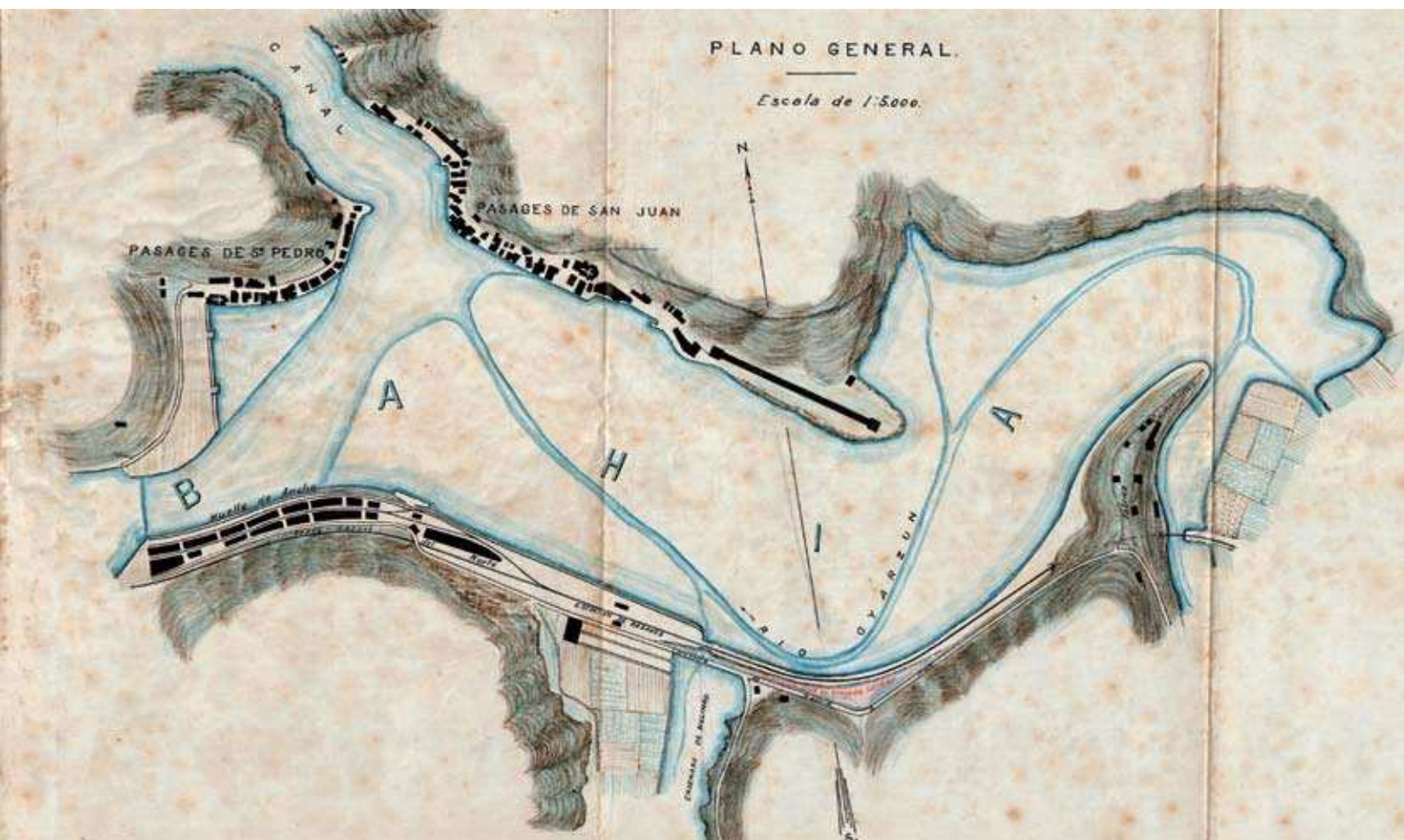
Real Compañía Asturiana de Minas (1859) edo Donibanen horren famatu egingo den portzelana fabrika (1851) ditugu adibiderik nagusienak.

Itsas jarduerari lotuta, bestalde, "Empresa Naval de Pasages" dugu, 1840an sortu zena. Pascual Madoz iruindarrak zera dio bere 1846ko hiztegi geografikoan:

"...la construcción naval de Pasages merece particular mencion 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 tabazon 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".

Zuzen da Madoz: 1840ko abuztuan, Filipinetako Konpainiak erabilitako Bizkaiaiko lursailak errentan eman zitzaizkion enpresa berriari, bertan ontziolak ezartzeko¹³⁴. Garai honetan Karlismenaren aztarnek indarrean zirauten, izan ere, ontziolaren lursaila ingelesek okupatua zuten eta enpresak lan berriei ekiteko, soldaduek alde egin eta 5 hilabete itxaron beharko zituzten. Horrez gain, kontratuak 9 urteko alokatzea adosten zuten (Arizabalotarrei lur horietan zituzten eskumenak bermatuz) eta langileriaren erdia bertakoa izan beharko zen ("del país") pasaiatarrek lehen-tasuna izango zutelarik.

Instalakuntza zaharrak, baina, aski ez eta hainbat azpiegitura berri eraiki zituzten enpresako kudeatzaileek. Ontzigintzaren beharrei aurre egiteko sutegia, errementeria, kordeldegia berria, kaia eta itxitura lanak burutu zituzten, bai Bizkaian bai eta Borsalaborden ere¹³⁵. Gainera, 1842ko ekainean, Itsas Komandantziak San Pedron zuen ontziola eta biltegiaren lagapena lortu zuen enpresak, 15 urtez.



Ekoizpenari buruz, aldiz, badakigu 1841eko irailean 4 buke eraikitzen ari zela eta 1845ean 2 lurrun-ontzi, 2 lugre eta beste bi bergatin eraiki zituela Espainiako Armadarako. Ohartu behar dugu, baina, garai honetan ontziek erabiliko zituzten lurrun-makinak ez zirela Pasaian egin; “Alegre” ontziari adibidez, Londresen jarri zioten.

Enpresaren bidea ez zen oso luzea izan, eta Adrian Gassis-ek hartu zuen erreleboa. Honek lan gehienak Donibanen egin bazituen ere, batzuetan San Pedrorra lekualdatzen zen, espazio falta zela eta. Hala gertatu zitzaion, adibidez, 1847ko uztailan, Donibaneko parrokiaren aurrean bergantin bat eraikitzeko behar zuen ontziolarako baime-na ukatu ondoren¹³⁶. Gai honen bueltan eskaera bat baino gehiago luzatu zion udalari, espazio falta bere lanaren arrakastatzat ere jo dezakegarik:

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

mente 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 conseguirlo 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 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

1884ko plano hone-tan, Kordeldegia-
ren eraikin luzea prime-
ran islatzen da.
Pasaia Portuko
Agintaritzaren
Artxiboa, 104.



Kordeldegia
Rocheforten.
Gérard Grégor.
Herodote.net
www.corderie-royale.com

ONDAREAREN ARRASTOAN: GASSISEN MARGOLANAK

Pedro Venancio Gassis y Minondo (1850-1896)

1850aren uztailaren 7an Pasai Donibanen jaio zen. Bere aita Adrian Gassis dugu, *Gassis Hermanos* ontziolaren jabe zena. Ontziola honen lana egurrezko ontziak eraikitzea zen batik bat. Iberiar Penintsulako belaontzirik handiena, 1.400 tonatako clipper-fragata bat, hemen eraiki zela dugu apaigarri. 1857. urtearen inguruan, Gassisen ontziolak kolpe gogorra jasan zuten Ingalaterrako Victoria erreginarek enkarguz iristekoak ziren bi belaontzi itsaso zabalean galdu ondoren. Ordainetan, Adrián Espainiako kontsulorde izendatu zuten bere jaioterrian (Baionan) eta baita 1883an Glasgowen ere.

Adrián liberalzalea zen; 1872. urtean karlistei aurre eginez irabazi zuen Amadeo I. goak ezarri zion intsignia. Batzuren ustez hortan zetzan euren semeek armadan sartzeko arrazoi nagusia. Pedro seme margolaria, ordea, urtebete lehenago zegoen Segovian, hango Artilleria Akademian; 1873. ean alferrez eta 1874. ean lotinanta. Gradua zio horrekin bidali zuten Cádiz; handik, Kataluniako frontera. Mahonen eta Zaragozan aritu ondoren, 1876. urtean Nafarroan borrokatu zuen. Destinoak ugaritu zitzaizkion 1877tik aurrera: Donostia, Gasteiz, Iruñea, Burgos. Azken honetan zuen egoitza. 1883. urtean kapitaina izendatu zuten; 1895. urtean, berriz, artilleria-komandantea. Bere osasuna makala zen orduko, urduritasuna eta hestee-



Donostiako Portua (c. 1888). Pedro Venancio Gassis. *Pasaiako Udala*.

tako gaitza medio. Errejimenduko diru kopuru desagertzeak ez zion batere lagundu. 1896ko ekainaren 18ko edizioan, Madrilgo "La Época" egunkariak zera zioen: "anoche se suicidó en una fonda de Burgos, disparándose un tiro de revólver, cuando estaba acostado, el comandante de Artillería D. Pedro Gassis".

Pedro Gassis artista da gure interesekoa. Izan ere, sentikortasun handiko artista dugu Gassis. Madrilgo San Fernando Akademian ikasi zuela diote aditu batzuek, baina bere izena ez da ageri matrikulatuen artean. Litekeena da Baionako Arte Ederretako eskolan ikasi izana, beste gipuzkoar batzuek egin bezala (Jose Etxenak, esate baterako). Martín Ricorekin lotu zaio, berarekin Erroman ikasi zuen eta. Hala balitz, oraĩndik ez dago noiz eta non zehazterik. Gainera, Ricoren paisai errealistetako ukitu preziosista Gassisen lanetan hautematen dela begi bistakoa da. Hala ere, Gassisek eragin gehiago jasotzen du. Tolosako Alejandrino Iruretaren ikaslea izan zen ere. Gassisek erabiliko duen pintzelakada lausoa haren margo lanetan aurkituko dugu, efektu atmosferikoak jasotzeko ezin egokiagoa dena. Ondorioz, Ricok zein Iruretak biziki maite zuten Venezia Gassisek ere maiz irudikatu zuen.

Gassisek harreman estuak izan zituen Gipuzkoako beste artistekin eta orduko ekimen kulturaletan parte hartu zuen. Juan Iturrioz, Manuel Ramos Artal (honek 1889. urtean margotutako paisai bat eskaini zion), eta Rogelio Gordón lagun izan zituen, besteak beste. Gordónek berak 1890. urtean antolatu erakusketan izan zuen parte Gassisek, Antonino Aranburu, Miguel Altube, Alejandrino Irureta, María Pirala, Darío Regoyos, José Salís, Joaquín Sorolla eta Ignacio Ugarterekin batera.

Hemeretzigarren mendeko sortzaileek maiz egin bezala, erakusketak erabili zituen Gassisek bere lanak zabaltze aldera. 1890. urtean, adibidez, Miarritzeko Arte Ederretako Erakusketan "Los trapos al sol" izan zuen ikusgai, Gordónen atelierrean eta 1890eko Madrilgo Erakusketa Nazionallean erakutsietako bera, alegia. Horrekin batera "Las lanchas de pesca" eta "En el muelle" erakutsi zituen Madril; oharkabean pasatu ziren, nahiz eta tokiko prentsak ikaragarri txalotu.

1892. urtean, ordea, Madrilgo Nazioarteko Erakusketak haren "Venecia" saritu zuten, hirugarren dominarekin. Gainera, margolana argitaratua izan zen Espainiako agerkari batzuetan

Venezia, Miarritz, Donostia, Burgos, Cádiz,... baina batez ere Pasaiako badia eta hango txokoak margotu zituen Gassisek. Horri esker, badiaren XIX. mendeko itxura ondo baino hobeto ezagutzeko parada dugu egun.



Veneziako kanala (c. 1891). San Telmo Museoa, Donostia.

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”¹³⁷.

Oparotasuna 1848an moztu egin zen. Urte horretako udaran, egurra eta egurra lantzeko lurrun-galdara Bordeletik ekarri zituen, “Vazquez y Compañía” etxetik eta txirrikak hornitzea Urigoitiarekin adostu zuen. Donostiako Altamira – Etxeberri etxeak, baina, ordainketa ezagatik salatu zuen; eta jarraian, kontratista ugari (Dufur, Candó, Lagarga baionarrak, adibidez) eta 60 bat langilek gauza bera egin zuten. Irailaren 4rako ordainketa-etendura egin zuen, ontzi eraikuntza geldituz¹³⁸.

Gassis-ena enpresa familiarra zen; Anaïena, gehien bat, Adrianen beraren amaginarreba, Gabriel Minondoren alargun Manuela Josefa Manterola alegia, bermatzaile zuena.

Zailtasunak zailtasun, urte gutxiren buruan enpresagizonak berriz ere indarrez ekingo dio lanari, aldaketa txiki batekin. Izan ere, 50eko hamarkadatik aurrera tona handiko ontziak eraikitzeari ekin zion. Horrela, 1854ko abuztuaren 3an, 1.000 tonatako ontzia egiten ari zela, berriz ere lan egiteko toki falta utzi zuen agerian. Izan ere, Donibane-neko parrokiaren inguruan ari zen, Kaidepullon, eta Bizkaian lur berriak erabili ahal izatea eskatzen zion udalari¹³⁹.

Dirudienez, berriz ere lortu zuen Gassis-ek suspertzea, eta 1856. urtean, alkateorde zela, bere jardueraren onura ageri da udal aktetan: *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*¹⁴⁰. Ordukoak dira “Guadalupe” fragata (1855ekoa) eta 1.400 tonako “Luisita” fragata-clipper-a (1857koa).

1861ean Gassis-ek berak portuaren deskribapena egin zuen. Madozek 20 urte lehenago itxaropenaz idazten bazuen ere, Gassis-ek atsekabea eta etsipena baino ez du erakusten:

“...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 cordeleería 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 destruyeron el pueblo y se halla en un estado ruinoso”^X.

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”¹⁴¹.

Ongi baino hobeto daki Gassis-ek zertan ari den. Izan ere, nahiz eta 1857an berrikuntza batzuk egin, haren Bizkaiko bi armailak deseginda zeuden 1859an. 1863an, berriz, instalakuntzak suntsitzeak ardura hartu zuen, portzelana fabrikari tokia uzteko:

“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”¹⁴².

5.2. 1870-1890. Kai berria

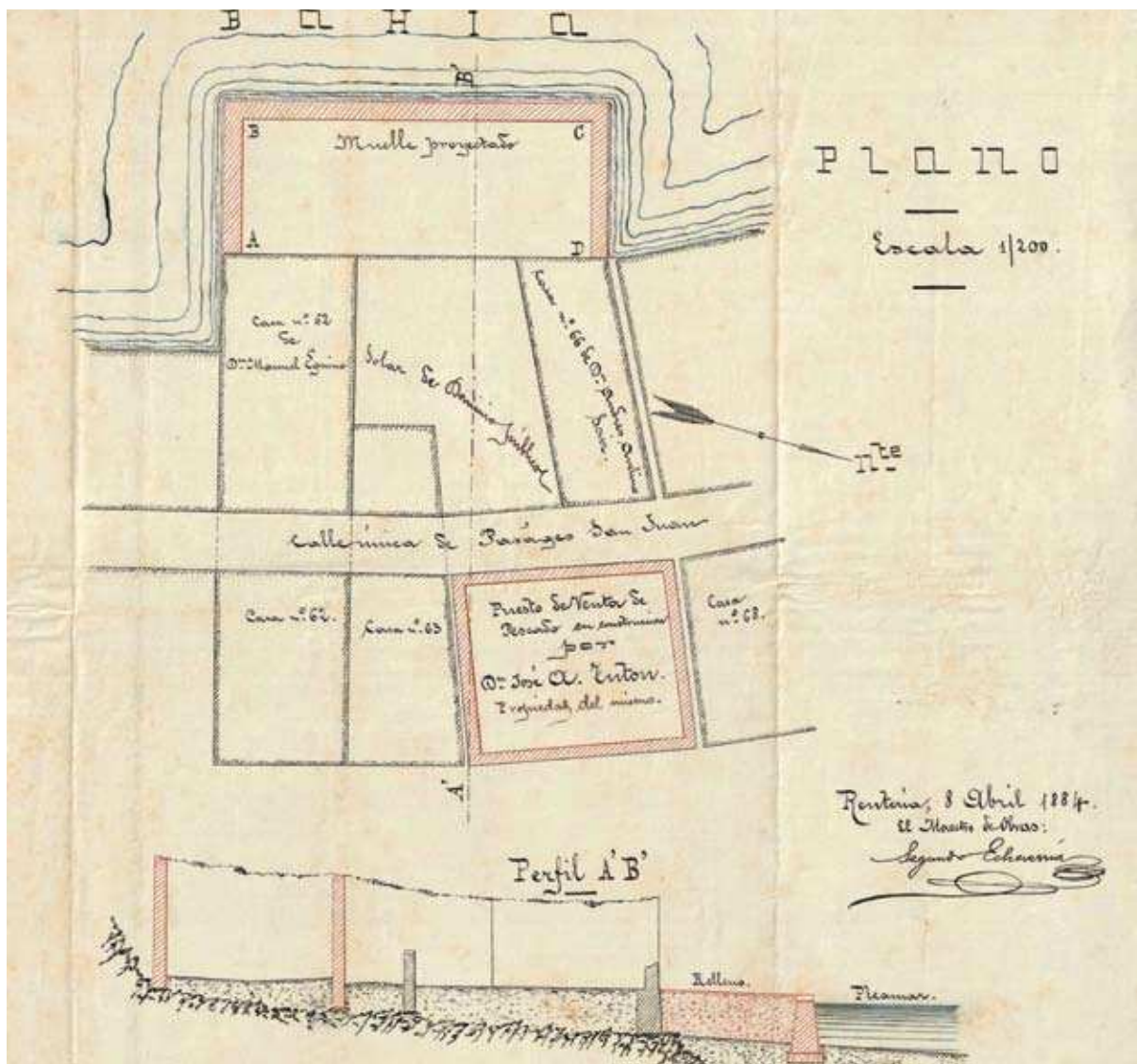
Padurak lehortzea, errepidea eraikitzea, trena... horren eragina badiaren eraldaketan jorratu da Bilduma honetan bertan. Hiru eragile horiek badia eta kaiak portu industrial bihurtzea ekarri zuten^{XI}.

Garapen horrek nazioarteko itsas merkataritza izango du begiz jota. Nabari geratzen da hori Bonifacio Ruiz de Velasco enpresariaren asmoetan. 1871n, adibidez, Salbion bi dike, ontzitegi bat eta hainbat tailer eta eraikin egiteko asmoa agertzen zuen:

“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

X - Jose Otero pasaitarrak, 1855ean kordeldegia errentan zuela egiaz-tatu ahal izan dugu. GPAH-AHPG: 3/3241, 354-356.

XI - Ikus: ZAPIRAIN KARRIKA, D.; eta IRIXOA CORTÉS, I.: Pasaia: *hiri – garapena = desarrollo urbano*. Pasaia: Udala, 2011 (Sorginarri : 7). Eta ZAPIRAIN KARRIKA, David (koord.): *Ondare industrial Pasaian = Patrimonio industrial en Pasaia*. Pasaia: Udala, 2007 (Sorginarri : 2).



José A. Tuton-ek Donibanen kai berri bat egiteko auzketutako proiektua (1884). Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Artxiboa, A

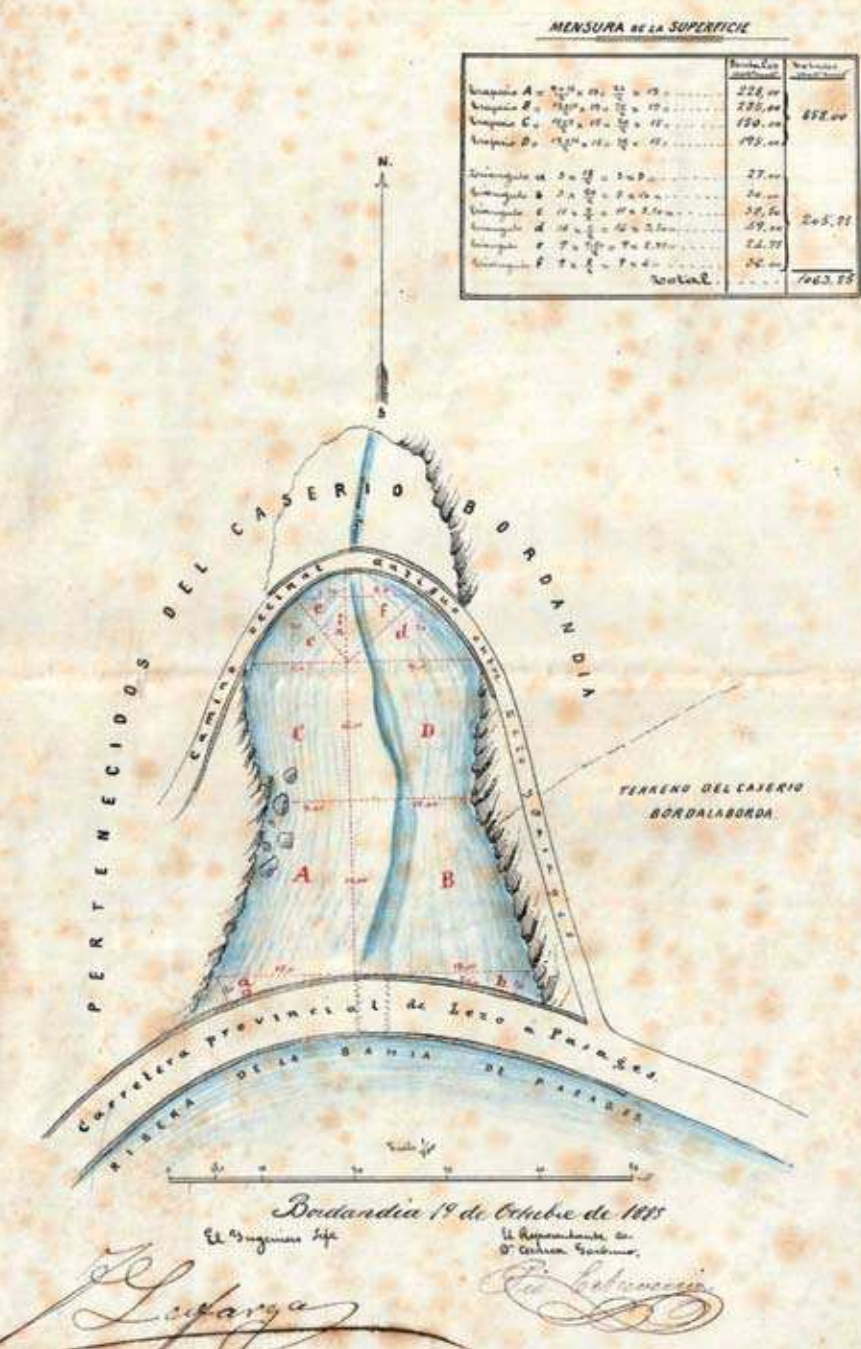


situarlos al Oeste de dicha bahía, frente a las obras que la Sociedad de Fomento de Pasajes va a emprender... será el mayor de cuantos de su clase existen en Europa; en él podrán entrar los mayores buques mercantes que hoy se conocen y los de guerra, como nuestra gran fragata "Numancia."¹⁴³

Probintzia ekimen honen aurka agertu zen, bere esku-menak urratzen zituela adieraziz. Velascok zuzenean Estatuarekin negoziazioak egin nahi zituen lursail horien inguruan eta Probintziak zioenenez, lursailak bereak ziren, ez Estatuarenak. Gainera, obra horiek egiteko baimenak lortuz gero, Velascok pixkanaka portuko jabetza eskuratuko zukeenaren errezeloa agertzen zuen:

"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".

Bestalde, Lafarga ingeniariak 1869an diseinatutako aurreproiektuak, Bordalabordan Labat motako ontzitegi bat eta karenadun dike hidrauliko bat aurreikusten zituen.



ezarritz; bai industriari dagokionez baina baita ontzigintza-
rekin lotutakoak ere. Horrela, portuko historian iltzatuak
geratu diren enpresen izenak agertzen dira agiritan. Egun
desagertuak daudenak. 1885eko urrian, adibidez, Baldo-
mero Vega de Seoanek, *Sociedad de Construcciones Nava-
les de Pasages-en* izenean, zera eskatu zion Udalari:

“la cesión del antiguo astillero y demás terrenos que la
Villa posee lindante a él y a orillas del mar, para esta-
blecer en ellos un astillero de construcción de buques
con todos los adelantos de la ciencia moderna a con-
ducción de satisfacer al Ayuntamiento la renta anual de
150 pesetas que empezarán a pagarse desde el momen-
to que instalados los talleres, se empiece (sic) la con-
strucción 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...”¹⁴⁵.

Enpresa honek herrian izandako garrantziaren adierazle,
Pasaiaiko hainbat auzotarrek 1886ko azaroan Ministro
-Kontseiluaren presidenteari luzatu instantzia dugu, Udalak
ahobatez berea egin zuena. Honen bidez, Espainiako
Armadarako beharrezkoa zen “Hontoria” artillaria *Sociedad
de Construcciones-i* esleitzea eskatzen zen¹⁴⁶.

Pasaitarrek, baina, lehen ere defendatu behar izan zituz-
ten instalazioak. Izan ere, komunikabideetan egin ziren
hobekuntzek zutik zirauten azpiegiturak kaltetu zituzten
1855. urtean. Paradoxikoa da, horrenbeste eskatu Donos-
tiatik San Pedrorra bidea behin egiten hasi eta errepideak
Salbioko Errege ontziola kaltetu!

Agidanez, obrak egiten ari zirela, langileek ontziolako
oholak eta egurrak aurkitu eta kendu egin zituzten. Ontziak
eraikitzeo oin-lanak ez ezik, itsas-gorak lurra eramatea
ekiditen zuten egur horiek. Obraren arduradunek barka-
mena eskatu eta ateratako egurra hiltegia konpontzeko
erabili zuten¹⁴⁷.

Cesarea Garbunok
aurkeztutako
proiektua, Arrate
erreken ahoko
padura lehorte eta
landatzeko (1885).
Pasaiaiko Portuko
Agintaritzaren
Artxiboa, A

Azken hau, ontzientzako funtsezko elementu lagungarria
zen baina eraikitzeo, lurrin-ontzientzako mailak ezarri
behar ziren. Lafargak azpiegitura hauek bere proiektuaren
3. fasean aurreikusten zituen, behin oinarritzko lanak (Sali-
nasko harri-lubeta lehertzea) eta dragatze lanak egin ondo-
ren burutuko zirenak. Horiek egiteko hainbat hamarkada
itxaron beharko badira ere, ondorengo urteetan antzeko
ekimenak aurkeztu ziren, hala nola, 1883an Luis Maria
Ruiz estatubatuarrek San Pedroko Errege-ontziolan kare-
nadun dike bat ezartzeko asmoa eta Lafargak aurreikusit-
akoa, edo Laureano Conde de la Matak 1885ean Borda-
labordan proposatu zuena, atzera bota bazuten ere¹⁴⁴.

Obra batzuk errefusatu eta beste batzuk gauzatu. Horiek
horrela, Pasaiaiko portuaren esportazioek eta trafikoak nabar-
men egin zuten gora, urteak joan ahala enpresa gehiago

5.3. 1890-1930. Shangai San Pedron

Berritasunak berritasun, XIX. mende amaiera arte Gipuz-
koako ontzi eraikuntzak ez ditu industrializazioaren aban-
tailak aprobetxatuko. Hala, siderurgia ez da ontzigintzan
berandu arte aplikatzen hasiko, beste alor batzuetan sor-
tutako etekin-aurreikuspenak handiagoak baitziren. Berri-
kuntza eta garapen prozesu honetatik baztertua egongo da
Ontzigintza, ia Lehen Mundu Gerrara arte. Hori dela eta,
XX. mende hasieran, Pasaiaiko ontzioletan nagusiki bi lan
mota obratuko dira.

- Batetik, egurrezko ontzi tradizionalak eraikiko dira:
ontzi ertain eta txikiak, beladunak eta egurrezkoak,
badiak eta itsasadarrak igarotzekoak zirenak, arrantza
-ontzi edo laketontziak bezalakoak.

- Bestetik, ontzi berriak konpontzeari ekingo diote. Agidanez, Donibane Lohitzune eta Ingalaterra ziren ontzien fabrikazio leku. Ondorioz, portuko azpiegiturek xumeak izaten jarraituko dute, pixkanaka galdategi, teilape, dike edo azpiegitura metalikoak eraikitzen joango badira ere.

Hau dela eta, aurreko mendeetan gertatu bezala, bere horretan jarraituko du azpiegituren eskasiak. Egurrezko bapore-ontzi txikien ekoizpena San Pedron ezarri arte iraungo du egoera horrek. Izan ere, Lehenengo Mundu Gerrak eztanda egin baino zertxobait lehenago, itsas-makinerian berrikuntzak txertatuko dira, lurrun-ontzi txikien eraikuntzaren eta motorren konponketa eta fabrikazioaren bitartez. Batetik, lurrun-ontzi hauetan metalak ordezkatzeko du egurra. Bestetik, Diesel motorrak edo eztanda-motorrak ontzietan ere jarriko dira. Hor dugu, adibidez, San Pedron 1921ean Amado Sotok jarritako tailerra. Gobernuko dekretuz ere, halako abantailak eta material metaliko zein metalurgikoak erabiliko dituzten ontziolak sarituko dituzte. Ondorioz, ontzioetan burdina, altzairua edo beste material batzuk urtzeko edo lantzeko galdategiak ageriko dira.

Ontzigintza modernoaren garapena Errege ontziola zahararen inguruan, Salbion beraz, abiatu zen. Zonalde honetan sortu anabasa horrela laburbiltzen da: *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 arrogó 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 Shangai*¹⁴⁹.

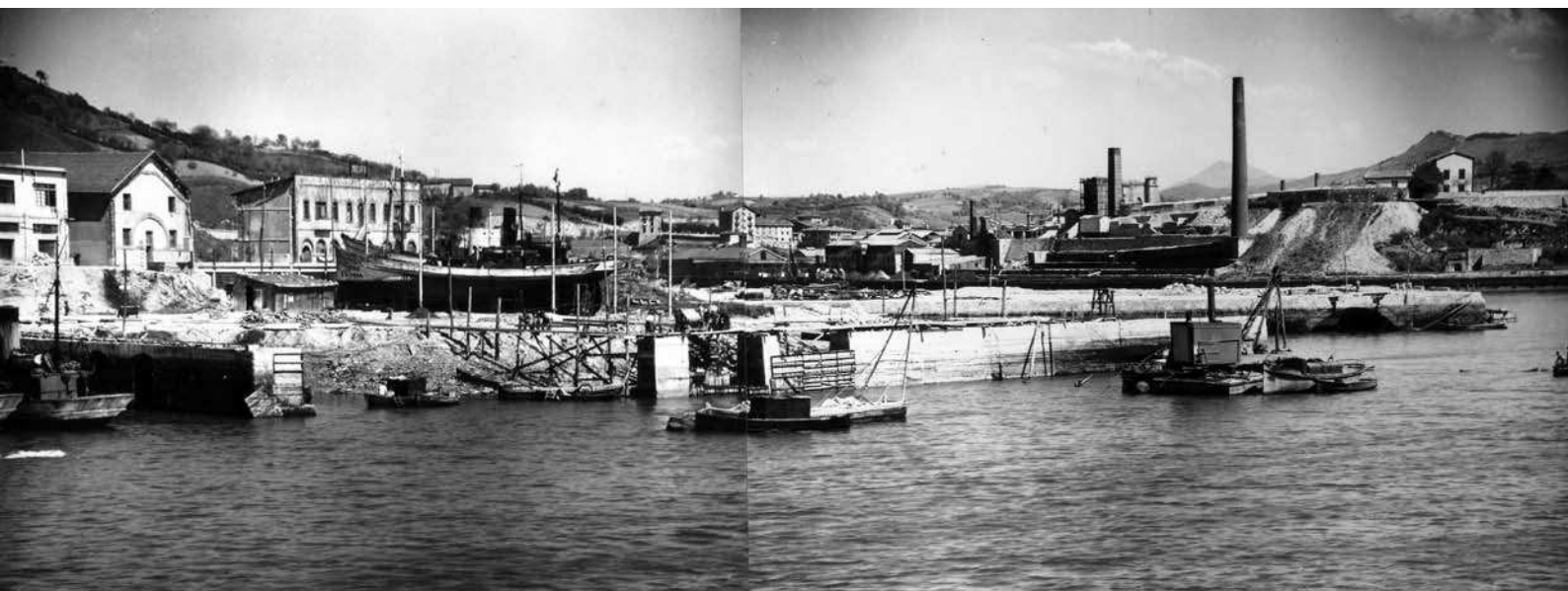
a) Carrasco sendiaren ekimen berritzaileak

1902an Antonio Carrascok Bizkaia auzoan ontziola bat eta konponketa tailerrak jartzeko asmoa adierazteko idatzi zuen memoria prozesu guzti horren isla bikaina da¹⁵⁰. Dagoeneko lurrun-ontziek geroz eta garrantzia handiagoa zutela geratzen da agerian, ordurako traine-ruak eta txalupak bezalako arrantzontziak ordezkatzeko ari ziren eta. Carrascok badiari 20 lurrun-ontzi zeudela adierazten zuen, batzuk tamaina handikoak. Guztiek hainbat eta hainbat material osagarri behar zituzten: gantzak, koipeak, margoak, enpaketatzekoak eta abar. Horregatik, itsas-ontziekin lotutako industria sendotzeko eta lurrun-ontzi kopuru handiagoak zituen beharrei erantzuteko, konponketa tailerrak irekitzean zetzan helburua: makineria eraikuntza, habe metalikoak, zubiak, armadurak, metal-urtze lanak, galdarategiak, doikuntza-tailerrak, aroztegiak...

Orain arteko badiaren abantaila nagusia itsasontziei eskaintzen zien babesean baldin bazen, jada komunikazio gunea izatea aipatzen zen, gehien bat trenarekin zuen zuzeneko loturan oinarrituz.

Carrascok oso gogoan zituen prozesu horretan aurkeztu zitezkeen zailtasunak, halako lanetan ziharduen edo horretara ohitua zegoen langileriarik ez zegoelako, esate baterako. Izan ere, burdinak egurra ordezkatu zutenetik, oso zaila zirudien ontzigintza mota berria gure inguruetan finkatzea. Lehenago adierazi dugu: oraindik ere egurrez egindako ontziek berebiziko pisua zuten industria honetan. Carrascok hala berresten du hori: *“Difícil es implantar esta industria [ontzigintza] en nuestras costas. Desde que el hierro ha sustituido a la madera como material en la construcción de vapores, es nueva en este país”*.

Bordalabordako egoera 40ko hamarkadan, kai berriak eraiki bitartean. Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Argazki-artxiboa.



ONDAREAREN ARRASTOAN: "BEIRA LANTEGIA". GARCHEY ASMATZAILEA

"Sociedad Española de Piedra, Vidrio y Construcciones Garchey" dugu Bordalabordan ezarritako lantegi orijinaletakoa. Louis Garchey zen jabea, eta Antonio Gaiztarro gerentea. Francisco Gaskue ere bazkide sortzaileen artean zegoen¹⁴⁸.



Enpresa 1901-1902 bitartean abiatu zen; 1901. urtean, adibidez, Donibaneko Errotetako harria erabili ahal izatea eskatu zuten. 1902ko *Madrid Científico* aldizkarian zera iragartzen zen:

Fabricación de la Piedra-Vidrio en España.—Se gún 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.

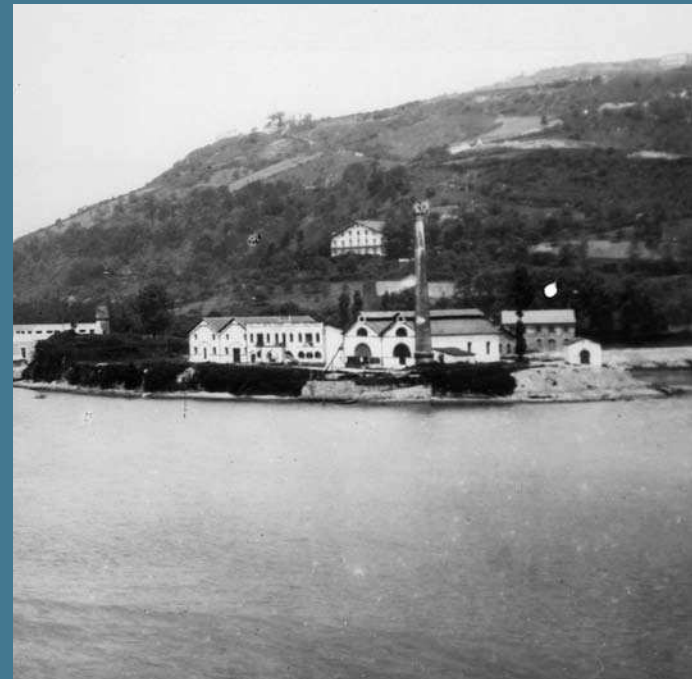
Esta Sociedad, para dar á conocer sus productos, construyó las pasadas fiestas del Retiro de Madrid, un pabellón hecho exclusivamente de hierro, piedra-vidrio y vidrio en cuadros esmaltados.

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 asmatzaile ezaguna izan zen. Beiraren berrerabilpena 1897an zuen jada patentatua.

Oreretan 1903. urtean izandako eskualdeko industrien erakustaldian Garcheyk bere baldosak erakutsi zituen: ABC egunkariaren irailaren 11ko kronikaren arabera, erakustaretoaren sarreran, tapiza bailitz, 20 metroko luzera eta 1,20 zabalera zuen bidea osatu zuen baldosaz.

Era berean, etxeko harraskaren bidez zaborra kanporatzeko moduetako batek bere izena ematen du.



Garcheyren fabrikaren hainbat xehetasun, XX. mendeko lehen herenean. *Pasaia*ko Portuko Agintaritzaren Artxiboa. Bilduma partikularra.

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 cascotes 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 Pente, de Greenville, empezaba la construcción de una lente gigantesca destinada á un telescopio de la Universidad de Washington.

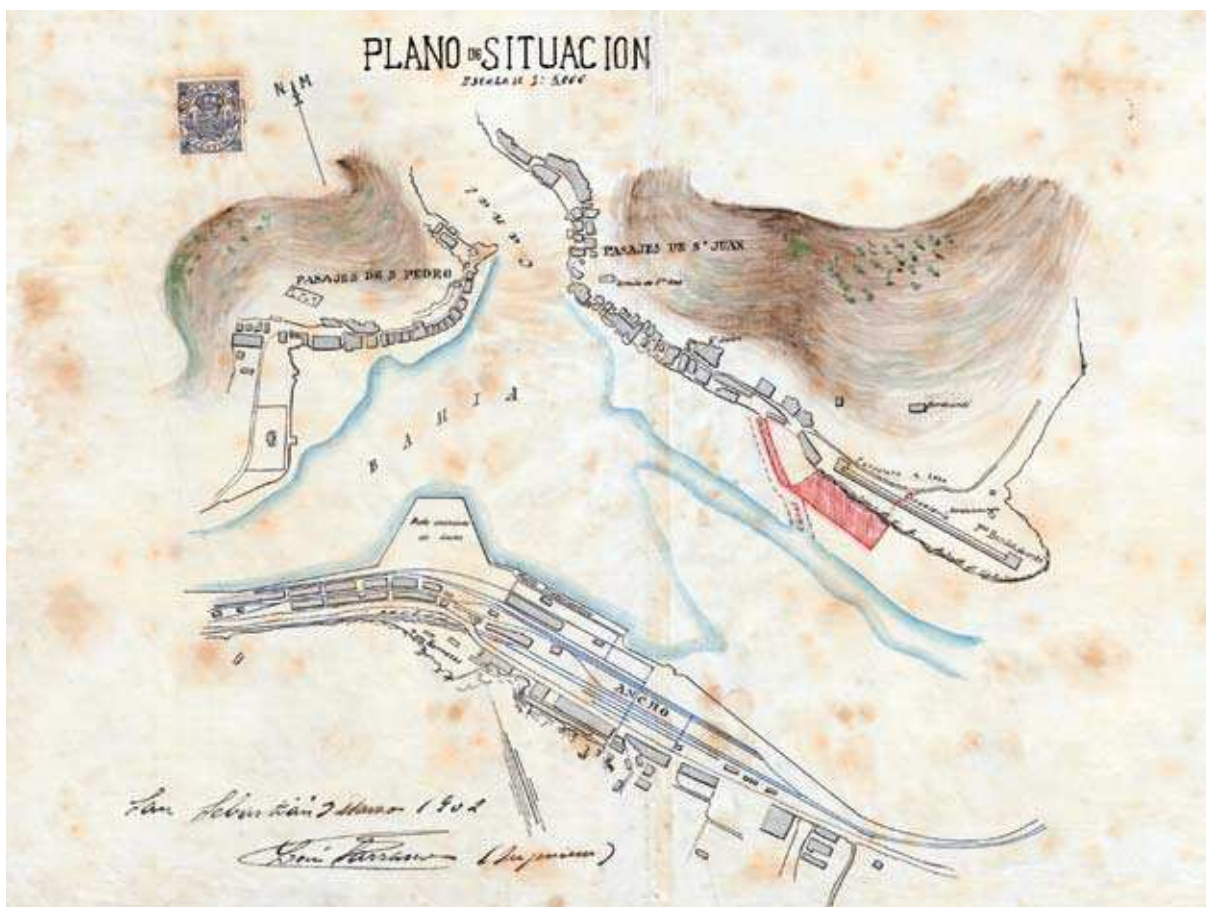
Después de dos años de un trabajo penoso y que al propio tiempo requiere una gran habilidad, Mr. Pente escribe á la *Philadelphia Public Ledger* que la lente Mammouth, como le llama, ha recibido ya los últimos retoques, estando ya dispuesta para darle el baño y ser colocada. El diámetro de dicha lente 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 esmeril más ó menos fino. El vidrio estaba colocado sobre una mesa redonda de 1.90 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 usarse que dará buenas imágenes de los cuerpos celestes.

Mr. Pente 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.

Antonio Carrascok
aurkeztutako
proiektua, Bizkaian
ontziola bat eta
ontziak konpontze-
ko eraikiak eraiki-
tzeko (1902).
Pasaia Portuko
Agintaritzaren
Artxiboa, 27.



Hori gainditu ahal izateko, Carrascok epe ertainera begira lan egitea proposatzen du, helburu zehatzen arabera eta unean uneko beharrei egokitzuz. Oso ikuspuntu garaikidea, beraz:

“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 tra-

bajo 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”.

Modu horretan, Carrasco abizena Pasaian errotzen da. Aranader baserriaren jabeak izan ziren, baina beraien izena ontzigintzarekin lotu behar dugu. Carrasco anaiek Portuko bi gune estrategikoetan egin zuten lan. Alde batetik, Donibanen. 1901ean Udalarik Bizkaia lursailen errentamendua eskatu zion Leon anaia^{XII}, bertan lurrin-ontzi eta mota guztietako ontziak konpondu eta egiteko tailer handiak ezartzeko asmoz:

“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

XII - Leon Carrasco Amilibia Gipuzkoako militar buruetako bat zen faxisten altxamenduan. Ez omen zuen partehartze zuzena hartu estatu kolpean, baina, hala ere, Ondarretako espetxetik atera eta afusilatu zutenetako bat dugu. Victor anaia ere militarra zen, generala hain zuten ere. Ez omen zuen behar bezalako grina azaldu faxisten alde, eta horregatik espetxeratu eta epaitu egin zuten.

para la construcción de embarcaciones de madera, se implantará en los terrenos cuya cesión se solicita”.

Udalak baiezkoa eman zion, aipatu lursailak errentan emanez, portzelana-fabrikak eta honen eraikinek okupatutakoak salbu. Lursail horiek 4.500 metro koadro inguru betetzen zituzten eta Carrasco Hermanos-ek 99 urtez izango zituen erabilgarri¹⁵¹. Leon eta Antonio Carrascoren ekimenak etengabeko eraldatzea izan zuela ematen du. Izan ere, 1918an Bizkaian kokatutako “Astilleros de Pasajes de San Juan, S.A.” enpresako buru dugu Leon Carrasco¹⁵².

Azken enpresa hau bi urte lehenago sortu zen *Astilleros de Pasajes de S. A.* izenarekin eta Carrasco beraren ekimenaz. Edozein motako ontziak eraikitzeaz gain, horien inguruko tresnak ekoiztea eta itsas-tresnen biltegi bezala jardutea zituen helburuen artean. Dagoeneko 1917ko abenduan hainbat teilape eraikitzen ari zen, orduan mar-txan jarri zuen handitze proiektuaren ondorioz. Ordurako 2.000 m²-ko eremu bat betetzen zuen, bertan doiketa tailerrak, galdarategia, sutegia, arotzeria mekanikoa eta ebanistegia zeudelarik.

Instalazioak handitzeko planak, berriz, beste hainbat eraikin aurreikusten zituen: errementari tailer berri bat, dike lehor bat, aldi berean egurrezko hiru krosko eraikitze-ko arrapala, 1.000 tonarainoko altzairu kroskoak egiteko maila eta honen ondoan, 2.000 tonarainoko altzairu kroskoak egiteko beste bat. Obra berriak eginez gero, enpresak okupatutako eremua 14.000m²-a izango zen. Azken proiektu hau aurrera atera ez bazen ere, oso argi uzten du zein punturaino iristen ari ziren industrializazioaren ondorioak ontzigintzara. Dena den, enpresa honek Lehenengo Mundu Gerraren ondoren beherakada izan zuen eta 1926an atekak itxi zituen¹⁵³.

Bitartean, Leon Carrascok Salbioko eremuan beste ekimen bat bultzatu zuen, *Karpard* ontziolaren jabeetako bat izan zen eta. Izan ere, Karpard izenak, CARRasco eta PARDiñas abizenen hasiera batzen ditu. Enrique Pardiñasek eta Leon Carrascok elkarrekin sortu zuten enpresa 1903 urte amaieran ¹⁵⁴. Pardiñas XIX. mende amaieran Antxon kokatutako “Henri Garnier y Compañía” destilategi famatuko kide zen.

Karpard enpresaren helburu nagusia kirol-ontzien eraikuntza izango da, Donostiako “uda aristokratikoak” sortutako behar berriei erantzunez. Ondarretan kokatzeko planak porrot egin ondoren, enpresa Salbiora etorri zen. Bezeroen artean Espainiako erregea ere izan zuten. Are gehiago, 1911. urtean Alfontso XIII.a bera ontziolako instalazioetan izan zen bisitan. Carrascoren lehengusu Jose Maria Aristegieta armadore donostiar ospetsua ere bezero izan zuten^{XIII}.

Dena den, ez dira mota horietan bakarrik espezializatu. 1911tik aurrera arrastreko lurrun-ontzien kroskoak egingo dituzte eta aurretik ere, burdina eta egurra aplikatu zituzten eraikuntza material gisa.

Trena eta kaiaren arteko lotura gertatu bezala, ontziolak paratzeko eta Lehenengo Mundu Gerraren itzalpean hasiko zen ontzidia porturatzeko ere Donostia ez zen gai. Horregatik, Carrascotarrak egin bezala, Donostia beharrean Pasaia zen lehenetsi beharreko gunea. Eta hala egin zuen, besteak beste, Francisco Andonaegik.

XIII - 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.



Lurrun-ontzia
Andonaegi ontzio-
len aurrean amarra-
tua (c.1910-1920).
Pasaia Portuko
Agintaritzaren
Argazki-artxiboa.

b) Andonaegi lehorreratu zenekoa

Andonaegiren enpresaren hastapenak 1908koak ditugu, Donostian. 1910ean, ordea, San Pedrorako saltoa egingo du, toki eroso baten bila. Urte horretako urtarrean San Pedron dituen tailerrentzat beharrezkoa duen ur-hargunea egiteko baimena lortuko du eta ondorengo hilabeteetan Pasaian eraikitako bere lehenengo ontziak aterako dira. Donostian arrantzu eta aisirako belaontzi txikiak eraikitzen zituzten eta, hasieran, antzeko jarduera eramango dute Pasaian. Lehenengo urtean (1910) arrantzara bideratutako egurrezko 12 lurrin-ontzi eraiki zituzten.

Mundu Gerrak eta hurrengo urteak oparoak izan ziren enpresarentzat. 1917an Portuko Sozietateak hainbat lursailen emakida egingo die. Gainera, instalazioak berrituko dituzte, ontziolen ondoan estalitako mailak, galdarategiak, aroztegiak eta doiketa tailerrak eraikiz. *Eraso y Compañía* garai hortan konpetentzia gogorra zen eta beraz, ez da harritzekoa halako hobekuntzak egitea¹⁵⁵.

1918an izen berria hartu zuen enpresak: *Astilleros Andonaegui S.A.* Ordutik hiru helburu izango ditu: bate-tik, Andonaegik berak lehenagotik zituen ontziola eta eraikinen ustiapena. Bestetik, itsas-merkataritzan aritzea, eraikitzen nahiz erosten dituzten ontzien bidez. Hirugarrenik, galdaren, galdara txikien eta makineriaren ekoizpena.

Pablo Ascorretak
1948an aurkeztutako
planoa, Ondartxon
ontzitegi bat eraiki-
tzeko. *Pasaiaiko*
Portuko
Agintaritzaren
Artxiboa.

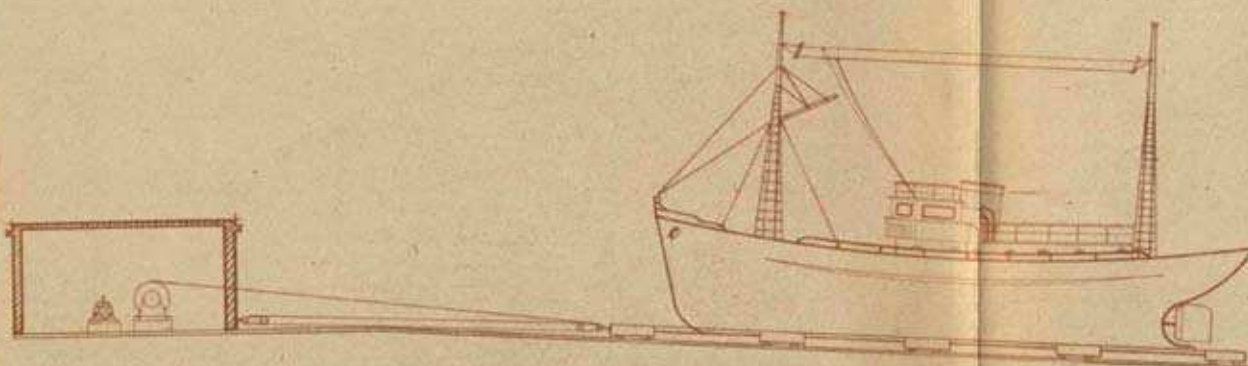
Badirudi ondorengo urteetan aurreikuspenak ez zirela bete. 1930ean ontziolek *La Constructora Guipuzcoana* sozietatea sortuko dute eta Andonaegik ez du elkargo horretan parte hartuko. Ontzien konponketan ariko da bera. Orduko erabakia egokia izan zela dirudi, izan ere, 1930-1937 artean, *La Constructora*-k Pasaiaiko ontzi ekoizpenaren %70-a egin zuen eta gainera teknologia berriei lekua egingo zaie: Diesel motorrak edo altzairuzko kroskoak, besteak beste.

d) Eraso eta Azkorreta

Ontziola guztiak, ordea, ez ziren garai berrietara era egokian moldatu. Hori dugu, adibidez, San Pedron 1915-1927 artean aritu ziren Zumaiaiko *Eraso y Cía.* ontziolen kasua (1918tik aurrera, *Astilleros Eraso*). Ontziola honek *Karrpard*-enak ziren instalazioak eskuratu zituen 1915ean. Orduko abenduan, *Sociedad General del Puerto de Pasages*-i lur horien errenta epea 20 urtera arte luzatzea eskatu zion eta horrez gain, bere instalazioetarako eremua handitzeko proposamena egin zion. 1916an, berriz, portuko sozietateak 1906an San Pedroko Errege-ontzioletan eraikitako ontzitegia errentan hartu zuen. Zabaltze prozesu honen ondorioz, 1918rako San Pedro inguruetan *Sociedad General del Puerto de Pasages*-ek egindako emakiden onuradun nagusiak bihurtu ziren. Guztira, inguru horretan 6.000m²-ko eremu bat izatera iritsi zen eta 1924an urteko ekoizpena 20 ontzi

Perfil Longitudinal

ESCALA 1:200





inguruan zegoen, gehienbat bajurako zein arrastreko arrantzara bideratuak.

Enpresak, baina, ez zien teknologia behar berriei ondo erantzun, eta 1924an hasi zen beherakada, 1927ko itxie-rarekin amaituko dena. Zumaiaiko instalazioak *Carmelo Unanue* enpresak hartuko ditu. San Pedrokoak, aldiz, hainbatek eskuratuko dituzte ondorengo urteetan, besteak beste Luzuriaga, Andonaegi edo *Pablo Ascorreta* bezalako izen garrantzitsuak.

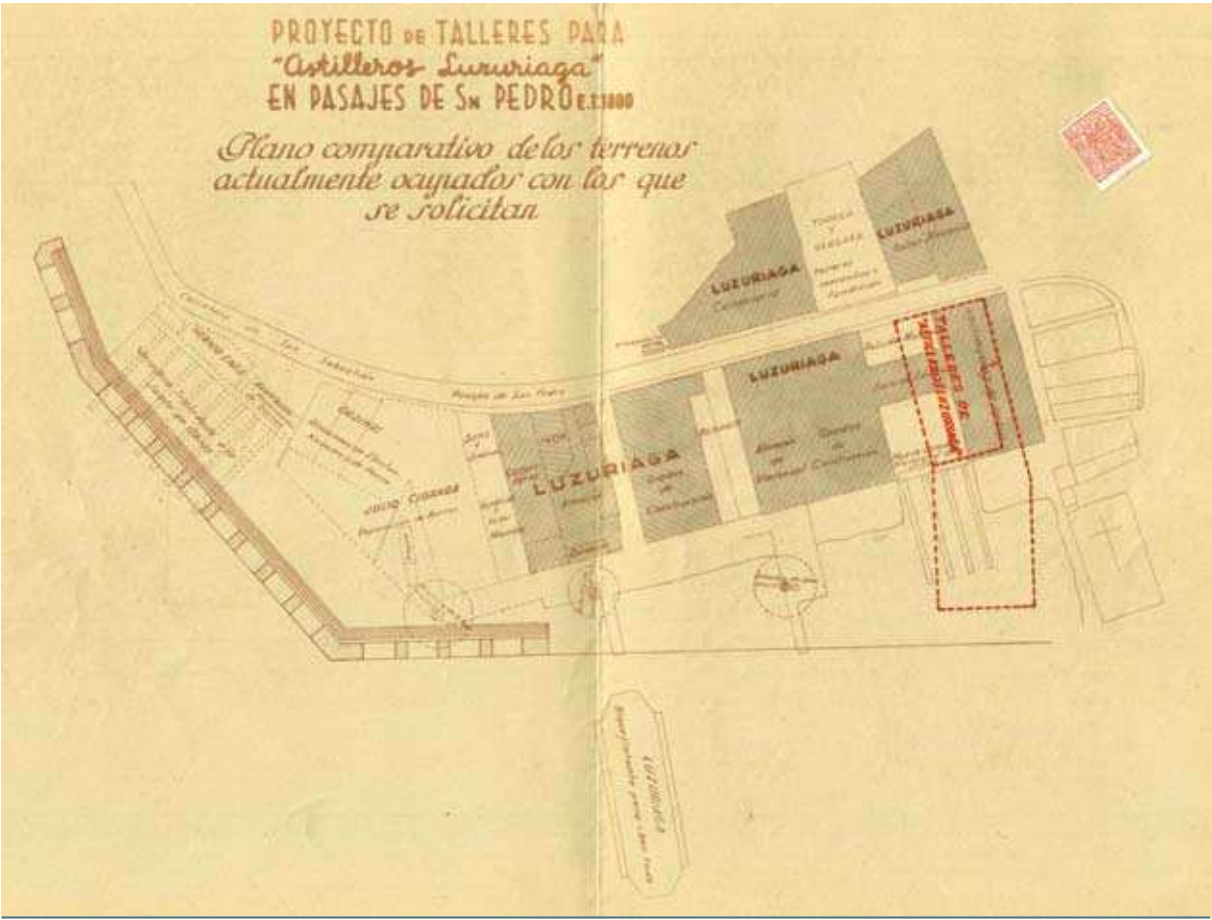
Azken hau 1922an San Pedroko elizaren inguruan koka-tu bazen ere, beranduago, 1948an, Ondartxon ontzitegi bat eraikitzeke asmoa agertuko du, eta hurrengo urtean Portuko Obra Batzordeak baimena emango dio horretara-ko¹⁵⁶. Ez zituen hasiera errazak izan, bere proiektuaren aurka Udala eta MEIPI azaldu baitziren. Lehenengoak, ber-tako hondartzaren erabilera kaltetzen zuela zioen; MEIPI-k, aldiz, bere ontzitegiari kalte egingo ziola. Alabaina, bi eragile hauen argudioek ez zuten proiektua atzera botatzea lortu eta aldaketa batzuekin izan bazen ere, obrei hasiera eman zitzaion¹⁵⁷.

1966. urtera arte egoitza zaharrari eutsi zion ere. Urte horretan, Trintxerpeko ateliera eraiki zuten, berriki eraitsi den bera. Ondartxon gertatu bezala, Trintxerpen ere Azkorretaren jarrera oso bitxia izan zen. Lantegia altxa-tzeko ez baitzuen inolako baimena eskatu udaletxean.

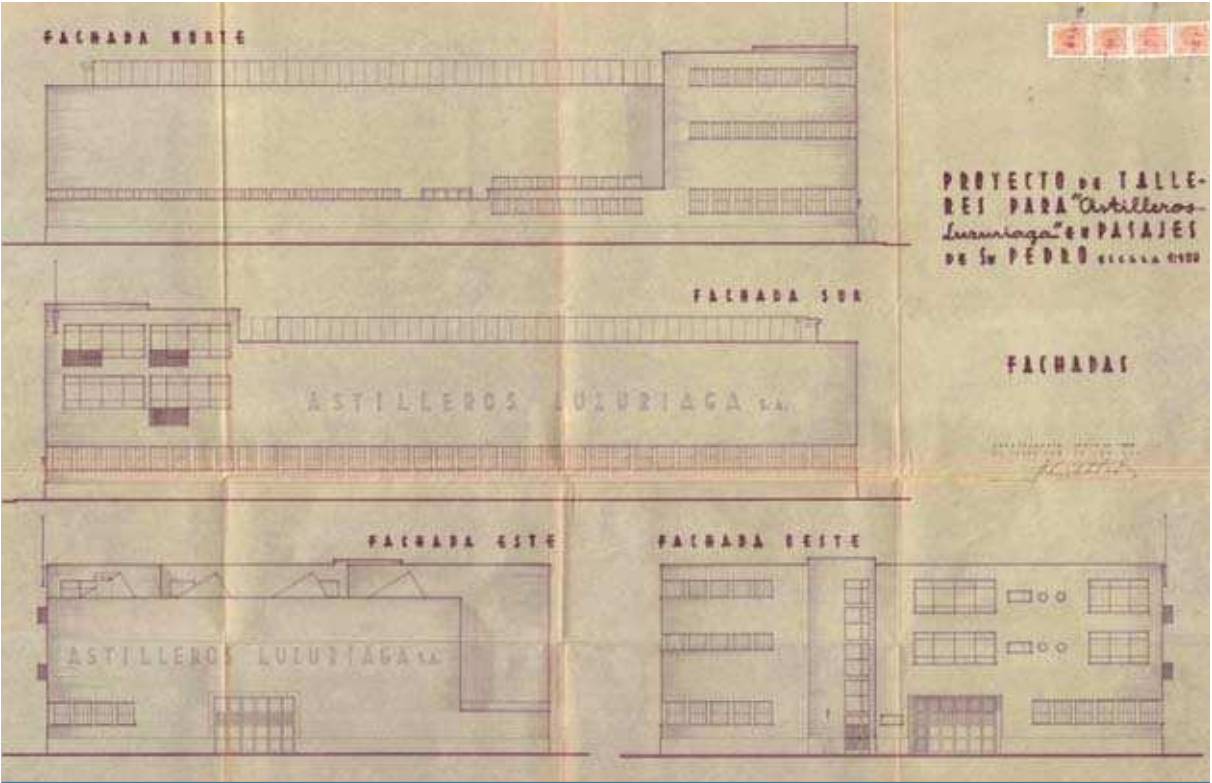


Astilleros Luzuriaga S.A.-k San Pedro tai-lerrak eraikitzeke proiektuari lotutako argazki-muntaia (1946). *Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Artxiboa*, 363.

Astilleros Luzuriaga
S.A.-k San Pedron
eraiki nahi dituen tai-
lerren kokapena eta
fatxadak (1946).
Pasaiaiko Portuko
Agintaritzaren
Artxiboa, 363.



Astilleros Luzuriaga
S.A.-k San Pedron
eraiki nahi dituen tai-
lerren kokapena eta
fatxadak (1946).
Pasaiaiko Portuko
Agintaritzaren
Artxiboa, 363.





Hau da, tamalez gaurkotasun handia duen gaia utzi zuen agerian jada orain dela 50 bat urte.

Pablo Ascorreta izango da, hain zuzen, gaur egungo itsas-ondarearen beste aztarna garrantzitsuen artean dugun beste baten eragilea: Ondartxoko ontzitegiarena, hain zuzen ere.

e) Luzuriagaren arrakasta

Azkenik, aipamen berezia merezi du Luzuriagak. Francisco Andonaegiren koinatu Victorio Luzuriagak Salbion jarri zituen ontziolak 1928 urtean. Hasieran eraikin xumea izan bazen ere, berehala egin zieten lekua altzairuzko ontziei, Molinaoko galdarategiari esker beharrezkoa zuten materialeen hornidura ziurtatua baitzuten eta gainera, galdaragintzan, doiketan eta makineriaren eraikuntza eta konponketan eskarmentua zuten.

1933an berebiziko abantaila emango zion berrikuntza jarri zuten indarrean San Pedron bertan: ureko dikea, hain zuzen ere. Honi esker ontziek behar zituzten konponketei erantzun eraginkorra eman ahal zitzairen. 1933ko uztaillean Portuko Batzordeak dikearen aldeko hitzak benetan dira adierazgarriak: *esta instalación [ureko dikea] 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.*

Azpiegitura hau izan da itsas-ondare industrialari lotu-tako adibide adierazgarrienetako bat, duela gutxi txikitu zuten arte. 1.900 tonako indarra zuen, 66 metro luze, 23'25 metro errun eta 10'20 metro eskora. Honek zera esan nahi du, ia 70 metro esloradun eta 5'25 metroko kaladua zuten ontziak jaso zitzaizkela. 1933tik aurrera Pasaian izan bazen ere, 8 urte lehenago Alemanian eraikitako azpiegitura dugu eta denbora tarte horretan Cadizen erabili zuten.

Luzuriagak uretako dikearekin arrakasta lortu bazuen ere, ez zen mota horretako enpresaren lehenengo proiektua izan. Agidanez 1931n egin zuen lehen saiakera lurreko dike baten bidez, baina orduan Portuko Batzordeak atzera bota zuen hura, etorkizunean Salbio inguruan egin beharreko hobekuntza lanak eragotziko zituelakoan. Obra horiek baldintzatuko dute enpresaren kokapena. Izan ere, Luzuriagak erabateko nagusitasuna lortu zuen. 1930ean *Talleres Mamelena*, 1931n *Astilleros del Rey* eta 1937ko abenduan *La Constructora Guipuzcoanaren* instalazioak eskuratu zituen. Hedakuntza honen ondorioz, bi hilabete beranduako (1938ko otsailean) *Victorio Luzuriaga Sociedad Limitada* enpresa sortu zen. 1946an San Pedro elizatik gertu bulegoak eta pabilioi berriak eraikitzeko proiektua aurkeztu zuen. Bertan aurkeztutako planoek, agerian uzten dute enpresak Salbion egin zuen lursail-pilaketa politika¹⁵⁸. Bere nahia guztiz bete ez arren, 1.500 m2 eskuratu zituen. Baina, esan bezala, Portuak berak eginiko lanek behartuko dute Luzuriaga Bordalabordarako bidea hartzen, 1951. urtean, *Astilleros Luzuriaga S. A.* izenarekin¹⁵⁹.

Luzuriagako ur gaineko dikearen bi ikuspegi.

*Pasaia*ko Portuko Agintaritzaren Argazki-artxiboa.

Lezoko Andres-Enea ontzitegien publizitate-txartela (c. 1930). *Pasaia*ko Portuko Agintaritzaren Artxiboa.



Ontzitegiaren maki-
neria, 40ko hamar-
kadan eta San
Pedroko ontziola eta
ontzitegiaren ikus-
pegi ezberdinak
30eko hamarkadan.
*Pasaiaiko Portuko
Agintaritzaren
Argazki-artxiboa.*



f) Ontzitegiak

Ordurako, ordea, 1906an Portuak eraikitako ontzitegia zahartua eta egoera kaxkarrean zegoen eta ez zuen ia erabilerarik. Garrantzia zuen ontzitegi bakarra Andres Saez de Parayuelok Lezon eraikitakoa zen, izan ere, lehenengo obrak 1928an eskatu eta 1931n burutu ondoren, bi urte beranduago handitze lanak amaitu zituen, negozioaren arrakasta ikusita. Bere hitzetan, 1931tik 1936ko martxora arte, mota guztietako 1.500 ontzi lehorreratu ziren bere tailerretan, alegia, urtero 250. Andres-Enea

ontzitegiaren etorkizuna nahiko iluna zirudien Gerra Zibila hasi aurretik, 30eko hamarkadan Oiartzun ibaiaren bi gainezka egiteek inguruko lohitzea areagotu baitzuten, sarbidea itxiz:

“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...”.

Ontzitegien etorkizuna beste adibide batean dugu. Luzuriagak bere uretako dikea eraiki eta hurrengo urtean, 1934an, “La Constructora Guipuzcoana S.A.”-k lurreko dike bat eraikitzeko proposamena aurkeztu zuen, non eta Luzuriagaren uretakoaren eta Pablo Ascorretak San Pedroko eliza ondoan zituen ontziolen artean. Proiektu hau, baina, atzera bota zuten, inguruko enpresa guztiek kexuak eta eraikuntzaren aurkako alegazioak aurkeztu zituztelako¹⁶⁰.

g) Arrandegia: MAVP

Itsasoarekin lotutako enpresa guztiak, baina, ez zeuden ontzi eraikuntzara bideratuak; arrantzak ere berebiziko lekua izan zuen, eta horietako batzuk izan dira Pasaiaiko portuaren garrantziarekin lotura estua izan dutenak. Jar-



duera honek berebiziko eragina izango du gure herrian eta, bereziki, 1915 urtera arte aktibitate txikiago bat eza-gutu zuen batean: baserri giroan murgilduta zegoen Trintxer-Herrera aldean, hain zuzen ere.

Lurrun-ontziekin arrantzuak gora egin zuen eta trenaren gertutasunak, gainera, arraina azkarrago garraiatzea ekarri zuen. Baina arrantzaren loraldi berria Lehen Mundu Gerratik aurrera sortu zela esan dezakegu. Ontziolak ez ezik, ontziak zamatzeko, arrantza lehorreratzeko, arrainak prestatzeko, biltegiak,... zerbitzu asko ziren beharrezkoak arrantzari etekina atera ahal izateko.

Horrela sortu zen 1919an MAVP: *Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca en Pasajes, S.A.*, alegia. Izenak dioen bezala, ontzientzako oinarritzko zerbitzuak bermatzea zuen helburu. Herrerako portu parean eraiki ziren instalazioak, baina guztia martxan jartzeko zorian zegoenean, 1920ko urrian gertatutako sute batek instalazioak suntsitu zituen. Edonola ere, hauek berreraiki egin ziren eta ordutik enpresa etengabeko hazkunde garaian sartu zen. 1925 urteko urrian, "Vasconia Pesquera e Industrial" aldizkarian hone-lak deskribatzen ziren bere instalazioak:

"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 vertientes hacia el centro, por donde pasa el alcantarillado construido ex profeso para

la finalidad perseguida y contando con agua abundantísima, 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»

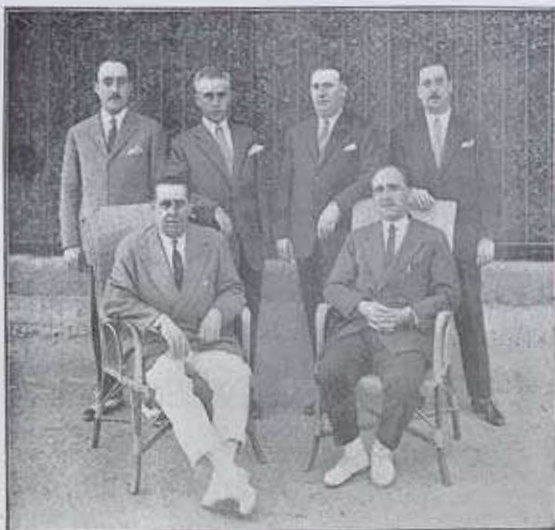


PASAJES — Una vista de los muelles que posee la Sociedad Anónima «Muelles y Almacenes para Vapores de Pesca»



s 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 Antaza, Vocal; D. Celestino 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.

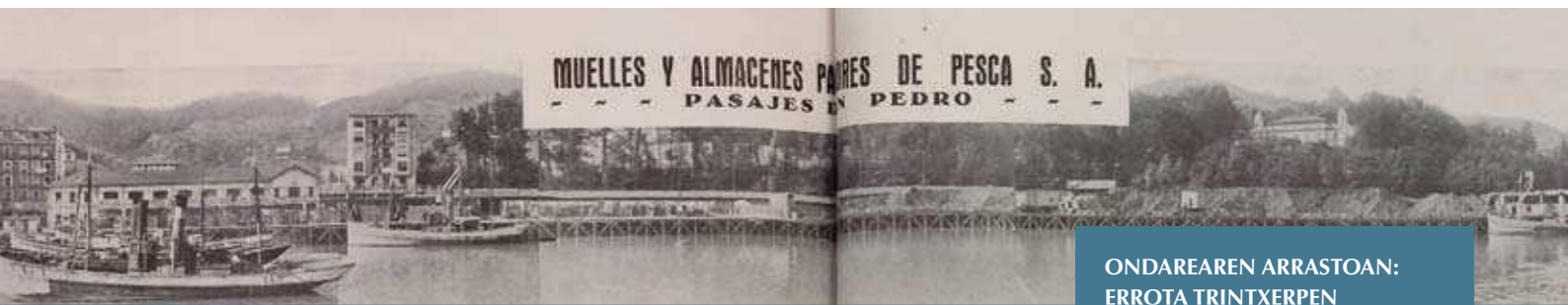


Oficina de la Sociedad, en Pasajes de San Pedro



«Muelles y Almacenes pa-

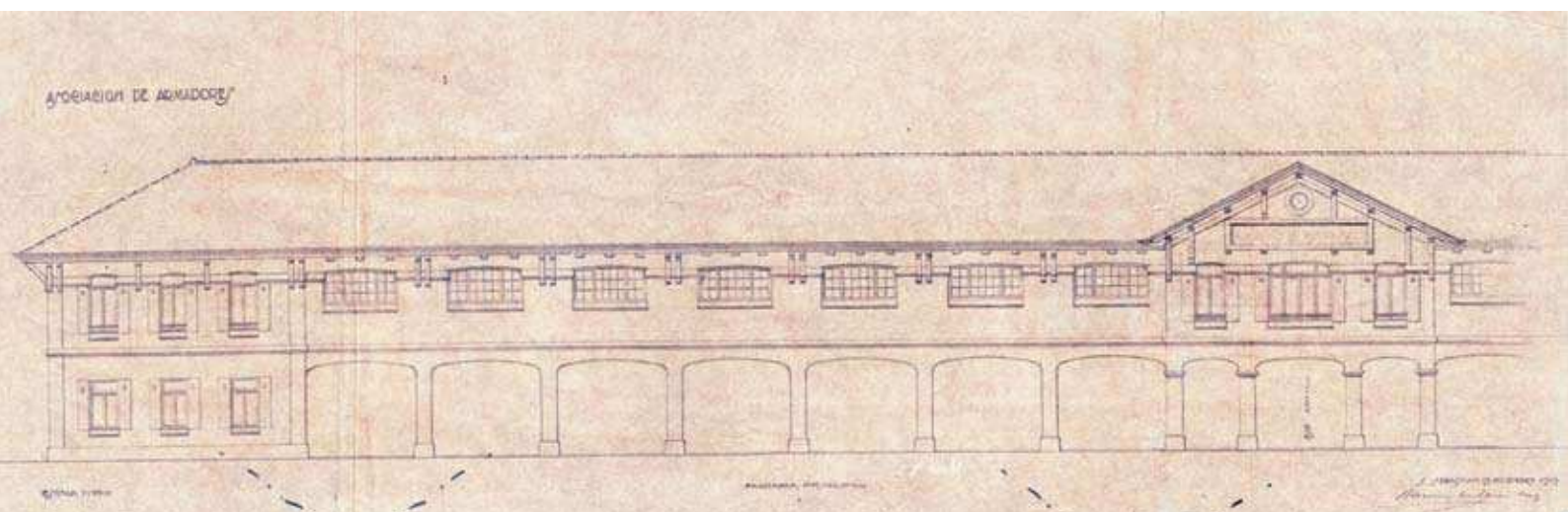
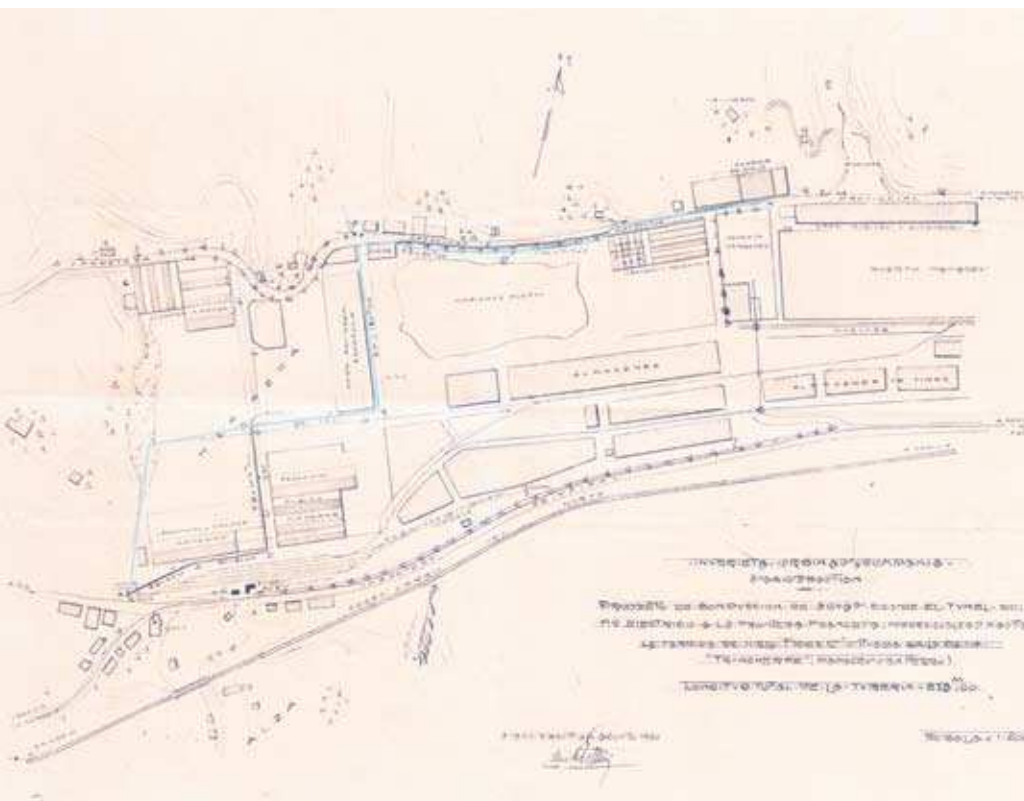




ONDAREAREN ARRASTOAN: ERROTA TRINTXERPEN

Egungo Arrandegi kalean, Arander baserriaren oinetan, marea errota bat izan dugu. Donibaneko Erroteta ala Antxoko Molinao errota ezagunagoak badira ere, itsas goraren indarrak eta agian Arander errekatxoarenak ere, errota bat mugitzen zuten hemen.

1495. urtean topatu dugu Biber errotaren inguruko daturik zaharrena¹⁶¹. Hauek ziren errotaren mugak: *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 çinguir, 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, construidos recientemente, de su exclusiva propiedad”.

Eraikin zoragarri hau erabat desagertu da gure paisaiatik. “Arrandegi” kalearen izenak baino ez du gogoratzen halakorik izan zela.

h) MEIPI eta PYSBE

Mendeetako arrantza ohiturari jarraituz, eta bereziki XVI. mendean Ternuan garrantzia eskuratutako bakailu arrantzaren atzetik, PYSBE sortu zen. Luis Legassek eta Gaudio de Zelaia elkarrekin 1919. urtean sortu arren, arrantza jarduera ez du 1927ra arte hasiko. Hasierako urteetako arrakastak lur eta eremu berrien beharra eragin zuen, 12.569 m² bete arte. Bizkaian jarri zituen bere instalazio, biltegi eta abar. Gaur egun beraien arrastorik geratzen ez bada ere, bere eraikinek Martiarena Barranco jauregia inguratu zuten. Gainera, Malagan biltegi frigorifikoa bat eraiki zuen PYSBEk; Gerra Zibilaren bezperatan, Ferrolen faktoria berri bat erikitzeko asmoa agertu zuen, horretarako 14.995m²ko emakida eskatuz. Hau aurrerapauso bat izan zen Pasaiaiko gaitasunaren ikuspuntutik, tamaina handiko ontzien kopurua handitu zuelako.

PYSBE-k bere jarduerak hasi baino lehen, 2 bou zituen *Pesquerías Pasaítarras, S.A.* sortu zuten elkarrekin Sáez



de Parayuelok, Bravok eta Angel Cirizak 1925ean. Enpresaren hasiera ez zen oso lasaia izan¹⁶². Halaber, *Laboa* y *Compañía*-k arraina manipulatzeko biltegia eraikitze-ko asmoa agertu zuen 1928an. Ordurako MAVP-k berea eginda zuen, baina itsas-trafikoaren handitzeak eta ontzi kopuru geroz eta handiagoak, azpiegitura hori txiki utzi omen zuten. Ondorioz, obra berriak egiteko baimena 1932an eman zen. Gainera, itsas-efektua eta sare-tailerra egin zituen San Pedron¹⁶³. Azken enpresa honetan ere Leon Carrasco bazkideen artean zegoen eta honek, enpresaren izenean, 1930eko urtarilaren 4an honakoa eskatzen zuen:

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

Argazki hauek, Bordabordak 1930-1950 artean izan zuen pixkana-kako garapenaren erakusle bikaina dira. *Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Argazki-artxiboa.*

Unión Eléctrica Vasco Navarra S. A.



Oficinas y Central de
Distribución de Pasosjes
Ancho

PASAJES ANCHO



Es propietaria de los aprovechamientos hidroeléctricos de:

Penadegui
Ergoien
Carrica
Oquilegui
Picoaga

Posee central térmica de reserva en Picoaga

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

TEJIDOS DE ALGODÓN

Y

TALLERES DE ROPA BLANCA

Confecciones ONENA

SOCIEDAD LIMITADA

DESPACHO Y TALLERES

«BERROA-ENE»

Tel. 5.074 PASAJES

Francisco y José Ablanado

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 Telefonos: ALCORTA :: Teléfono núm. 5021

Almacén núm. 10 del Puerto - PASAJES

Ferriren
geltokia.
Irati Izagirre.



ONDAREAREN ARRASTOAN: MARC LEGASSE ETA GASTIBELTZAREN KARABINAK

Vicente Sanahujak PYSBEren historia bikain laburbiltzen du, Legassetarren historia kontatuz.

<http://vidamaritima.com/2009/09/pysbe-bacaladeros-y-epica-vasca/>

Legassetarren eta Zelaatarren historia literarioa, baina, euskal pentsalari eta ekintzaile Marc Legassek berak kontatu zuen, “Gastibeltsaren karabinak” liburuan. Historia familiarra hain denez erreala, ia fikzioa ematen du. Liburua ez ezik, Gastibeltsaren karabinak abestia (Txorromorroren taldearena) eta antzerkia (Maskarada) ere bihurtu ziren.

Pasaia, noski, liburuaren osagaietariko bat da: Santa Isabel gotorlekua, bereziki. Izan ere, Marc Legassek Santa Isabel gotorlekua erosi, egokitu eta bertan bizi izan zen.

Iparralderako Autonomia Estatutua idatzi zuen 1945. urtean.

1977. urtean frantsesez idatzia. Legasse, Marc: *Gastibeltzaren karabinak*. Donostia: Susa, 1985. ; *Las carabinas de Gastibeltza*. Hondarribia: Iru, 1994

Bere lanak: http://eu.wikipedia.org/wiki/Mark_Legasse

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

cadere 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...”¹⁶⁴.

1930 urtean MEIPI (*Muelles e Instalaciones para Pesca e Industria Pasajes-Lezo, S.L.*) sortu zen. Bordalabordan 190.000m2 azalera okupatu eta Bizkaia auzoaren izena ordezkatu bazuen ere, gaur egun itsas-ondareari lotutako aztarnarik ia ez zaigu gelditzen. Enpresak eraiki zituen etxeak dira bere jarduera gogoratzen duten lekuko bakar-tiak¹⁶⁵. Azken etxe hauetan oso ongi bereizten dira beheko solairuek daukaten industria-erabilera eta goiko 4 pisuen etxebizitza funtzioa.

Faktoria izotz-fabrikak, ikatz-biltegiak, arrantza-zerbitzuek eta arrantzaleen aipatutako etxebizitzek osatzen zuten. 1934ean, adibidez, arrandegia, kaia eta arrantzontzien beharrak asetzeko hainbat azpiegitura eraiki nahi ziren, hondartza zati bat hartuz¹⁶⁶. Hainbat instalazio Portuaren (hau da, Estatuaren) lurretan egin baziren ere, izotz-fabrikarako beharrezko zuen ur-hornidura Udaleren oniritzia izan behar zuen, honenak ziren errekaetoetatik hartzen baitzen; halaber, hainbat plano Udal Obra Batzordearen oniritzia izan behar zuten, 1932ko otsailean adierazten zen bezala¹⁶⁷.

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

LAS TINTAS SAMA SIEMPRE VENCEN

Arrandegi kaiaren
eraikuntza (1940-
1950). Pasaiko
Portuko
Agintaritzaren
Argazki-artxiboa.

5.4. 1930eko egoera.

Tren geltokiak eta errepede nagusiak badiaren babes-
guneari balore berria eman zioten. Baina lurrinaren indar-
ra arrantzako itsasontzietan erabili izanak mundu berri
baten hasiera iragarri zuen Pasaian: 1878. urtetik aurrera
100 urtez zabaldu eta 2012an erabat desagertu den mun-
dua, alegia.

1878-1930 bitartean emandako urratsek, ordea, mundu
berri horren arrakasta bermatu zuten, Lehen Mundu Gerrak
Europa hankaz gora jarri izana lagun. 1930tik aurrera,
ordea, portuaren egoera aztertu eta garapenaren nondik
norakoak azaldu egin zituzten Markina eta Bizkarrondo
ingeniariek.

1917. urtean Mercader jaunak lurrunaren indarra arran-
tzara ekarri eta Mamelena enpresa sortu izana portuko
historiaren ezinbesteko gakotzat jotzen zuten bi ingeniariak.
Era berean, *Arrandegia* (MAVP delakoa) loratzen dute:
eskaintzen zituen zerbitzuengatik, armadoreek arraina
Bartzelonara esportatzen zutelako eta eraikina erre ondo-
ren berriro altxatu zutelako.





Arkodun etxe bitxia
Aizpuruak egin
zuen 1919an.
Beranduago,
Lertxundik bere
faktoria-etxeak egin
zituen. Egungo
kofradia, orduko
saretegia;
Aizpuruaren ondo-
koan, "Talleres
A.M."k izan zuen
beranduago bule-
goa, besteak beste.
Aitor Salaberria.

Andonaegi eta Lertxundi armadoreak azpimarratzen dituzte bereziki. Andonaegiren itzala luzea da Pasaian; ezaguna eta, orokorrean, izen ona izan duen enpresaria dela esan dezakegu. Hala omen zen jada 30. hamarkadan, Markinaren hitzetan: *"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, ordea, ez da hain ezaguna. Ez orduan, ezta orain ere. Nahiz eta berea izan tona gehien mugitzen zuen ontzitedia. *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... y es un ejemplo real del problema que en todos los órdenes, tanto en el pesquero como en el comercial existe en este puerto.



12

RELACION DE CARGAMENTOS, VOLUMEN Y TONELAJE UTILIZADOS A LA ASOCIACION GARCIA DE ALBAÑOS DE BARCOS DE PISCAS DE PASAIA:

D. Francisco Andonaegi	4 parejas 12 unidades	761,68 Tm. brutas
D. Agila Tigra	2 " 4 "	289,69 " "
D. Celestino de la Cruz	2 " 4 "	245,22 " "
D. Segundo Iturza	1 bous 2 "	176,07 " "
A. Irujo de Soana y Cia.	1 pareja 2 "	115,25 " "
Mrs. Arana y Cia.	2 " 4 "	270,71 " "
D. Francisco Roldan	1 bous 1 "	176,78 " "
Fernando Quijano	1 pareja 2 "	107,64 " "
D. Pedro Bilbao	2 " 4 "	140,66 " "
Industria Pesquera Salazar y Cia.	2 " 4 "	200,00 " "
D. Fernando Alarcón	2 " 2 "	46,27 " "
D. José Pascual de Urte	2 " 4 "	122,00 " "
Mrs. Toledo y Rifo	2 " 4 "	106,18 " "
D. Juan Velasco	1 " 2 "	66,56 " "
D. Joaquín Ordo	1 " 2 "	63,00 " "
D. Angel Remón de Pasaia	2 " 4 "	120,10 " "
Mrs. Duñen y García	1 " 2 "	57,88 " "
D. Angel Martínez	1 " 2 "	119,26 " "
D. Pascual Alarcón	1 " 2 "	51,26 " "
D. Ventura Irujo	1 " 2 "	119,75 " "
Mrs. Arrieta-Ortiz	1 " 2 "	111,64 " "
D. Javier Gesteira	1 " 2 "	101,90 " "
D. Alberto Alonso Serrano	1 " 2 "	48,91 " "
D. Mateo Aristimón	1 " 2 "	135,66 " "
D. María Serrano	2 " 4 "	105,30 " "
D. Ricardo García	1 " 2 "	62,13 " "
D. José Pérez Collado	1 " 2 "	54,56 " "
D. José Leticia	1 " 2 "	101,42 " "
Roberto Alarcón y Cia.	1 " 2 "	61,01 " "
D. Juan Pineda	1 " 2 "	111,06 " "

TOTAL: 46 unidades 4230,94 Tm. brutas

Markinak eta Bizkarrondok Islandian eta Ternuan aritzen diren PYSBEko 6 ontziak aipatzen dituzte ere; bai eta “Industria Ibérica del Bacalao”, enpresa honek “pareja” bakarra badu ere, bi itsasontzi hauek artatzeko ontzi inude bat apaindu baitu.

Arrantza hiru motatan banatzen dute:

- Bakailutara: ontziak urtean bitan itzultzen dira Pasaia-ra, janari eta ikatz bila, garbiketa eta konponketak egitera... hilabete bat ala hilabete t’erdi ematen dute lehorrean. Itsasontzi hauen batezbestekoak hauek dira: luzera 65m; erruna 10,5m; garaiera 5,85m. Bidaia bakoitzean 500 tona ikatz behar dute.
- Baxuran aritzen direnen artean jada belaoentziak desagertu dira. Sardina, antxoa eta berdela trabes zein ingurasarekin hartzen dira. Hegaluze eta hegamotoza ere arrantzatzen dira. Arrantza alde zurretik hitzartutako moduan banatzen dute elkarrekin eskifaiak, saregileek, tresnagileek eta patroiek. Donostian saltzen dute arrantzua.
- Alturan, berriz, arrastrean dabilta. 19-23 metro bitarteko ontziak dira hauek, orduko 8-9 milia egiten dutenak eta portutik 300 milia aldentzen direnak. Bou edo trawlerrak (arraste-ontziak), ordea, 30-40 metrotakoak



Se hallan en construcción varias barcos de distintos astilleros a esta entidad.

RELACION DE ARMADORES, BARCOS Y TONELAJE ASTILLEROS A LA UNIÓN DE ARMADORES DE VARIOS PUEBLOS DE LAS VIZCAYANAS:

D. Javier Arceles	5 bous	5 unidades	1.149 Tn. brutos
Oliveros S.L.	2 "	2 "	379,30 " "
D. Angel Ciriza	2 parejas	4 "	364,00 " "
Labeo y Cía.	2 parejas y 1 unidad	5 "	215,39 " "
Manuel Barmanco	1 pareja	2 "	82,48 " "
Totales..... 14 unidades 2.188,27 Tn. brutos			

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

Por consiguiente, además, a esta entidad aunque algunos vayan a trabajar fuera de Pasaia:

D. Javier Arceles	4 bous	4 unidades	1.019,59 Tn. brutos
Pascual y Sotillos S.L.	2 "	2 "	449,00 " "
Totales..... 6 unidades 1.468,59 Tn. brutos			

También corresponden a esta entidad los siguientes barcos cedidos a la peca del local:

Pascual y Sotillos	6 bous	6 unidades	7.200 Tn. brutos
Industria Ibérica del Bacalao S.L.	1 pareja y 1 bous-unidad	2 unidades	(No se conoce el tonelaje total)

Tonelajes de esta entidad: totales 10.459,86 toneladas brutas, en 19 bous, 4 parejas, 1 bous-unidad y 1/2 pareja: 33 unidades.

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

14 RELACION DE ARMADORES, BARCOS Y TONELAJE QUE TRABAJAN EN PASAIA Y SU PERTENENCIA A DIFERENTES ENTIDADES:

D. Jesús Lerobandi e hijos	5 bous	1 pareja	1.171 Tn. brutos
D. Angel Ciriza	5 bous	3 "	434 " "
D. Luis Caperochipi	1 pareja	2 "	183,82 " "
D. Antonio Lizaso	1 "	2 "	77,90 " "
D. José Sagorregui	2 "	4 "	120,54 " "
D. Francisco Carrera	1 "	2 "	84,00 " "
D. Leoncio Vallejos	1 "	2 "	50,00 " "
Totales..... 22 unidades 2.274,14 Tn. brutos			

RESUMEN

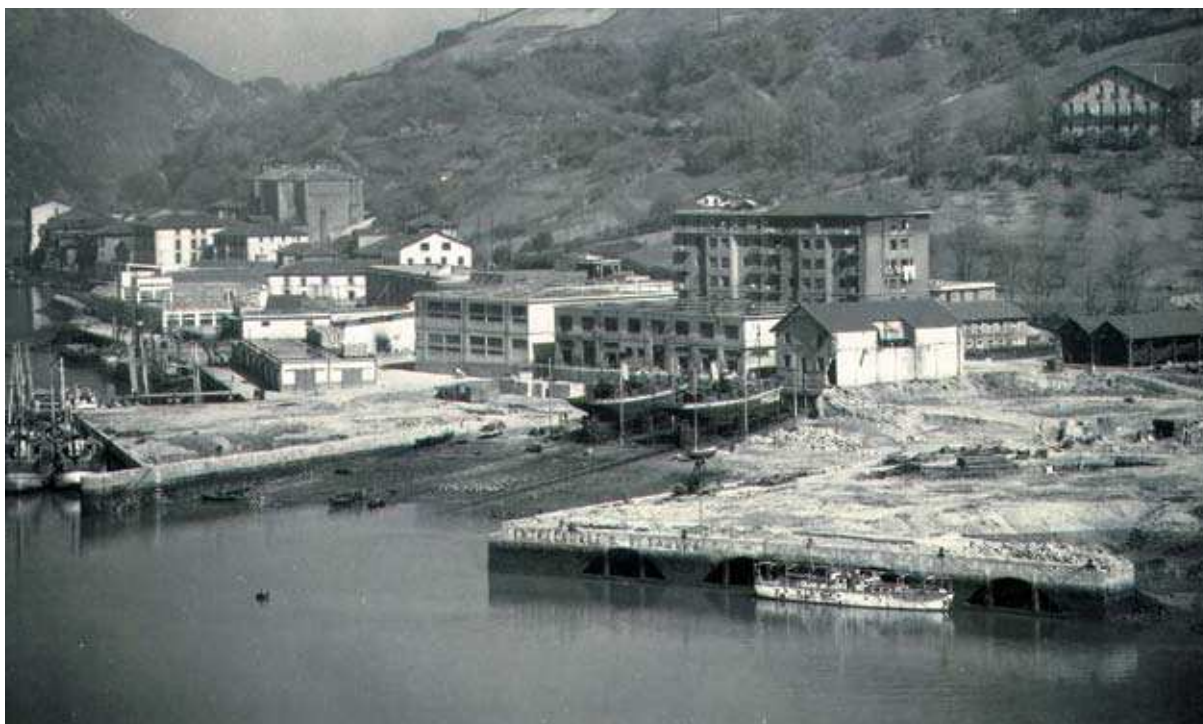
General	2 bous	42 parejas	84 unidades	4.436,96 Tn. brutos
Unidad	19 "	6 "	33 "	10.459,86 " "
Libros	2 "	7 "	22 "	2.076,14 " "
Totales 29 bous 54 parejas 133 unidades 17.973,96 Tn. brutos				

Sin contar los del local.

General	2 bous	42 parejas	84 unidades	4.436,96 Tn. brutos
Unidad	19 "	6 "	33 "	10.459,86 " "
Libros	2 "	7 "	22 "	2.076,14 " "
Totales 29 bous 54 parejas 133 unidades 17.973,96 Tn. brutos				

Hay un remanente, descontando los barcos del local, 22 bous y 54 parejas en la actualidad, a esta un total de 133 unidades, pues aunque algunos trabajan hoy fuera, pueden venir un día.

Pontona edo gabarra San Pedroko Luzuriaga ontziola-ko mailtan (1952ko ekaina). Pasaia-ko Artxiboko Argazki-artxiboa.



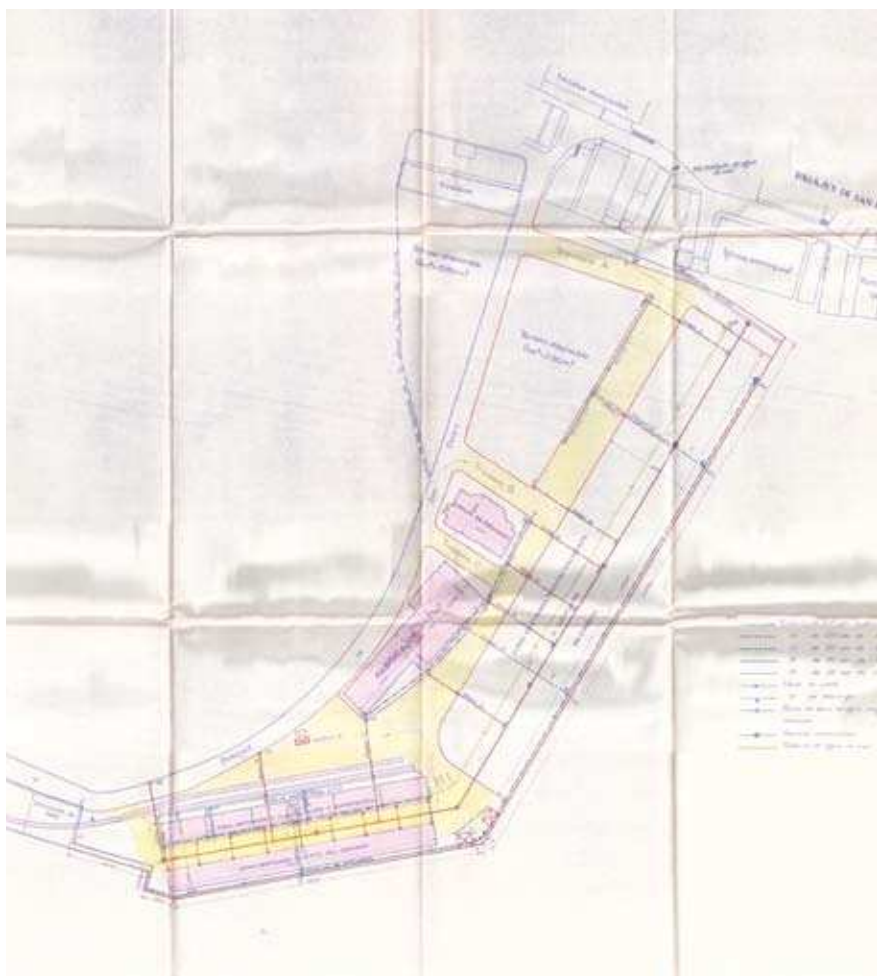
*Pasaiaiko Portuko
Agintaritzaren
Argazki-artxiboa.*

Horrela, ontzat ematen du arrantza portua Trintxerpe - San Pedroko eremuan eraikitzea, ontzigintzari lotutako jarduerak Bordalabordara eramanez.

Horiek horrela, Molinao eta Antxon hasitako eraldaketek segida zuten badiaren espazioaren bereizketarekin eta hura gauzatu ahal izateko egitura berrieekin. Arrantzaren garaipena zela esan dezakegu.

Mendeetan zehar portuak agertu gabeziak zuzentzeko plan zehatza zen hura, espazioa modu arrazionalean banatu eta erabiltzea proposatzen zuena, beti ere agintaritzaren baten pean. Horren ondorioz nagusiena, San Pedroko kaia dugu. Hain zuzen ere gaur egun guztiz zaharbertzen ari den gunea bera. Horrela, beste behin ere, Pasaiaiko badiak erabateko moldaketa ezagutzen du. Ohi bezala ere, etorkizunean ondartzat jo litezkeen aleak desagerrararaziz. Batzuk, halaber, beste batzuk, utzikieriaz.

Izan ere, arrantzaleak egon al dira inoiz Pasaian? Eta arrantza zein merkante ontziaz arduratzen zen inor?^{XIV}



XIV - Rosa GARCÍA ORELLAN dugu arrantzaleen lekukotasunak bildu dituen bakarrenetakoa. Adibidez: *Hombres de Terranova*. Donostia, 2004; *Mujer pasaitarra en el pasado siglo XX*. Donostia: Michelena, 2011; "Casa Ciriza contada por Don Miguel Ciriza". *BEHSS* (2004). Era berean dugu: BARANDIARAN IRIZAR, Felipe: *La comunidad de pescadores de bajura de Pasajes de San Juan*. (1982). Edo: JIMÉNEZ DE ABERASTURI, I. M. ; BENAVIDES, J. M. ; PARDO, J.: *En los grandes bancos de Terranova*. Donostia: Txertoa, 2000.

6



BALORAZIO BAT



Gazi-gozoa da liburu honetan parte hartu dutenen sentimendua. Ia ondaregabetutako herri baten historia da liburu honena.

Lehenik eta behin ezarritako helburuen artean gertuko iragana ondareztat hartu eta itsas ondareztat hartzea agertzen genuen. XX. mendearen hasiera eta arrantza industrialaren hastapenak multzo orokorraren zati bihurtzea lortu dela uste dugu. Arrantza industrialaren gorenari, ordea, 1960. hamarkadan gauzatu zenari, tokia egitea ez dugu lortu; ez gogo faltagatik, denbora eta espazio faltagatik baizik.

Izan ere, bakailuaren arrantzaren gorena 1967an (96 ontzi) eta 1968. urtean lortu zen, 63.000 tona bildu zirenean^{XV}. Hau da, 50 urte lehenagoko totalaren halako bost. Zurbano Melerok ere 1967-1968 urtetan kokatzen du deskarga totalaren unerik altuena: mota guztietako arraina batuta 115.000 tonen bueltan ibili ziren orduan¹⁶⁸.

Hondamendia 6 urtetan gauzatu zen, 1974ko PYSBEren porrota eman zenean. Orduan hasi zen Pasaiaiko galera ontzen. Teresa Tolosa Bernardezen datuen arabera, esate baterako, 1968. urtean portuaren inguruan aritzen ziren 5.668 langileetatik soilik 3.006 segitzen ziren lanean



XV - Maria Teresa Tolosa Bernárdezek kaleratu datuak dira. Teresa Tolosa dugu aintzindaria bakailuaren arrantzaren arrastoa segitzen. Jada 1984. urtean industria horren datuak aztertu zituen.

TOLOSA BERNARDEZ, M^a T.: "La crisis pesquera del puerto de Pasajes". Lurralde, 7 (1984). "El mercado de trabajo pesquero de Pasajes: reflejo de la evolución económica de esta actividad". Lurralde, 10 (1987). Edo "La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la compañía PYSBE". Itsas Memoria, 3 (2000). http://www.untzimuseoa.net/images/itsas_memoria_03/15lapesca.pdf



Gorka Queralt



Iñaki Berrio

ONDAREAREN ARRASTOAN: BITA ETXEA.

Eraikin bikaina dugu BITA etxea. Gure eskualdean aski ezaguna den Fausto Gaiztarroren lana da. Honen bere fatxada jarraitua arrazionalismoaren eredu bikaina dugu. Diseinua eta funtzionalitatea uztatu zituen Gaiztarrok. Honek, 1946. urtean hasi zen lanean, eta 1950.enean lortu zuen bizigarritasun lizentzia, bai bederen sotoentzako. Proiektu arkitektonikoa udal araudiaren aurkakoa zen, eraikinaren altuera zela eta; baina, nonbait, ondoko etxeek ere, zaharragoak zirenek ere, araudia ez omen zuteenez bete, arazoa berehala konpondu zen.

1990. urtean zaharberritu zen eta jarduera ekonomiko berritzaileek hartu zuten lekua bere baitan. Pasaian nolabaiteko *gentrification* aldarrikatu behar bazuen ere, ez da horrelakorik gertatu.

Saretegi honen gainean aipamenak ditugu documomo delakoan. Era berean, herritar talde batek eraikinaren historia berreskuratzeko deia luzatu zuen orain dela urte batzuk. (<http://antiguarederia.blogspot.fr>)

1945eko ontzidiaz
ren zerrenda.
Trintxerpeko eliza
finantzatzeko era-
bili zen. Josetxo
Dominguezek
gorde du.

año 1945

RELACION NOMINAL DE ABONADORES DEL PUERTO DE PASAJES

ACEBAL, Y CIA,.....	5291	C	5190	Acebal nº 1	- Acebal nº 2	Paseo de la Reina	P.S.P.
AGUIRREGOMEZ, ANTONIO,.....		C		Grko	- Pagasarri	Elcano 10 - 3º	S.S.
ALZARUA Y ALZARUA,.....	14443	B		Fernan	- Gonzalito	Taller Mecánico	S.S.
ALONSO, GREGORIO,.....	15361	B	13160	Paco	- Elfas	San Francisco 26	P.S.P.
ALQUIZA Y CIA,.....	5552	C	5286	Josefita B.	- Baldo B.	Pescaderia	P.S.P.
ALVAREZ, JOSE,.....	16835	B		MILAGA	- Maite	31 Agosto 28 - 2º	S.S.
ANDONAGUI, HIJOS DE F.,.....	5207	C		Moderno Pelayo	- Nuevo Pelayo	AV.Gral.Mola	P.S.P.
ANDONAGUI, HIJOS DE F.,.....	5207	C		Trintxer-pe	- Trintxer-alde	id id	P.S.P.
ANDONAGUI, HIJOS DE F.,.....	5207	C		A. Anton	- A. Petracno	id id	P.S.P.
ANDONAGUI Y CIA,.....	5225	C		Andonagui B.	- A. Calari	id id	P.S.P.
ARCELU, JAVIER,.....	10738	C		Andrés G.	- Miguel A.	Navarra 2 - Bilbao y	P.S.P.
ARTAZA Y CIA,.....	5025	B	5043	Ignacio	- Conchita	Plaza 18 de Julio 6	S.S.
ARRIETA, NICASIO,.....	5090	C		Mediterraneo I	- Mediterraneo II	Casa Consignatario	Pasajes
ARRIETA, TOMAS,.....	17687	C	14198	Narciso	- E.S.de Iciar	Calle Pescaderia	S.S.
ARRIETA, TOMAS,.....	17687	C	14198	Sidascas III	- id	Ramon Mar'ia Lili 2º	S.S.
ARRIZA ALAGA, CIRIACO,.....	5174	C		Maria Consuelo	- Zerupe	Calle Pescader'ia	P.S.P.
ARRIZABLAGA Y OTASGUI,.....	5174	C		Canabaria	- Castilla	id id	P.S.P.
ARRUI, JOSE MARIA,.....	12893	A		Aralarso Mikel	- Lolita	Garibay 3 - 4º izq,	S.S.
ASCONETA, PABLO,.....	5045	A		Glorioso S. Antº	- id	Asilleros	P.S.P.
BERNATAS, ADOLFO,.....	5167	C		Alcazar Toledo	- Virgen de Iciar	San Pedro 30	P.S.P.
CALPANSORO, LITITADA,.....	17365	C	5564	Paseo 6	- Paseo 6	Paseo Salamanca 7	S.S.
CIGANDA, JULIO,.....	13079	C		Julio	- Rosalia C.	Ramon Mar'ia Lili 2 - pral.	S.S.
CIRIZA, CASA S.L.,.....	11057	C	5200	Narciso	- Lina	Aldamar 22 - 1º	S.S.
CIRIZA, CASA S.L.,.....	11057	C	5200	Agustin C.	- Miguel C.	Aldamar 22 - 1º	S.S.
CIRIZA, CASA S.L.,.....	11057	A	5200	Felix Ciriza	- id	Aldamar 22 - 1º	S.S.
CIRIZA, ANGEL,.....	14278	C	13790	Serdin Gabasa	- Lirasa	Ruskalerria 2 - bajo	S.S.
CONCHA Y CIA,.....		B		Argonanta	- Sogavante	Pescaderia	P.S.P.
CONCHA, ANTONIO,.....	5589	B		Enoro	- id	AV.Gral.Mola	P.S.P.
CRUZ, GREGORIO,.....	12000	C	5539	Pedrito	- Fernando	Ramon Mar'ia Lili 1 - 3º	S.S.
DOMINGUEZ, RAFAEL,.....	5504	C	11084	Piedi	- Carmen A.	AV.Gral. Mola	P.S.P.
DOMINGUEZ, TOMAS,.....	5504	C	11084	Milagritos	- Rosita	id id	P.S.P.
DOMINGUEZ, ALBERTO,.....	10184	C		Mar Cantabrico	- Mar Mediterraneo	Mayor 5 - 1º	S.S.
DOMINGUEZ, JOSE,.....	14426	C		Arco	- Iria	Miracruz 19	S.S.
DOMINGUEZ, TOMAS,.....	5494	A		Santa Lucia	- Etra, Sra. del P.	Usandizaga 3 - 3º	S.S.
DOMINGUEZ, TOMAS,.....	5494	A		Alfarez	- Feijoo	AV.Gral.Mola 51	P.S.P.
DOMINGUEZ, TOMAS,.....	5494	A		Ederra	- Galanta	id id	P.S.P.
DOMINGUEZ, JUAN,.....		B	15782	Conste. Barreiro	- Nuevo Constante	Puerto 7 (Restaurante)	S.S.
DOMINGUEZ, JUAN,.....		C	15782	Cto. Juan	- Cto. Manuel	id id	S.S.
DOMINGUEZ, TEODOSIO,.....	17269	B		Máximo	- Carlos III	Aldamar 22 - 2º	S.S.
DOMINGUEZ, FLORENTINO,.....	14384	C		Pantecra	- Joseba Mikel	Plaza Guipúzcoa 7 - 2º	S.S.
DOMINGUEZ, SEVERINO,.....	15505	C		Garcia nº 1	- Garcia nº 2	Paseo Salamanca 5 - 1º	S.S.
DOMINGUEZ, ANADEO,.....	13062	B		Gure Izarra	- id	Truebal 11 - 1º	S.S.
DOMINGUEZ, VICENTE,.....	5561	A		Manuel Iglesias	- Iglesias Pontón	AV.Gral.Mola	P.S.P.
DOMINGUEZ, PAULINO,.....	14853	B		Primavera	- Verano	31 Agosto 28 - 2º	S.S.
DOMINGUEZ, FELICIA SANTURZANA,.....		A		A. Orta	- Dora	Calle Pescaderia	P.S.P.
DOMINGUEZ, SEGUNDO,.....	11182	A		Doris	- id	Angel 11 - 4º	S.S.
DOMINGUEZ, SEGUNDO,.....	11182	B		Panta. Casar	- Panta. Sabinal	id id	S.S.
DOMINGUEZ, JOSE ANTONIO,.....	5152	B	16593	Concha	- Victoria	Plaza 18 de Julio 6	P.S.P.

LASA, JOSE ANTONIO,.....	5152	B		Jose Antonio L.	- Trinidad	id id	P.S.P.
LASA, JOSE ANTONIO,.....	5152	B		Nuevo Odonell	- Valdo Leirós	Calle Pescader'ia	P.S.P.
LECHUNDI, VALDIRO,.....	5142	C		Churrua	- Elcano	San Pedro 8 - 10	P.S.P.
LECHUNDI, HIJOS DE F.,.....	5142	C		Legazpi	- Oquendo	San Pedro 8 - 10	P.S.P.
LECHUNDI, HIJOS DE F.,.....	5142	B		Donostia	- id	San Pedro 8 - 10	P.S.P.
LECHUNDI, HIJOS DE F.,.....	5142	B		Pasajes	- id	San Pedro 8 - 10	P.S.P.
LOPEZ, CIRIACO,.....	5589	A	5275	Victoria	- Carriña	AV.Gral.Mola	P.S.P.
LOPEZ, CIRIACO,.....	5589	B	5275	Parruco	- id	id id	P.S.P.
MARTINEZ, ANGEL,.....	13151	C		Maria Eugenia	- Maria del Carmen	Paseo Salamanca 5 - 3º	S.S.
MARTINEZ, GONCALO,.....	16835	B		Sotileza	- Trintxer-eder	Pa	LECHUNDI
MARTINEZ, BENIGNO,.....	12874	C		Ona de Wegro Ab	- Montecarlo	31 Agosto 28 - 2º	S.S.
OLASAGA, S.L.,.....	12874	C		Angel Herrero	- Candido Herrero	Plaza 18 de Julio 6	S.S.
OLASAGA, S.L.,.....	12874	B		Gure Ametsa	- id	Plaza 18 de Julio 6	S.S.
OLASAGA, ANGEL,.....	5310	C		Villa Cisneros	- Villa Sanjurjo	Pescaderia	S.S.
OLASAGA, PEDRO JOSE,.....	10824	B	15254	Mary	- Mentxu	Narrion 15 - 3º	S.S.
OLASAGA, FERNANDEZ, NERESIO,.....	5356	B		Rafael Canto	- Jaimin	Villa Zubialde	A. Simoni
OLASAGA, OLATOLA,.....	5591	B		Rinconete	- Cortadillo	Prim 26 - 1º - AV.Gral.Mola	P.S.P.
OLASAGA, BIYAK BAT,.....	5089	B	5319	Santa Sabina	- San Arcadio	AV.Gral.Mola	P.S.P.
OLASAGA, ALONSO,.....	13413	B		Ramon Franco	- Gallarza	Rest. Miami (P. Calbetón)	S.S.
OLASAGA, BILBAO,.....		B		Urumea nº 2	- Sidascas nº 2	Pescaderia	P.S.P.
OLASAGA, FREIRE S.L.,.....	5500	B		Pesquerias nº 1	- Pesquerias nº 2	Pescader'ia	P.S.P.
OLASAGA, VASCONGADAS,.....	13773	C		C. Pedinaceli	- Divino Niño	Buenavista 16 - 2º	PASAJES
OLASAGA, ALTA IGNACIO,.....	11016	A		Aita Imazio	- Olaako Ana	San Juan 11 - bajo	S.S.
OLASAGA, ONTRESSES,.....	27	C		Jaime Segui	- Francisco Llorca	id id	ONDARROA
OLASAGA, FELIX,.....	14564	A		Nuevo Elduayen	- Var nº 2	Buakal-erria 12 - bajo	S.S.
OLASAGA, HERNANOS,.....	5461	B		Alto. Moreno	- Alto. Bastarache	AV.Gral.Mola	P.S.P.
OLASAGA, JESUS,.....	5219	B		Lequertio	- id	Bar Velasco	P.S.P.
OLASAGA, PIO,.....	16012	B		Caperchichi nº 5	- Caperchichi nº 6	Oquendo 28 - pral.	S.S.
OLASAGA, JOSE MARIA,.....	11306	B	13836	Jose Mari B.	- id	Plaza Buen Pastor 2 bajo	S.S.
OLASAGA, SAGARZAU,.....	5480	C		Itzasko Izarra	- Iparreko Izarra	AV.Gral.Mola	P.S.P.
OLASAGA, BASILIO,.....	12150	B		Julito	- Maria Angeles	Aldamar 32 - 2º izq.	S.S.
OLASAGA, JESUS,.....	15123	C		Nuevo Bikaña	- Nuevo Jatorra	Prim 5 - 1º	S.S.
OLASAGA, JUAN MARTIN,.....	10129	B		Mayi	- Rosa Mari	Pescader'ia 4 - 3º	S.S.
OLASAGA, GONZALEZ Y CIA,.....	14007	B		Trintxer	- Anthon Mari	Aldamar 5 - 4º	S.S.
OLASAGA, JUAN,.....	5450	C		Nourica	- Teresa	Villa Salinas	P.S.P.
OLASAGA, LEANDRO,.....		B		Avión	- José M. Alvarez	Calle Pescaderia	P.S.P.
OLASAGA, S.L.,.....	10158	C		Coya	- San Gregorio	Miracocha 2 - 3º	S.S.
OLASAGA, NICOLAS,.....	5528	B		JOSEPHU	- Marichu	Calle Pescaderia	P.S.P.
OLASAGA, JOSE,.....	16835	B		Alvarez Fardo	- Augusto Larrón	Calle Pescaderia	P.S.P.

SINDICATO PROVINCIAL DE
PESCA DE GUIPUZCOA
GRUPO DE ALTURA

ONDAREAREN ARRASTOAN: CIRIZA HERRIRA. (Juanra Cano. Pasaiaiko Kultura Zinegotzia)

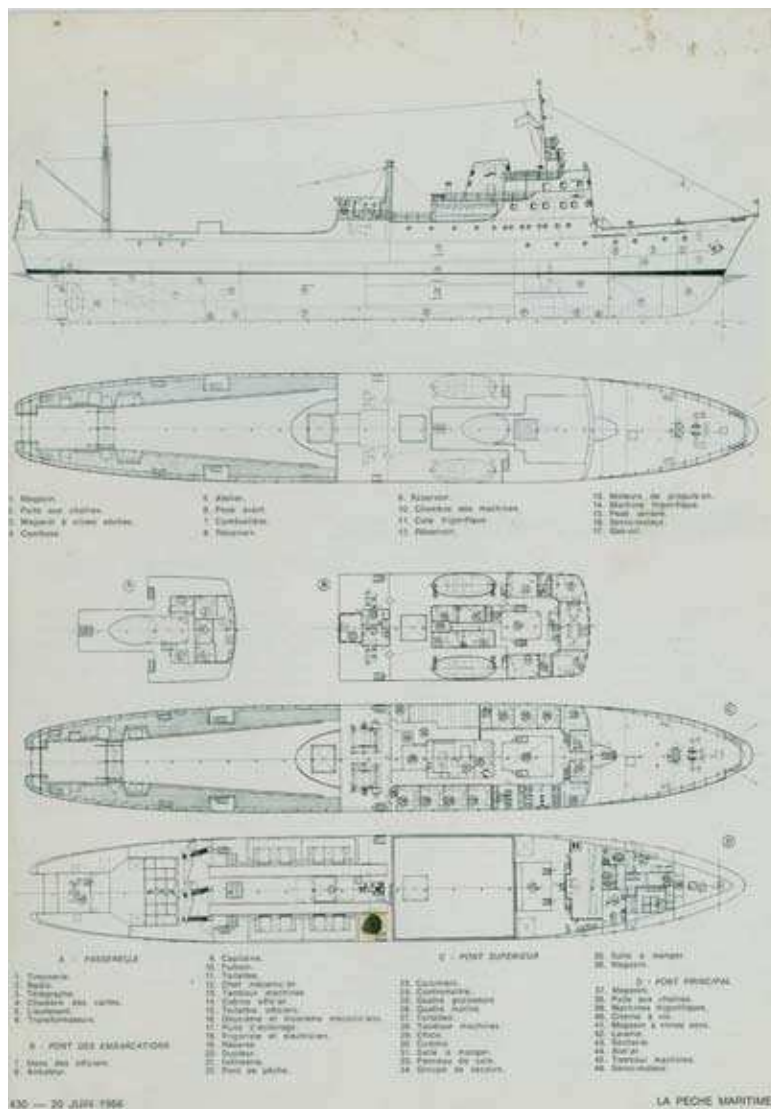
Zamakona, Luzuriagako azken eraikina eta Ciriza. Termikarekin zer gertatuko den zain, behar bada hiru hauek dir gure gertuko ondarearen azken hiru erreferente handiak.

Bata, martxan; bestea, han; eta hirugarrena, Ciriza, Pasaiaiko ekipamendu bihurtzeko gertu.

Izan ere, Cirizaren balorea ez da arkitektonikoa, ezta artistikoa ere. Bere balorea inmateriala da. Ciriza gako garrantzitsu bat dugu ez denagatik, esan nahi duenagatik baizik.

Horregatik Pasaian ondarea balioztatzeko bidea irekiko duela pentsatzen dugu. Orainaldiak iraganarekin bat egin eta etorkizunari begira jartzen lagunduko digu. Beti ere gure parte hartze aktibo medio. Gauzak beraiek bakarrik ez baitute inolako eragina sortzen.

Politiko gisa, ardura handia da gure ondarearekiko duguna. Are gehiago Ciriza eredu gisa erabali nahi baldin badugu.



1982. urtean. Zurbanoren datuetan ere hori islatzen da, arrantza 20.000 tonatakoa izan zen eta. Hortaz, 1982. urteko datuak 1930. hamarkadan kokatu genitzake ia. Izan ere...

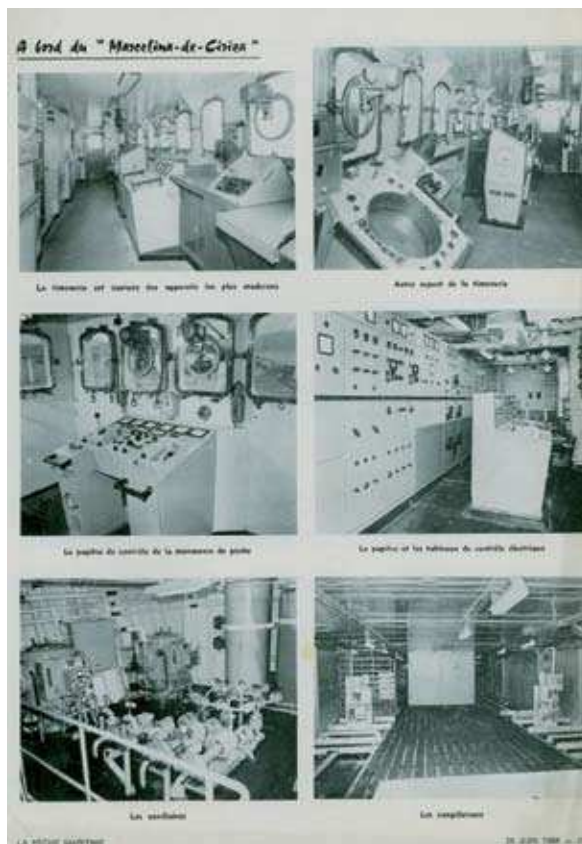
Izan ere, egungo egoera ez al da horren segida? Irekita geratzen den gaia dugu, ez bairik gabe. Zurrumbilo horretan izandako bizipenak, edo penak, ez al dira gure ondarea? Ez al dira horiek ere etorkizunari aurre egiteko eta orainaldian bizitzeko pasaitarrok dugun tresna nagusietako bat?

Pasaia biziberritzeko Itsas ondarea erabiltzeko denbora izan dugu, beraz. Baina beste behin ere oso gutxi da jarduera horri lotuta gordetako ondarea¹⁶⁹. Berriki Miguel Ciriza enpesariak bere artxiboa udalaren esku utzi du. Herrian gorde den enpresa artxibo bakarra. Tristea gero. Hala ere, ez da harritzekoa, beste kezka batzuk izan ditugu Pasaian, oinarritzkoenak. Beharbada berandu konturatu gara zein den eskuetatik joan zaigun altxorra.

Bestetik, ordea, lanari ekin baino lehen ezarri genuen beste helburu nagusia bete dela esan behar dugu: datu berriak plazaratzea edo interes guneak nabaritzea itsas ondarea jorratze aldera.

Izan ere, Pasaia-ekin Historian bat egin duten beste herri askok, Newport, Bristol, Bordele, Grimsby, La Guaira edo Arroxelak esate baterako, lurraldea dinamizatzeko erabili dute euren ondarea. Jasotako tradizioa, jakintza, eskarmentua, ezagutza, teknikak... egungo gizartean txertatu dituzte, arrakastaz.

Ondarea lurralde dinamizatzaila izango bada, ondare horren jabea den komunitatearen parte aktiboa behar da. Eta ondarea ardatz duten ekimenek gizarte hori bera izan behar dute helburu. Ezin dira bereiztu. Hori da erronka. Hauek dira datuak. Datu batzuk behintzat.





Iñaki Berrio

Nautika gure itsas ondarearen ezinbesteko parte da. Gure ustez, Pasaiaiko eraikinik bitxiena da. Arkitektura tradizionalatik aldentuta, 30. hamarkadako arkitektura ere urrun uzten du. 60. hamarkadakoa, hirigintza herrian deskontrolatu zeneko garaikoa, arkitektura brutalistari dagokio estilo aldetik, nahiz eta harkaitzean iltzaturik badu bere alde organikoa. Erakin modernoan izanagatik, bere balorea ez da inoiz aldarrikatu eta aintzat hartu. Gainera, azken urteotan jaso duen tratua oso eskasa izan da. Laorga (Aranzazun aritu zen) - López Zenón arkitektura atelierrek egina. López Zenón-en lana ere ez dugu oso ezaguna, Lanbide Unibertsitateak edo bestelako Nautikak eraikin bazituen ere (Santurtzikoa, adibidez). López Zenón-ek berak "Trincherpe eraikina" deitzen dio. Alegia, gure ondare ale puska honek modernizatu egiten gaitu (egin gintuen). Gure gogoz kontra ematen badu ere; izan ere, eta esan bezala, ez inguruak, ezta izen berriak ere ez ditu lagun.



Elena Viñas

Ondareak badu bere aldarte ludikoa. Hala behar du izan. Bakailuaren arrantza erabat desagertu bada ere, arrain hau inauterietan dugu egun: Trintxerpeko bakailu-ehorzketa.

Oso bestelakoa da, ordea, arrantza eta itsas ondarea abiapuntu hartuta etorkizunari begira jarritako bakalhau.info gisa-ko ekimenak.

- 1 -Pasaiaiko Udal Artxiboa (PUA): 1666-1.
ITURRIOZ TELLERÍA, Fermin: *Pasajes: resumen histórico*. Pasaia: PYSBE, 1952, 78-79 or.
- 2 -Gipuzkoako Protokoloen Artxibo Historikoa (GPAH-AHPG)(Oñati): 3/312, 75 au.-76 at. Lehenengo kasuan, pleitea tona gari bakoitze-ko 3 urrezko dukatetakoa izango zen; bigarren kasuan, orde, 2'5ekoa.
Edo 1587ko otsailaren 18an Hondarribiko udalbatzak Irungo Martin Perez Beresoi emandako baimena: azken honek, Irundik Hondarribira eramandako 51 kintal burdin eta 300 flexe arku Hondarribiko Juanes Alzateren pinazan ontziratu, Pasaia eraman eta hemen, Hondarribiko Esteban Mugarrietaren naon sartu nahi zituen, kargamentua Andaluziara eramateko. Hondarribiko Udal Artxiboa (HUA): C-5-II-5-3, 52 au.-at.
- 3 -Hurrenez hurren: HUA: C-5- II-5-1, f. g. (1535eko martxoak 1 eta 8; 1540ko otsailaren 19an; apirilak 29) eta HUA: C-5-II-5-2, f. g. (1569ko martxoak 9 eta 1573ko otsailaren 10a) eta HUA: C-5-II-5-1, f. g. (1537ko maiatzak 4).
- 4 -IRIJOA CORTÉS, I.; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: "Erretereria XVI. mende hasieran: merkataritza eta gizartea / Erretereria a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad". In: *Bilduma*, 24 (2012) (zenbaki monografikoa).
- 5 -Hitzarmenerako, ikus Erretereriako Udal Artxiboa (EUA): B-6-3-2.
- 6 -XIV-XVI. mendeen arteko merkataritzaren inguruan, ikus INCLÁN GIL, E.: "El dinero de la mar": el comercio de la costa vasca con Europa en los siglos XIV al XVI". In: GARCÍA FERNÁNDEZ, E. (arg.): *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: Espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en la Edad Media y en la Modernidad*. Bilbo: EHU-UPV, 2005, 17-78. or.
- 7 -Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (ARChV): Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1, XCIX au., CXXV au., CXLV au. edo CLV at. Cartagena eta Ferrolgoak Pasaia-aren parean jartzen zituzten lekuko batzuek, Donibane-ko Fernando Gabiriak esan bezala: "que a su juyzio e parescer 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 au.).
- 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 (arg.): *Documents illustrating the overseas trade of Bristol in the Sixteenth Century*. Bristol: Bristol Record Society, 1979, 21. or.
- 9 -CARUS-WILSON, E. M.: *The Overseas Trade of Bristol in the later Middle Ages*. New York: Barnes & Noble, 1967; 102, 110, 137, 147-148, 233, 218, 233 eta 276 or.
Ikus baita IRIJOA CORTÉS, I.; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: aipatuta-ko lana (aip. lan.) eta BARKHAM, Michael: "La industria pesquera en el País Vasco peninsular al principio de la Edad Moderna: ¿una edad de oro?". In: *Itsas Memoria*, 3 (2000), 54 or. (29-75).
Era berean, 70eko hamarkadarako, Martin Igeldo, Pedro Idiazabal edo Juan Migelez Arranomendi erreteriarrek Bristolekiko merkatal-garraio lotura finko bat izango dute. Horrez gain, Londres ere izango dute jomuga: Idiazabal bertan ageriko zaigu 1493an eta urte batzuk lehenago, 1487an, Migel Pontika izango dugu lumera, burdina eta beste produktu batzuk eramaten. XV. mende amaieran eta XVI. mendeko lehen hamarkadetan Erretereria eta Bristolen arteko harremanaren inguruko datuak handituko dira. 1540an, bristolarren hitzetan, "anaitasunezkoak" dira lotura horiek. IRIJOA CORTÉS, I.; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: *aip. lan.*
- 10 - ARChV. Reales Ejecutorias, 321-50 eta 243-12.
- 11 - IRIJOA CORTÉS, I.; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: *aip. lan.*
- 12 - ARChV. Reales Ejecutorias, 234-43.
- 13 - 1560ko urtarilaren 25ean Erretereriako Martin Perez Sarak Un Frecon merkataria bristoldarrekin, burdin kargamentu baten inguruko kontu kitapenak egiteko ahalorde bat emango du; 1564 inguruan, berriz, portura Thomas Daves eta William Sanders merkatarien ontzi bana iritsi zen, argizariz, oihalez eta larruz kargaturik. XVI. mende amaieran aldez, eta Andaluzia, Lisboa eta Baionaz gain, bristolarrekin ere Donostia erabili zuten ardo, burdina, gatza eta bakailu-olioa garraiatzeko.
GPAH-AHPG:3/2340, f. g. eta Gipuzkoako Artxibo Orokorra (GAO-AGG) (Tolosa): CO ECI 186. VANES, J: *ai. lan.* 117-119, 121, 128, 146-148 or.
- 14 - GPAH-AHPG-AHPG, 3/342, 74 au. eta hh.
- 15 - Lander Zurutuzak Bidai Oneko Kristoren Pasaia eta Lezoko marinen zaletasuna bildu du, XVIII. mendeko Lope Isastiren hitzak berreskuratuta. Ternuan zeuden mariñelen alde egin omen zuen Lezoko Kristoak bere lehen miraria. *El año de 1570 habiendo ido a Terranova a la pesqueria de pescado bacallao marineros de Lezo y Pasaje en la nao de Vicente Echave, cuyo capitan 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 mariner de Lezo llamado Tomas Garcia de Hureder y dijo con grande fe, ea, señores, encomendémonos al Santo Crucifixo de Lezo con una misa, y nuestra romeria, que Dios nos ayudará por esta devocion. Ofreciéronla todos, y puesta la pólvora (asi mojada) sobre unas yerbas, tomaron dos guijos y dando golpes con ellos, prendió fuego la pólvora mojada, y ardieron los palillos de pino, que tenia encima, y se hizo una hoguera, de tal manera que las yerbas verdes ardian. Calentáronse, y enjugaron la ropa, y dando gracias a Dios fueron caminando a otro puerto seis leguas de allá, a 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://landerzurutuzas-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*. Donostia: Ignacio Ramón Baroja, 1850 (Amigos del Libro Vascoren argitalpen faksimila, 1985), 240-241 orr.
Etzabek, baina, ez zuen Kristoren laguntza izan hurrengoan, Zurutuzak berak kontatu bezala: *Y que tambien ha oido decir este testigo que habiendose perdido el dicho Vicenz de Echave 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 - Honetarako, INCLAN, E.: *aip. lan.*

17 - IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasaia: hastapenak = orígenes*. Pasaia: Udala, 2009.

18 - ARChV. Pleitos Civiles, Taboada, Olvidados. 580-1, 37 au.

19 - ARChV. Pleitos Civiles, Varela, Fenecidos, 754-6.

20 - IMIZCOZ, J. M.^a: “Hacia nuevos horizontes (1516-1700)”. In: ARTOLA, M. (arg.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Donostia: Udala, Nerea, 2000, 87-180 orr.

21 - Bien inguruko informaziorako, ikus ARChV. Civiles, Taboada Olvidados 580-1. Garai hauetan euskaldunek Flandriarekin izan zituzten merkatal harremanetarako, PRIOTTI, J.-Ph.: *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, 2005,. Eta batez ere, Henry Lapeyrek 1561-1594 urte bitartean, artileak ordaindu behar zituen errege-zergen (hamarren zaharra, kasu honetan) taula: 1570 1.100.354 marai bildu baziren, 1571n 45.847 ½, 1572an 161.987 ½, 1573an 610.944 eta 1574an 318.509 ½ izan ziren. Ikus LAPEYRE, H.: “Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II”. In: *BEHSS*, 5 (1971), 181-191 orr. Eduardo Inclánek adierazten du Bilbo, Donostia, Deba edo Pasaia, Ipar Europako merkatal-plazekin kanpo-merkataritza nabarmena izan zutela XVI. mende amaieran, nahiz eta 50eko hamarkadatik beherakadan egon (INCLÁN GIL, E.: *aip. lan.*, 41-42.)

22 - ARCHV (Valladolid) Pleitos Civiles. Zarandona y Balboa. Fenecidos: 673/1.

23 - GPAH-AHPG: 3/306, 3 – 7; AGG-GAO: CO EEJ 55.

24 - Hauek guztiak Casado Alonso adituak emaniko datuak dira. CASADO ALONSO, H.: “El comercio del hierro vasco visto a través de los seguros marítimos burgaleses (1565-1596)”. In: *Itsas Memoria*, 4 (2003), 165-192 orr. Juan Martínez Iturainek gidatutako “San Esteban” eta Antonio Urkiolakoaren “San Salvador” ontziak, Lezon eta Getarian sartu ditugu, hurrenez hurren.

25 - Aurreko adibide batzuek argi uzten dute, gainera, pasaitar komunitatez gain Erreterriak bere jarduera nagusietako batzuk (nagusienak ez baziren) itsasora bideratuak zituela, gaur egun horrelakorik irudikatzea zaila egiten bazaigu ere. Beste adibide bat Onofre Isastiren 1569ko urtarilaren 5eko testamentuan dugu: GPAH-AHPG: 3-938, 37 au.-39 au. fol. (3. foliazioa).

26 - PUA: 1637-1, 10 at. fol.

27 - ARChV. Civiles. Moreno, Fenecidos, 58-9.

28 - ARChV. Reales Ejecutorias, 243-12. “Otelin” ere 1506 urtean aipatua da Milber izenekoarekin batera; Pasaia (San Pedro? Donibane?) Madalena ontziak egindako bidaian (<http://www.historyireland.com/volumes/volume9/issue3/features/?id=248>). Bestalde, 1513an, adibidez, Hondarribiko auzotar Domingo Colungak Donibaneko udalbatzarekin auzia zuen, 1511n Irlandatik ekarritako hainbat arrain lehor han saldu zituelako eta alkabalarik ez zuelako ordaindu. Archivo General de Simancas (AGS): RGS. 1513-VII, 2. kaxa, 815 fol. ARChV: Reales Ejecutorias, 235-49. ARChV: Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1330-1. Honetarako eta hurrengo adibiderako

ikus baita BARKHAM, M.: *aip. lan.* 49-53 or. HUA: E-7-I-1-4, 72 au, 73 au.-at. (1553 urtea) eta IRIXOA CORTÉS, I., *aip. lan.* 61 orr.

29 - 1488ko datuetarako, ikus ARChV: Reales Ejecutorias, 14-33, 3 at.-4 au.; 1541ekorako, AZPIAZU ELORZA, J.A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. Donostia: Kutxa, 1991, I, 342-343 orr.

30 - BARKHAM HUXLEY, M: *aip. lan.* 43, 47-48, 51-52 eta 63-65 orr.

31 - Euskaldunen eta Galiziaren arteko harremanetarako, bale-ehiza azpimarratuz, ikus AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia”. In: *Itsas Memoria*, 3, 77-97 orr.

32 - BARKHAM HUXLEY, M.: *aip. lan.*, 56-57 orr.

33 - IMIZCOZ, J. M.^a: *aip. lan.* 124 orr.

34 - PUA: 1665-3.

35 - AGS. Guerra y Marina. Secretaría de Mar y Tierra. 341/79.

36 - GPAH-AHPG: 3/2340, f. g. Bakailuaren inguruko aipamenetarako, ikus ARChV: Civiles. Zarandona y Wals, Fenecidos 192/4 (1559-1592); GAO-AGG: CO ECI 116 (1567); ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Wals. Fenecidos, 172-1 (1562-1564); ARChV. Pleitos Civiles. Zarandona y Balboa. Olvidados, 318-3 (1596-1598).

37 - Margarita Mururen senarra zen beste Juanes hau, beste “San Juan” baten jabe izan zen, galeoi baten jabe. GAO-AGG: CO ECI 404, CO MEJ 220, CO MCI CO MCI 870 eta GPAH-AHPG: 2/3101, 71 au.-at eta 3/3241, 111.

38 - AZPIAZU, J. A.: *Mercaderes...*, *aip. lan.*, I, 370-374. Iparraldekoek bale-bizarren inguruan XVII. mende amaieran zuten intereserako, ikus GPAH-AHPG: 2/1760, f. g. (1678ko otsailaren 26-a).

39 - GPAH-AHPG: 3/916, 16 au.-at.

40 - GAO-AGG: CO ECI 133. Berdin 1579an, HUA: E-6-VI-6-10.

41 - HUA: C-5-II-5-2, f. g. 1571ko martxoaren 1, eta 1573ko apirilaren 21.

42 - BARKHAM HUXLEY, M.: *aip. lan.*

43 - GPAH-AHPG: 3/2009, 121 au.-123 au.

44 - GPAH-AHPG: 3-2340, 7 au.-at.

45 - GAO-AGG: CO ECI 619 eta EEJ 28.

46 - GAO-AGG: CO MCI 581.

47 - PUA: 1627-2, 51 fol.

48 - IMIZCOZ, J. M.^a, *aip. lan.*, 127 orr.

49 - PUA: 1666-3, 133 au.-134 au. Eta auziaren inguruan, PUA: 1626-3, 71 au.-72 at.

50 - EUA: C-5-I-1-15.

- 51 - MURUGARREN ZAMORA, L: "Cuaderno de extractos de los acuerdos del Ayuntamiento de San Sebastián". *BEHSS*, 30 (1996), 291-504 orr.
- 52 - ARChV. Reales Ejecutorias, 1222-4. Antzeko kasuetarako ARChV. Pleitos Civiles. Varela. Fenecidos, 990-1 (1570-73 urteak).
- 53 - 1567an, badian zegoen Debako "Nuestra Señora de Itziar" naoa armadarako bahitu zenean, Debako Juan Gaintzak eta Donostiako Martin Cardelek zuten pleitua bale ehizara joateko.
Halaber, izen bereko naoko kapitain Domingo Sorasua debarrak, Santiago eta Esteban Santiagokoa anaiak salatu zituen, Ternuara joateko pleitatzeko hitzarmena ez betetzeagatik. Honen arabera, naoa Pasaatik atera eta bertara itzuli behar zen 1.400 barrika gantze-kin.
Bestalde, 1570ean Juan Etxezarreta kapitain donostiarrak, Elgoibar-ko Diego Zugaztiri 200 upel lumera saldu zizkion. Etxezarretaren nabioa Pasaian ainguratua zegoen, Ternuatik iritsi berria, eta biek egindako hitzarmenaren bidez, Zugaztiren bi azabretan kargatu ziren Debara eramateko asmoz eta hemendik Gasteiz eta beste hainbat lekutara bidaltzeko.
AGS. CMH. Contaduría del Suelo, 2ª Serie, L 197. ARChV. Reales Ejecutorias, 1526-13. AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social...*, *aip. lan.*, I, 334-335 orr.
- 54 - Archivo Histórico Nacional (España)(Madril): Consejos Suprimidos. Consejo de Castilla. Consejo Pleno. Archivo Antiguo, 7176-97.
- 55 - XVII. mendeko informazio honetarako, ikus GPAH-AHPG:2/1000, 260 au.-261 at.; 2/1757, 37 au.-at.; Museo Naval (Madril). Vargas Ponce, II tomoa 81 dok.; 3B tomoa, 15 dok.; eta III tomoa, 78, 79, 80 eta 91 dokumentuak.
- 56 - GPAH-AHPG:2/1761, 30 au. fol.
- 57 - ARChV. Pleitos Civiles. Fernando Alonso, Fenecidos, 1332-1, 120 au. fol.
- 58 - GPAH-AHPG: 3/295, fol. 32 -33.
- 59 - Halako hitzaren erabilera, adibidez 1531n: GPAH-AHPG: 3/301, 13 au.-14 au.
- 60 - "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, 186 au. fol. (1520. urtea).
- 61 - Mendeetan kai hauek etxeko zati bat gehiago direla ikusteko: GAO-AGG: CO ECI 605 (1582); GPAH-AHPG: 3/512, 200-201(1658); 2/1756, 19-20 (1672); 2/1758, 21-22 eta 74 1676); edo GAO-AGG: UCI 1489 (1758).
- 62 - EUA: C-5-I-1-10, 228 au.
- 63 - PUA: 1627-2, 59 au. eta hh.
- 64 - PUA: 1682-2.
- 65 - PUA: 1862-2.
- 66 - LARRAÑAGA ZULUETA, M.; eta TAPIA RUBIO, I.: *Colección Documental del Archivo Municipal de Hondarribia. Tomo I* (1186-1479). Donostia: Eusko Ikaskuntza, 1993. XXVI dok.
IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasaia: hastapenak...*, *aip. lan.*, 74-75. orr.
- 67 - CIRIQUIAIN-GAIZTARROren hitzak: "...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*. Donostia: Biblioteca Vascongada de Amigos del País, 1951. 111. orr.
- 68 - AYERBE IRIBAR, M.; eta FERNÁNDEZ ANTUÑA, C.: "Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Gipuzkoa)". In: *Itsas-Memoria*, 3 (2000), 649-663. orr.; UNSAIN AZPIROZ, J. M.^a : (arg.), *aip. lan.*, 55-58 orr.
- 69 - ITURRIOZ TELLERÍA, F., *aip. lan.*, 3 eta 136. orr. Ald. ODRIOZOLA OYARBIDE, M.^a L.: "Ontzigintza / La industria de la construcción naval". In: UNSAIN AZPIROZ, J. M.^a: *Pasaia: Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Donostia: Untzi Museoa, 1999, 146-151 orr.
- 70 - MURUGARREN, L.: *aip. lan.*, 295-296. orr.
- 71 - HUA: C-5-II-5-2 (irailak 6).
- 72 - IRIXOA CORTÉS, I.: *aip. lan.* 76. orr. eta 170 oharra.
- 73 - Era berean Errenteriako erregimenduak 1521eko otsailean egur-mozketaren inguruan adostu zuen ordenantza batek egur falta adierazten du, bai etxe eraikuntzarako baita naok edo beste fusta batzuk eraikitze ere. Ikus, IRIJOA CORTÉS, I.; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: *Errenteria a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)* (<http://www.errenteria.net/eu/html/41/3863.shtml> eskuragarri)
- 74 - ARChV. Pleitos Civiles. Pérez Alonso, Fenecidos, 1668-4. ARChV. Reales Ejecutorias, 360-15.
- 75 - ARChV. Reales Ejecutorias 360-15, 3 au. fol. IRIXOA CORTÉS, I., *aip. lan.*, 76. orr.
- 76 - GAO-AGG: CO MCI 74.
- 77 - GAO-AGG: CO MEJ 23.
- 78 - GAO-AGG: CO ECI 619.
- 79 - GPAH-AHPG: 3/310, 11 au. eta at.
- 80 - GPAH-AHPG: 3/324, 74 au. -76 at.
- 81 - GPAH-AHPG:3/312, 44 au. fol.
- 82 - INCLÁN GIL, E., *aip. lan.*, 39 orr.; ITURRIOZ TELLERÍA, F., *aip. lan.*, 16-17 eta 136 orr.
- 83 - GAO-AGG: CO MEJ 23.
- 84 - ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.; eta SESMERO CUTANDA, E.: "Informes de Cristóbal de Barros y Esteban de Garibay sobre la construcción naval en la cornisa cantábrica (1569)". In: *Itsas Memoria*, 3 (2000), 694 orr. (685-710).

- 85 - Honen inguruan, INCLÁN GIL, *aip. lan.*, 26-27.
- 86 - ARANBURU AMILLETA, A.; eta ETXEBERRIA ANDUEZA, B.: *Zeharrolak Urola Garaian*. Legazpi: Lenbur fundazioa, 2007.
- 87 - Datu gehiagorako ikus ARCHV. Civiles. Quevedo, Fenecidos, 2732-1.
- 88 - ITURRIOZ TELLERIA, F., *aip. lan.*, 30-31 orr.
- 89 - ODRIOZOLA, L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, 2002, 160 orr.
- 90 - GPAH-AHPG: 3/413, 101 au.-103 au.
- 91 - Zalantzarik gabe J.A. Saéz García dugu Pasaiaiko gotorlekuak gehien ikertu dituen historialaria. <http://um.gipuzkoakultura.net/itsasmemoria5/saezgarcia.pdf> helbidean Santa Isabel ez ezik, badia-ko gainontzeko gotorlekuak aipatzen ditu ere, eta gai honi buruz berak idatzitako gainontzeko lanak aipatzen dira.
- 92 - AGS. Guerra y Marina, Libros de Registro, Libro 51, fol. 16; HUA, E-5-II-2-2; IRIXOA CORTÉS, I., *aip. lan.*, 103 orr.; ZAPIRAIN KARRIKA, D.: Pasaia 1805-2005: 200 urteko batasuna. Pasaia: Udala, 2005, 39 eta XIV-XV orr.; eta AGS, Guerra y Marina, Secretaría de Mar y Tierra, 784, 785, 863 eta 872 sortak.
- 93 - Ikus baita AGS. CMH. Contaduría del sueldo, 2ª serie, 25. sorta.
- 94 - Ikus 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*. Donostia: Dr. Camino, 1986, 180-81 eta 185 orr.; IDEN: "La cadena del Pasaje". In: *BEHSS*, 11 (1987), 475-477 orr.; eta 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 Agintaritzaz-Autoridad Portuaria de Pasajes, 2009. Ikus baita GAO-GAO, JD IM 2/13/20.
- 95 - EUA, A-1-2, 4. pieza, 48 au.-at.
- 96 - Berriz ere Saéz Garcíaren lanak aipatu behar ditugu. Esate baterako, SÁEZ GARCÍA, J.A.: "Las fortificaciones costeras en Gipuzkoa (ss. XVI-XV)", *Itsas Memoria*, 6 (2009), 113-132 orr. 97 - PUA: 1838ko Akta liburua. VIII-31; IX-09; XII-31.
- 98 - ZAPIRAIN, D.; eta MORA J. C.: *Besarkadak = El Convenio*. Bergara: Udala, 2011.
- 99 - Lekukotasuna Iturriotzek jaso zuen, aipatutako lanean. Iturriotzek ez du zehazten jatorrizko agiria non dagoen, baina Erregeari zuzendutakoa zela adierazten du. Bailara osoko pertsonaia esanguratsuek erregearen aldeko euren zerbitzuen berri eman eta honek ekarritako zorigaitza zenbakitu zuten.
- 100 - Ooreretak Villalobosen datuak ez ezik, bere salaketak dokumentatzen eta argudioak biltzen segitu zuen. Hau dena EUA: C-5-I-3 delako espedientearen dago. Villalobosen txostena eta mapa: Biblioteca Nacional (Espainia): Mss/18654/4. Eta arestian aipatu GOIENETXE PATRON, R.: *aip. lan.*
- 101 - GARATE OJANGUREN. M.: *La Real Compañía Guipuzcoana de Caracas*. Donostia: Doctor Camino, 1990; VIVAS PINEDA, G.: "Legiones de madera: la construcción naval al servicio de la Compañía Guipuzcoana de Caracas". In: *Itsas Memoria*, 2, (1998), 267-295 orr.; 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". In: *Itsas Memoria*, 4 (2003), 369-381 orr.; ZURBANO MELERO, J-G.: "Comercio y desarrollo pesquero". In: UNSAIN, J. M.ª (zuz.): *Pasaia...*, *aip. lan.*, 32-40 orr. (15-73); ARTOLA, M.: "La rueda de la fortuna: 1700-1864". In: ARTOLA, M. (arg.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Hondarribia: Nerea ; Donostia: Udala, 2000, 198-205 orr. (181-282).
- Eta jakina, ondorengo helbidean argitaratutako laburpena: <http://www.efemeridesvenezolanas.com/html/compania.htm>. Hemen, gure artean gutxi ezagutzen edo hedatu den gertakari bati egiten zaio aipamena: venezuelarrek Konpainiaren aurka izan zuten jarrera, alegia.
- 102 - HUA: C-5-I-25-3. 1733. urtean.
- 103 - ZAPIRAIN KARRIKA, D.: *Gizarte kontrolaren aldaketak: polizia-aren sorrera Gipuzkoan*. Bilbo: Deustuko Unibertsitatea, 2009.
- 104 - HUSSEY, R. D.: *The Caracas Company. 1728-1784*. Cambridge: Harvard University Press, 1934, 2. eranskina.
- 105 - GAO-AGG: CO UCI 1631.
- 106 - GPAH-AHPG: 2/3689, 206 au.-207 at.
- 107 - GPAH-AHPG: 2/1000, 202.
- 108 - GPAH-AHPG: 3/3457, 169 au.-170 at. Donibanekeko Elozegi upelgileak eta Kasares kontramaisuak kontatuta.
- 109 - HUA E-7-II-35-10 eta E-7-II-47-8 eta GPAH-AHPG: 3/3461, 25 au.-26 at.
- 110 - GPAH-AHPG: 3/3454, 104 au.-105 at.; GPAH-AHPG: 3/3458, 50 au.-51 at.; eta GPAH-AHPG: 3/3459, 63 au.-64 au.
- 111 - GAO-AGG: JD IM 2 8 31. Antzeko gaia jorratzen da AHN. Consejos Suprimidos. Consejo de Castilla. Sala de Gobierno. Expedientes de Gobierno y Oficio, 101614 delakoan.
- 112 - Hurrenez hurren, GPAH-AHPG: 3/3449, 260 au.-261 au.; GPAH-AHPG: 3/3451, 141 au.-142 at.; GPAH-AHPG: 3/3455, 127 au.-128au; eta GPAH-AHPG: 3/3456, 190 au.-191 au. eta 226 au.-227 au; eta GPAH-AHPG: 3/3460, 87 au.-88 au.
- 113 - Iruñeako Elizabarrutiko Artxiboa (IEA-ADP): OIlo, 1685-17. GPAH-AHPG: 3/3499, 109 au.-111 au., 119 au.-120 at. eta GPAH-AHPG: 3/3450, 285 au.-286 at.
- 114 - GPAH-AHPG: 3/3450, 80 au.-81 at.
- 115 - GPAH-AHPG: 3/3449, 69 au.-70 at., 89 au.-at- eta 90 au.91 at.; GPAH-AHPG: H-349 au.-350 at.; GPAH-AHPG: 3/3449, 260 au.-261 au.; eta GPAH-AHPG: 3/3450, 10 au.-11 at.
- 116 - GPAH-AHPG: 3/3450, 24 au. ; GPAH-AHPG: 3/3451, 146 au.-147 au. eta GAO-AGG, MCI 3826.

- 117 - GPAH-AHPG: 3/3458, 52 au.-53 at.
- 118 - GPAH-AHPG: 3/3449, 240. HUA: E -7-IV-12 eta 14; E -7-I-70-5; E-7-II-45-11.
- 119 - Iturria: HUSSEY, R. D., *aip. lan.*
- 120 - ZAPIRAIN KARRIKA, D., *aip. lan.*, 54-55 orr. eta JIMENEZ DE ABERASTURI CORTA, J. C. (zuz.): *Erreterriako historia*. Erreterria: Erreterriako Udala, 1996, 108-109 orr. Ald. ZAPIRAIN KARRIKA, D.; eta IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasai: hiri-garapena*. Pasaia: Udala, 2010, 16-19 orr.
- 121 - Hurrenez hurren, GPAH-AHPG: 3/2580, 378 au.-382 at.; eta GPAH-AHPG: 3/2558, 223 au.-225 au. Elormendi gizon ezaguna zen: 1770, 1786 eta 1801ean San Pedroko udal-karguak betetzeaz gain, 1772an bertako sisa-errentatzaile izan zen. Halaber, Elormendi eta Elizondo basetxeen jabe zen.
- 122 - GAO-AGG, CO ECI 3821; GPAH-AHPG: 3/3462, 34 au.-at.; edo GAO-AGG, CO UCI 1609.
- 123 - ZAPIRAIN KARRIKA, D., *aip. lan.*, 63. orr.; MORA AFAN, J. C., *aip. lan.*, 78 orr.
- 124 - GPAH-AHPG: 3-3461, 93 au.-at. Ikus baita, PUA: 1603-1, 168 at.-170 au.; PUA: 1671-7, 1go dok. eta PUA: 1629-2, 8. dok.
- 125 - Azken honen inguruan, PUA: Udak Aktak, 5 fol. Besteei dago-kienez, PUA: Udak aktak (1793, abuztuak 9) eta GPAH-AHPG: 3/3462, 27 au.-30 au.; 1788-05-09). Ikus baita PUA: Udak Aktak, 41 fol. (1801, maiatzak 17).
- 126 - MORA AFAN, J. C., *aip. lan.*, 78 eta 102-107 orr.; ZAPIRAIN KARRIKA, D., *aip. lan.*, 75 orr.
- 127 - HUA, E-7-III-14-1.
- 128 - ITURRIOZ, F., *aip. lan.*, 201-203 eta 208 orr.; ASTIAZARAN, M.^a I.: "Iglesia parroquial de Pasajes San Pedro". In: *BEHSS*, 10 (1976), 53-95. orr.; eta MORA AFÁN, J. C., *aip. lan.*, 80-82. orr.
- 129 - GPAH-AHPG: 3/3460, 28 au.-29 au.
- 130 - SUSTAETA, J. M.: "Las tallas o incisiones de la puerta 'Lintxua' de la Basílica del Santo Cristo de Bonanza". In: *Anuario de Eusko-Folklore*, XXII (1967-1968), 186-206 orr.
- 131 - MORA AFÁN, J. C., *aip. lan.*, 43 orr. eta hh. ITURRIOZ, F., *aip. lan.*, 65-68 orr. Donibaneko aparkaleku berriak hartu du bere tokia.
- 132 - GPAH-AHPG: 3/2593, 185 au.-186 au.; 192 au.-193 au.; GPAH-AHPG: 3/3470, 85 au.-87 au. eta 129 au.-at. folioak; GPAH-AHPG: 3/3471, 132 au.-133 at.; GAO-AGG, JD IM 2/13/79; GPAH-AHPG: 3/25, 144 au.-at.; GPAH-AHPG: 3/3470, 75 au.-76 at. eta 108 au.-109 at. fol.
- 133 - GPAH-AHPG: 3/3474, 152 au.-155 au.
- 134 - PUA: Udak Aktak, 89 fol. (abuztuak 22) eta GPAH-AHPG: 3/3481, 81 au.-82 at.
- 135 - PUA: Udak Aktak, 154 at. fol.; GPAH-AHPG: 3/3482, 249 au.-256 au. eta 336 au.-343 at.; GPAH-AHPG: 3/2339, 147 au.-151 au. folk; eta GPAH-AHPG: 3/3236, 71 au.-73 au., 77 au.-80 au.
- 136 - PUA: Udak Aktak, 172, 175 eta 177 at. 1846an, ordea, Korbeta bat Donibaneko plazan eraikitzea baimendu zioten. (GPAH-AHPG: 3/3234, 162-164).
- 137 - PUA: Udak Aktak, 188 at. fol.
- 138 - GPAH-AHPG: 3/3234, 192tik aurrera.
- 139 - PUA: Udak Aktak, 4 eta 25 ; GPAH-AHPG: 3/3239, 253 au.-255 au.; eta GPAH-AHPG: 3/3240, 193 au.-194 at.
- 140 - PUA: Udak Aktak, 50 fol. (azaroak 23).
- 141 - PUA: 1671-1.
- 142 - PUA: Udak Aktak, 140 eta 166 fol. (1861-05-12 eta 1863-03-22). Ikus baita, ibidem, 168 eta 171 at.
- 143 - GAO-AGG:JD IM 23-26.
- 144 - Pasaiaiko Portuko Agintaritzaren Artxiboa (PPAA): 103 sorta, zenbaki gabeko espedientea.
- 145 - Urriak 7. PUA: Udak Aktak, 43 fol. eta hh. Ikus baita GAO-AGG, JD IT 1496/2614; eta PUA: Udak Aktak, 99, 117, 120, 162 eta 163.
- 146 - PUA: Udak Aktak, 162 fol. (1886, azaroak 12).
- 147 - PPAA: 105 sorta, 5. espedientea.
- 148 - Gaskue badiako beste hainbat enpresetan ere ibili zen (<http://www.ehu.es/ituna/pdf/ElConciertoEconomicoConElEstado.pdf>).
- 149 - PPAA: 363 espedientea
- 150 - PPAA: 27 sorta.
- 151 - PUA: Udak Aktak, 51 at. fol. eta ibidem, 67 au.-68 au. (1902, otsailak 20).
- 152 - ZURBANO MELERO, J-G.: "Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980)". In: *Itsas Memoria*, 2(1998), 338, 344-346 orr. (327-362); GAO-AGG: JD IT 4053 a 7371; eta GAO-AGG: JD IT 4053 a 7374.
- 153 - PPAA: 11 espedientea.
- 154 - GPAH-AHPG: 3/3624, 1242 eta 1243.
Vida Marítima (1904). ZURBANO MELERO, J-G.: "Una aproximación...", *aip. lan.*, 338., 341. eta 342. orr.
- 155 - PUA: Udak Aktak, 183 at. eta 230 au. fol (1917, urriak 28). ZURBANO MELERO, J-G.: "Una aproximación...", *aip. lan.* 339 orr., 53. oharra.
- 156 - HERRERAS, B.; ZALDUA, J.: "Pasaia: Industria eta Ondarea". In: ZAPIRAIN KARRIKA, D. (zuz.): *Ondare Industrialia Pasaia = Patri-*

monio Industrial en Pasaia. Pasaia: Pasaia Udal, 2007, 35 orr.
ZURBANO MELERO, J-G.: "Una aproximación...", *aip. lan.*, 342.
orr. eta PUA: Udal Aktak, 2 orr. Ascorretaz gain, San Pedro inguruetan ere Mamelena ontziolak egongo dira.

157 - PPAA. *Proyecto de varadero en Pasajes de San Pedro* espediente.
tea.

158 - PPAA: 363 espediente.

159 - HERRERAS, B.; eta ZALDUA, J., *aip. lan.*, 22-24 orr.; ZURBANO
MELERO, J-G.: "Una aproximación...", *aip. lan.*, 349-353 orr.

160 - Ontzitegien proiektu ezberdinetarako ikus PPAA 143, 333, 340
eta 343 espedienteak eta PUA: Udal Aktak, 117 at. (1928, irailak
1).

161 - Archivo Histórico Provincial de Zaragoza: P/1-147-2.

162 - *Vasconia Industrial y Pesquera, 14. Número extraordinario
dedicado a la Asamblea de Pesca Marítima Vasca* (1925-urria); 28
orr.

163 - PPAA: 28 espediente eta PUA: Udal Aktak, 155 at. (1929,
martxoak 9).

164 - PUA: Udal Aktak, 219 au.

165 - HERRERAS, B.; ZALDUA, J., *aip. lan.*, 23-24 eta HERRERAS, B.:
"Pasaia bere ondareaz = Pasaia a través de su patrimonio". In:
UNSAIN AZPIROZ, J. M.ª: *Pasaia. Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira.* = *Pasaia: Memoria histórica y perspectivas de futuro*.
Donostia: Untzi Museoa, 1999, 226 orr. (204-261).

166 - PUA: Udal Aktak, 72 au. eta 86 at.-87 au. (maiatzak 8 eta ekainak 5).

167 - PUA: Udal Aktak, 197 at. (1938, otsailak 5) eta 145 at. (1932,
otsailak 6).

168 - ZURBANO MELERO, José Gabriel: "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>

169 - Ikusi XIII. oin oharra.

BIBLIOGRAFIA ETA BALIABIDE ELEKTRONIKOAK

- ALONSO OLEA, E. (arg.): *El Concierto Económico con el Estado*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia-Euskal Herriko Zuzenbide Historikoko Institutua, 2003 (<http://www.ehu.es/ituna/pdf/ElConciertoEconomicoConElEstado.pdf>).
- ARANBURU AMILLETA, A.; eta ETXEBERRIA ANDUEZA, B.: *Zeharrolak Urola Garaian*. Legazpi: Lenbur fundazioa, 2007.
- ARTOLA, M.: “La rueda de la fortuna: 1700-1864”, ARTOLA, M. (arg.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Donostia: Udala-Nerea, 2000, 181-282 orr.
- ASTIAZARAN, M.^a I.: “Iglesia parroquial de Pasajes San Pedro”, *BEHSS*, 10 (1976), 53-95 orr.
- AYERBE IRIBAR, M.; eta FERNÁNDEZ ANTUÑA, C.: “Hallazgo de maderas de barcos de época medieval en el Boulevard de San Sebastián (Gipuzkoa)”, *Itsas-Memoria*, 3 (2000), 649-663 orr.
- AZPIAZU ELORZA, J. A.: *Sociedad y vida social vasca en el siglo XVI. Mercaderes guipuzcoanos*. Donostia: Kutxa, 1991 (bi tomo).
- AZPIAZU ELORZA, J. A.: “Los balleneros vascos en Cantabria, Asturias y Galicia”, *Itsas Memoria*, 3 (2002), 77-97 orr.
- BANÚS Y AGUIRRE, J. L.: “La cadena del Pasaje”, *BEHSS*, 11 (1987), 475-477 orr.
- 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*. Donostia: 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), 201-222 orr.
- BARKHAM HUXLEY, M.: “The Spanish Basque Irish Fishery & Trade in the Sixteenth-Century”, *History Ireland*, 9 (2001), 12-15 orr. (<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), 29-75 orr.
- BARRIO OLANO, M. eta BERASAIN SALVARREDI, I. (koord.): *El retablo de la Coronación de la Virgen. Erretería. / Ama Birjinaren Koroatzea erretratu. Erretería* (prentsan).
- CARUS-WILSON, E. M.: “The Overseas trade of Bristol”, POWER, E.; eta POSTAN, M. M. (arg.): *Studies in English trade in the Fifteenth century*. Londres: Routledge & Kegan Paul Ltd., 1966, 183-246 orr.
- 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), 165-192 orr.
- 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), 369-381 orr.
- ENRÍQUEZ FERNÁNDEZ, J.; eta 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), 685-710 orr.
- FELIÚ CORCUERA, A.; SAN BAUDELIO ARANA, J. A.: *La torre del almirante y su cadena. Bogando por la historia del viejo Passages*. Pasaia: Pasaia Portuko Agintaritzat-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*. Donostia: Dr. Camino, 1990.
- GARCÍA-ORELLÁN, R.: “Casa Ciriza contada por Don Miguel Ciriza”. *BEHSS* 38, (2004), 515-669 orr.
- 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*. Donostia: 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), 419-470 orr.
- FLAVIN, S.; eta 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.; eta ZALDUA, J.: “Pasaia: Industria eta Ondarea”, ZAPIRAIN KARRIKA, D. (zuz.): *Ondare Industrial Pasaia = Patrimonio Industrial en Pasaia*. Pasaia: Pasaiko Udala, 2007, 15-40 orr.

- 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), 3-24 orr.
- HUXLEY, S. (koord.): *Itsasoa, 3: Los vascos en el marco del Atlántico Norte. Siglos XVI y XVII*. Donostia: Etor, 1987.
- HUXLEY, S.; eta BARKHAM, M.: "Una nota acerca de cinco precios vascos documentados del siglo XVI en puertos del sur de Labrador", *Itsas Memoria*, 5 (2006), 771-773 orr.
- IMAZ, J. M.: *La industria pesquera en Guipúzcoa al final del siglo XVI* (documentos de la época). Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, 1944.
- IMIZCOZ, J. M.^a: "Hacia nuevos horizontes (1516-1700)", ARTOLA, M. (arg.): *Historia de Donostia-San Sebastián*. Donostia: Udala; Hondarribia: Nerea, 2000, 87-180 orr.
- 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. (arg.): *Bilbao, Vitoria y San Sebastián: Espacios para mercaderes, clérigos y gobernantes en la Edad Media y en la Modernidad*. Bilbo: EHU-UPV, 2005, 17-78 orr.
- IRIXOA CORTÉS, I.: *Pasaia: hastapenak (XIV-XVI. mendeak) / Pasaia: orígenes (siglos XIV-XVI)*. Pasaia: Pasaia Udala, 2009.
- IRIXOA CORTÉS, I.: "Atzeritarrak Erdi Aro amaieran: Pasaia badiako populazioen adibidea (XIV. mende amaiera-XVI. mende hasiera)", *BEHSS*, 45 (2012), 15-125 orr.
- IRIXOA CORTÉS, I.: "Portu aprobetxamendua eta gatazka: Donostia eta Pasaia San Pedoren arteko harremanak Erdi Aro amaieran (1397-1503)", *Itsas Memoria*, 7 (2012) (http://untzimuseoa.net/images/itsas_memoria_07/07_iagoirixoa_amplia_azkena.pdf).
- IRIJOA CORTÉS, I.; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: *Erretería a inicios de la Edad Moderna (1495-1544)*. Erretería: Erretería Udala, 2012 (baliabide elektronikoa, honako helbidean eskuragarri: <http://www.erreteria.net/eu/html/41/3863.shtml>).
- IRIJOA CORTÉS, I.; eta MARTÍN SÁNCHEZ, D.: "Erretería XVI. mende hasieran: merkataritza eta gizartea = Erretería a inicios del siglo XVI: comercio y sociedad", *Bilduma*, 24 (2012) (zenbaki monografikoa).
- ISASTI, Lope Martínez de: *Compendio Historial de la M. N. y M. L. Provincia de Guipúzcoa*. Donostia: Ignacio Ramón Baroja, 1850 (Amigos del Libro Vasco-ren argitalpen faksimila, 1985).
- ITURRIOZ TELLERÍA, F.: *Pasajes: resumen histórico*. Pasaia: PYSBE, 1952.
- JIMENEZ DE ABERASTURI CORTA, J. C. (zuz.): *Erretería historia*. Erretería: Erretería Udala, 1996.
- JIMÉNEZ DE ABERASTURI, I. M.; BENAVIDES, J. M.; PARDO, J.: *En los grandes bancos de Terranova*. Donostia: Txertoa, 2000.
- LAPEYRE, H.: "Algunos datos sobre el movimiento del puerto de San Sebastián en tiempos de Felipe II", *BEHSS*, 5 (1971), 181-191 orr.
- LARRAÑAGA ZULUETA, M.; eta 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 garaiak Pasaian = La familia Arizabalo: tiempos de cambio en Pasaia*. Pasaia: Pasaia Udala, 2008.
- MURUGARREN ZAMORA, L.: "Cuaderno de extractos de los acuerdos del Ayuntamiento de San Sebastián", *BEHSS*, 30 (1996), 291-504 orr.
- ODRIÓZOLA OYARBIDE, M.^a L.: "La construcción naval en Rentería: Una actividad económica de la Edad Moderna", *Bilduma*, 11 (1997), 47-80 orr.
- ODRIÓZOLA OYARBIDE, M.^a L.: *Construcción naval en el País Vasco, siglos XVI-XIX. Evolución y análisis comparativo*. Donostia: Gipuzkoako Foru Aldundia, 2002.
- PEREDA, F.; eta MARIAS, F.: "De la cartografía a la corografía: Pedro Texeira en la España del Seiscientos", *Eria*, 64-65 (2000), 129-157 orr.
- PORTUGAL ARTEAGA, X.: *Pasaia 1931-1939. Zanpatuen oroimena = Pasaia 1931-1939. La memoria de los vencidos*. Pasaia: Pasaia Udala, 2007.
- PRIOTTI, J.-Ph.: *Bilbao y sus mercaderes en el siglo XVI. Génesis de un Crecimiento*. Bilbo: Bizkaiko Foru Aldundia, 2005.
- SÁEZ GARCÍA, J. A.: "Proyectos de fortificación del puerto de Pasaia (Pasajes) en los últimos años del siglo XIX", *Itsas Memoria*, 5 (2006), 467-486 orr.
- SÁEZ GARCÍA, Juan Antonio: "Las fortificaciones costeras en Gipuzkoa (ss. XVI-XV)", *Itsas Memoria*, 6 (2009), 113-132 orr.
- 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), 186-206 orr.

- TELLECHEA IDÍGORAS, J. I.: “Rentería y el mar”, *Oarso*, 1972, 56-57 orr.
- TOLOSA BERNARDEZ, M.^a T.: “La crisis pesquera del puerto de Pasajes”, *Lurralde*, 7 (1984), 267-285 orr.
- TOLOSA BERNARDEZ, M.^a T.: “El mercado de trabajo pesquero de Pasajes: reflejo de la evolución económica de esta actividad”, *Lurralde*, 10 (1987), 231-238 orr.
- TOLOSA BERNARDEZ, M.^a T.: “La pesca del bacalao en el siglo XX: el caso de la compañía PYSBE”, *Itsas Memoria*, 3 (2000), 363-382 orr.
- TRETT, B. (arg.): *Newport Medieval Ship. A Guide*. Newport: Newport City Council – Cyngor Dinas Casnewydd, 2011.
- UNSAIN AZPIROZ, J. M.^a (arg.): *San Sebastián, ciudad marítima*. Donostia: Untzi Museoa, 2009.
- UNSAIN AZPIROZ, J. M.^a (arg.): *Pasaia: Iraganaren oroigarria, etorkizunari begira. Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Donostia: Untzi Museoa, 1999.
- UNSAIN, J. M.^a: *Euskal baleazaleak: berebiziko historia baten irudiak eta aztarnak = Balleneros vascos. Imágenes y vestigios de una historia singular*. Donostia: Untzi Museoa, 2012.
- VALDÉS HANSEN, F.: *Los balleneros en Galicia (siglos XIII al XX)*. A Coruña: Fundación Pedro Barrié de la Maza, 2003.
- VANES, J. (arg.): *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), 267-295 orr.
- 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.; eta IRIXOA CORTÉS, 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), 327-362 orr.
- <http://www.arquimagazine.com/ia/ram06maestros.pdf> (2013 martxoaren 21ean kontsultatua).
- <http://www.efemeridesvenezolanas.com> (2012ko uztailaren 15ean kontsultatua)
- http://landerzurutuza.blogspot.fr/2006_02_01_archive.html (2012ko uztailaren 1ean kontsultatua).
- <http://landerzurutuza-archives.blogspot.fr/2011/12/el-santo-cristo-de-lezo-y-la-comision.html> (2012ko uztailaren 10ean kontsultatua).
- http://en.wikipedia.org/wiki/Newport_Ship (2012ko irailaren 28an kontsultatua).
- <http://www.newportship.org> (2012ko irailaren 29an kontsultatua).
- <http://www.newportpast.com/early/castle/refs.htm>(2012ko irailaren 28an kontsultatua).

