

1001A

viage por Guipuzcoa
Al final de su etapa.
Foral (1876)

J. Mañé y Flaquer
1876 Bilbao

Biblioteca Vascongado Villa.



A distancia que separa Lezo de **Pasajes** es muy corta y fácil de andar por el monte; pero hablándole a usted con franqueza le he de decir que yo nunca la he recorrido, pues las dos veces que estuve en Pasajes siempre vine de San Sebastián, que hice el centro de mis excursiones por este lado de Guipúzcoa; y aconsejo a los viajeros que sigan mi ejemplo, pues las comunicaciones desde allí son fáciles y cómodas a la vez. He de advertir, no obstante, que Lezo, Rentería y Pasajes se comunican por medio de la rada, que, a su vez, las pone en comunicación con el mar.

Desde el cabo Higuer a San Sebastián o desde la desembocadura del Bidasoa a la del Urumea, corre paralela al mar una cordillera, que el Oyarzun divide en dos al desembocar en el Cantábrico: la de la derecha, que es la más considerable, tiene por nombre monte Olcarzu o Jaizquibel, y la de la izquierda monte Uña. El Oyarzun corre paralelo al Bidasoa, y aunque su curso es muy limitado y su caudal de agua insignificante, tiene cierta importancia militar, porque corta perpendicularmente las dos comunicaciones que de Irún se dirigen a Tolosa por Hernani y San Sebastián, y porque en su extremo occidental se halla el citado puerto de Pasajes. El Oyarzun nace en el monte Aya y collado de Biandíz y es vadeable en todo su curso. Las circuns-

R. 412

tancias indicadas y el existir una posición muy notable en la unión de las dos carreteras y entre el Jaizquibel y el Aya, sugirió a una junta de generales la idea de la construcción de una gran plaza, con fuertes destacados en la primera de aquellas eminencias y en las peñas de Feloaga, ramificación del monte Aya, con objeto de impedir o retardar por mucho tiempo la entrada de un ejército enemigo, dando abrigo y apoyo al ejército español que defendiera la frontera. Por este medio se trataba también de poner a cubierto de un golpe de mano del enemigo el puerto de Pasajes, único capaz en toda esta costa de abrigar nuestras escuadras. Pero sin la construcción de aquella plaza de armas y destruidas las defensas del citado puerto, el Oyarzun pierde toda importancia estratégica y quedan desamparadas y a merced del enemigo la villa del mismo nombre, Rentería y Pasajes, en cuanto los españoles abandonen el monte Aya.

El canal que, como he dicho, separa los montes Jaizquibel y Uña lo forman tierras altas y escarpadas, impropias para la vegetación y cubiertas sólo a trechos de carrascas. De las que están en la boca, por la parte del mar, arrancan dos puntas bajas, de piedra, en direcciones opuestas que estrechan la entrada. Los naturales del país llaman a la oriental punta de Arando Grande, y a la occidental de Arando Chico, por ser extremos de dos peñascos descubiertos, mayor el uno que el otro. La entrada del puerto es tortuosa y su primer ramal corre en dirección del sureste, formando un seno considerable al oeste y la *cala Bursa* casi al este. La entrada tiene muy buen fondo, y aunque parece que disminuye algo, es siempre capaz para toda clase de buques. A poca distancia, hacia el sur de la entrada, se encuentra otra punta llamada de Cruces, tal vez por una cruz de hierro que está fijada como a una cuarta parte de la altura del empinado monte, de cuyo pie sale dicha punta. Desde aquí hasta el puerto no se encuentra sino el castillo de Santa Isabel y una casa-torre, entre cuyos edificios se halla el fondeadero para buques mayores, extendiéndose en circuito de una legua la hermosa playa de La Herrera, Lezo y Rentería que bañan las aguas en los flujos ordinarios. La figura de la gran ría o puerto es bastante extraña; tiene como cuatro brazos en el exterior: el de la derecha entrando por el canal se dirige al oeste y va al muelle de La Herrera; el de la izquierda, que se encamina al este, es el más ancho y desigual y tiene unas 3.300 varas contadas desde la torre de Lezo, a cuya inmediación, viniendo por el canal, vuelve al oeste, se introduce en otro brazo, tuerce al sur y se dirige a Rentería. Además de los mencionados, hay otro brazo que va casi en dirección de la entrada del puerto inclinado al oeste y finaliza en el molino de Juanchena, teniendo unas 900 varas la balsa principal. En general todo este gran puerto le cubre la marea alta con tres pies de agua cuando menos, y como está rodeado de montes más o menos altos, queda resguardado de todos los vientos; de manera que, en pleamar, se navega por él con lanchas como si fuera un estanque. El ancho medio de esta desigual concavidad podrá considerarse de unas 400 varas.

Hasta el siglo XV, fue conocida esta rada con el nombre de puerto de Oyarzun y hoy de Pasajes por haber tomado el nombre de dos pueblecitos o barrios, llamados Pasaje de Aquende el uno y Pasaje de Allende el otro. Esta hermosa rada natural, como la de San Carlos de la Rápita en el Mediterráneo, ha sido objeto de planes y proyectos innumerables para aprovechar, con auxilio del arte, los favores de la naturaleza y convertirla en puerto cómodo y seguro para la marina mercante y refugio para la marina de guerra. Su proximidad a la frontera francesa ha sido causa de que Pasajes fuera muy codiciado por nuestros vecinos, y cuando Napoleón I vio el deplorable estado en que se hallaba, concibió desde luego la posibilidad de convertir la bahía en un gran puerto, pero a condición de que se evitara el desagüe que ahora tiene en ella el Oyarzun, y creyó que se podría conseguir abriendo un túnel en el Jaizquibel, en el punto conocido por los Molinos, que no ofrece gran dificultad. Así se evitaría que el Oyarzun arrojara incesantemente en la bahía una cantidad de tierras y piedras que hacen muy difícil y muy costosa la limpieza, y que algunas veces han amenazado con inutilizar la rada, pues la destrucción del arbolado en los montes cuyas aguas recoge aquel río aumenta la impureza de éstas con el arrastre cada día creciente de cantos y tierra mal contenidos.

Vencidos estos obstáculos, no había más que hacer en el interior las construcciones necesarias para convertir la bahía en un magnífico puerto; pues que en él las tempestades más violentas no llegan a sentirse. El mar, antes de penetrar en la ensenada propiamente dicha, gasta sus fuerzas en violentos choques contra uno y otro lado del canal de entrada que está provisto de tajamares naturales; así es que las olas, cuando llegan al interior, han calmado sus furiosos. Por otra parte, el canal permite el paso de los buques del mayor tonelaje y más grandes proporciones.

Estas circunstancias han tenido siempre en aliento a los que se interesan por la prosperidad de España, y en particular por la de la provincia de Guipúzcoa, y nunca cesaron, según llevo dicho, los proyectos y los planes para transformar la bahía de Pasajes en un buen puerto. En febrero de 1870, la provincia alcanzó autorización del Gobierno para ejecutar un gran plan de limpieza y mejora. Una sociedad particular obtuvo la concesión de los trabajos, que fueron llevados con actividad y que habrían concluido ya, a no haberlos interrumpido la guerra civil.

Según el proyecto de las obras hacenderas, formado por el ingeniero don Manuel Peironcely, aquéllas no debían tener por objeto mejorar la entrada del puerto ni aumentar la seguridad de los buques fondeados en el mismo, puesto que, bajo ambos aspectos, sus condiciones naturales llenaban todos los deseos. En cambio, no sucedía lo mismo por lo que se refiere a los medios de carga y descarga de los buques, ya que, desprovisto absolutamente de aquéllos, el puerto de Pasajes, tenían que hacerse dichas operaciones de un modo que bien merece llamarse primitivo.

A fin de facilitarlas se habían propuesto distintos medios, pero en el proyecto citado se adopta como el mejor la construcción de una dársena en la ensenada de La Herrera; porque esta construcción a las ventajas que tienen todas las de su clase, que son el que los buques se hallen constantemente a flote y atraquen a los muelles manteniéndose a una altura uniforme, reúne la de su proximidad a San Sebastián y la de poderse enlazar con facilidad al ferrocarril del Norte. Fijase la profundidad de dicha dársena en 8 metros, su anchura en 110, y en 600 su longitud. La dársena está incomunicada con el resto de la bahía por un dique provisto de una abertura o esclusa de 18 metros de luz, cuyo claro se cubre con una puerta de palastro que sólo se abre a la hora de pleamar para la entrada y salida de buques, permaneciendo cerrada en las horas restantes con el fin de retener en el interior el nivel del agua a la altura que se desea.

Establécese además en dicho proyecto, y con el fin de que los buques en cualquier estado de la marea puedan dirigirse a la boca de la dársena, un canal dragado en el fango, de unos 600 metros de longitud, y 140 de latitud, prolongación en cierto modo del que sirve de comunicación entre el mar y la bahía. Sobre los muelles de la dársena hay vías férreas para la circulación de los vagones que han de transportar las mercancías, que van a enlazar con el ferrocarril del Norte. Delante de la ribera de Ancho se ensancha la explanación de este ferrocarril de servicio para establecer almacenes y un muelle-embarcadero saliente, de 100 metros de longitud y 10 de latitud, terminando en martillo. Finalmente se propone la demolición de la calzada o escollera que va de Echeverri a Salinas, cruzando la ensenada de La Herrera, atendiéndose al servicio que presta por medio del dique de cierre.

Conforme el mismo proyecto, dejan los muelles alrededor de la dársena una ancha faja de terreno robado a la ensenada que, unida a la que queda entre el que se llama desembarcadero de La Herrera y el muelle que constituye la cabeza de la dársena por el lado del oeste, forma una superficie de 11 hectáreas y media, espacio muy suficiente para el establecimiento de almacenes, tinglados, vías de servicio de toda especie y grúas fijas y móviles. Toda esta zona necesita, sin embargo, ser levantada a la altura de los pavimentos por medio de terraplenes compuestos principalmente de los productos del dragado.

Calcula el autor del proyecto en 16 millones de reales próximamente el coste de las indicadas obras; pero como las hay de tal naturaleza que merecen el nombre de urgentes, al paso que otras pueden aplazarse para cuando lo exija el movimiento creciente del puerto, de ahí que no pase de 9 millones el importe de las primeras. Se propone la ejecución de estas obras en cinco años o campañas, pudiendo empezarse a explotar el puerto desde principios del segundo año de trabajo. Tal es el proyecto que se presentó a la Diputación de Guipúzcoa y fue aceptado por ésta en



todas sus partes, puesto que con él se satisfacen con mucho exceso las necesidades de un movimiento mercantil de 100.000 toneladas.

A fin de sufragar las obras proyectadas en el puerto de Pasajes, la Diputación de Guipúzcoa abrió una suscripción de ocho millones de reales, desembolsables por iguales partes en cuatro años, dividiendo el capital suscrito en acciones de 2.000 reales, de las cuales la mitad habían de ser permanentes y la otra mitad amortizables. Los suscriptores debían constituir la *Sociedad de Fomento* del puerto de Pasajes, realizando las obras y explotándolas por espacio de 25 años, y en este concepto les pertenecían los productos que rindiere el puerto por todos los conceptos explotables. Pero como si esto no fuese bastante, la Diputación prometió que si los productos del puerto no alcanzaran a cubrir en fin de cada año el 5 por 100 de interés al capital desembolsado, la provincia entregaría a la sociedad el déficit. Cuando los productos líquidos alcanzaran a más, entonces debían aplicarse los excedentes por mitad a dividendo de las acciones permanentes y a amortización de las amortizables, y finalmente extinguidas las amortizables, la mitad del excedente no aplicado a dividendo activo debía corresponder a la provincia.

Al escribir estas líneas las obras están bastante adelantadas y es posible que al imprimirse se utilicen ya para el tráfico de carga y descarga. ¡Quiera Dios que estas obras vuelvan a Pasajes su perdida importancia!

Pasajes la tuvo muy considerable y llegó a ser uno de los primeros puertos del Océano cantábrico después del descubrimiento de las Américas, y de su pasada grandeza no pueden dar una idea la actual decadencia de su población y el escaso movimiento de su puerto. De aquí salió, a mediados del año 1730, la primera expedición de la famosa **Real Compañía Guipuzcoana de Caracas**, sociedad que merece llamar la atención de cuantos se interesen en el glorioso pasado de nuestra España y deseen conocer el grado de esplendor que llegó a tener esta pequeña provincia.

La Real Compañía se formó mediante convenio de 25 de setiembre de 1728 entre el ministro Patiño, que lo era del rey don Felipe V, y don Felipe Aguirre, guipuzcoano: el convenio tenía 18 artículos y 24 las bases constitutivas. La creación de esta Compañía tuvo por objeto impedir principalmente el comercio ilícito de los extranjeros, y en particular de los holandeses, que desde las Islas de Curaçao y Buen Aire inundaban con sus géneros la provincia española de Venezuela. Además, se proponía tam-



En camino vecinal que corre al lado de la bahía nos llevará de San Pedro a la carretera que va de Irún a San Sebastián. Al llegar a ella, se nos presenta al frente, un poco a la derecha, el pueblo de **Alza**, de unas 1.200 almas, situado en una loma, entre la bahía de Pasajes y la sierra de La Magdalena. Este pueblo, puramente agrícola y de escasa importancia, adquirió celebridad en toda España y en el extranjero durante la primera guerra civil dinástica.

El 6 de junio de 1836, dice Madoz hablando de estos sucesos, se presentaron las fuerzas carlistas en esta población y en Carzo contra los españoles e ingleses que Evans mandaba. Trábadala refriega fue sangrienta y tenaz; la artillería hizo entre los carlistas gran destrozo; por fin se retiraron, siendo notable su pérdida. Volvieron a arremeter el 9 sobre la izquierda de las fuerzas de Evans, que se apoyaba en la cordillera al este de Pasajes. El lord John-Hay defendía este punto con la fuerza de su real marina que había hecho desembarcar y un batallón español al mando de Araoz. Antes de amanecer empezó la acción, y la artillería jugó como en el combate anterior, disminuyendo considerablemente las filas carlistas que dejaron los campos de Alza y Rentería sembrados de cadáveres, entre ellos muchas mujeres

y niños a quienes habían obligado a asistir para la conducción de heridos y otros quehaceres. La pérdida de las tropas de la reina fue también considerable. Todos los buques británicos surtos en las aguas de Pasajes tuvieron parte en esta acción, arrojando con mucho acierto bombas y granadas a las filas de don Carlos. El día 1 de octubre del mismo año, cargaron vigorosamente de nuevo los carlistas, sobre todo la línea desde Alza hasta las Herrerías. Los ingleses se echaron sobre ellos, los envolvieron en su segunda carga, y ayudados de los disparos de las baterías de Alza, les obligaron a retirarse con grave pérdida y costándoles mucho trabajo desembarazarse del vencedor.

No desmayaron por esto los carlistas, sino que reprodujeron el combate. Otamendi, que acababa de traer un refuerzo de chapelchurrís (6), se arrojó a él ciegamente; pero también fue rechazado dejando muchos muertos. El mismo Otamendi y otros jefes recibieron heridas que les inutilizaron y fueron trasladados a Irún, donde murieron de sus resultas. El coronel inglés Wallfield a la cabeza de los lanceros británicos cargó con bizarría, arrojando a los carlistas desbandados por los derrumbaderos y barrancos, mientras les acuchillaban en la fuga los rifles y tropas españolas. Durante la refriega ocurrió un suceso que contribuyó a desconcertar a las tropas carlistas; estalló una granada entre los arcones de su artillería y la explosión causó la muerte de más de veinte hombres que se hallaban en las inmediaciones. En tal confusión, y no sabiendo a qué atribuirse semejante catástrofe, concibieron sospechas de que un oficial inglés que estaba en su servicio había dado lugar maliciosamente a la explosión, y esto bastó para hacerle víctima, arcabuceándole en el acto.

En 1874, Alza fue fortificada por los liberales y conservada durante toda la guerra. Al suroeste de Alza, y como a dos kilómetros, se levanta el monte de San Marcos en cuya cumbre los carlistas construyeron una especie de ciudadela que no abandonaron hasta el mes de marzo de 1876 después de la entrada de don Carlos en Francia.

De aquí a San Sebastián hay una legua escasa de camino, que por ser fácil y pintoresco algunos andan a pie. Para ir de Irún a San Sebastián en este viaje de recreo nos hemos valido de los antiguos medios de locomoción, siguiendo los caminos carreteros; pero hay otro modo de hacerlo más cómodo, aunque no tan pintoresco, que es valiéndose del ferrocarril del Norte.

(6) Tropas irregulares carlistas que llevaban boinas blancas, de chapel (la *c* se pronuncia *ch*) boina y *churi*, blanco. A los irregulares liberales se les llamaba chapelgorris, de chapel o chapel, boina y gori o gorri, encarnada.

Digamos algo de esta vía férrea, que por las dificultades de su construcción y la manera como han sido vencidas es una de las más notables de España y quizá de Europa. El trozo que comprende esta provincia, desde la orilla izquierda del Bidasoa a la divisoria que se halla entre Cegama y Alsasua, tiene unos cien kilómetros y en él son numerosas, importantes y hasta sorprendentes las obras de fábrica y las subterráneas. 32 son los túneles que ocupan un espacio de más de 14 kilómetros. Es notable el puente de piedra sobre el Bidasoa, al que siguen más de 40 obras de la misma naturaleza. Los viaductos son también en gran número, y dignos de llamar la atención los de la Salera y Ormaetegi. Pero donde se ven las grandes dificultades de la construcción es en el trecho que media desde Beasain a Alsasua, en cuyos 45 kilómetros existen 23 túneles y los dos ya citados viaductos. Este viaje subterráneo con intermitencias de luz produce un estado fisiológico extraño, y he de confesar que poco agradable. En el mismo trecho son numerosos y notables los muros de sostenimiento en las entradas y salidas de los túneles hechos con gran perfección, casi artísticamente y venciendo dificultades de construcción que rayan en prodigios.

Las obras de este ferrocarril dan una idea de la naturaleza del país, tan montuoso y de valles tan estrechos, que bien pudo merecer el nombre de pozo de montes (7), y al mismo tiempo revelan que no han degenerado los guipuzcoanos en su habilidad para construir vías de comunicación, de que gozan fama muy antigua. El ya citado Mr. Bourgoing decía lo siguiente: «La diferencia entre los últimos caminos de Francia y los primeros de España, en 1793, era favorable a estos últimos. Los caminos de Vizcaya (8), a lo menos los que la atraviesan del norte al me-

(7) La etimología de la palabra Guipúzcoa ha dado ocasión a los etimólogos para lucir la facundia de su inventiva y los vuelos de su imaginación. Para el señor Cortés, en quien el arabismo pasó a ser una monomanía. Guipúzcoa viene de *Gui-Pasach*, que en árabe significa «tránsito o pasaje», suponiendo que los árabes le dieron este nombre por servir de paso a los pueblos que atravesaban el Pirineo por aquel lado de la Península. En primer lugar, al hablar de Navarra, ya le manifestado a usted que Roncesvalles fue siempre un punto de paso para todos los pueblos que invadieron la provincia; luego no es natural que los árabes, que tan poco tiempo estuvieron en Guipúzcoa, le dieran el nombre, y que este nombre dado por los enemigos lo aceptarán los naturales del país, renunciando al que ellos le habían dado o anteriormente habían aceptado. Ultimamente, supuesto que la palabra Guipúzcoa tiene una significación en lenguaje vasco, es decir, en el lenguaje de sus pobladores, no veo porque se ha de ir a buscar la etimología del nombre en una lengua extranjera y de enemigos. A mi juicio, la etimología más racional es la que hace derivar la palabra Guipúzcoa de las vascongadas *Egui-puzoa*, que significa «pozo de montes». Y en realidad, los montes de esta provincia son tan numerosos, tan altos, y están tan cerca unos de otros que forman como un conjunto de pozos.

En documentos antiguos se encuentra escrita la palabra *Ybuzcoa* y también *Lipúzcoa*; pero podemos suponer que son corrupciones de Guipúzcoa por ser posteriores al uso de la palabra.

(8) Los extranjeros y aun mucho españoles han dado el nombre de Vizcaya a las tres provincias hermanas, y el de vizcaínos indistintamente a los naturales de cualquiera de ellas.

diodía, pueden ser citados como los mejores de Europa. Pocos países ofrecen más dificultades para estas construcciones. Vizcaya, contigua a los Pirineos, que aquí se presentan menos elevados que hacia el centro y su parte oriental, parece ser una vasta prolongación de estas montañas hasta los límites de Sevilla. Para trazar los caminos ha sido necesario suavizar rápidas pendientes y evitar con destreza lomas escarpadas. Un terreno de esta naturaleza exigía que el constructor desplegara una gran habilidad, un arte infinito, y las tres provincias de Vizcaya lo han logrado, reuniendo sus fuerzas con este objeto como las reúnen siempre que se trata de un interés común. Esta parte de España, que forma un gran contraste con el resto de la Península, merece que le dedique algunas observaciones particulares...» Como se ve, las provincias vascongadas gozaban fama de tener los mejores caminos de Europa mucho antes de que el resto de la Península tuviera caminos algo regulares, si es que hoy los tiene, y mucho antes también de la creación del cuerpo de ingenieros civiles, plantel de políticos, de economistas y de autores dramáticos.

La comarca que hemos recorrido es pintoresca, sea cual fuere el medio de locomoción de que nos valgamos. Los 10 kilómetros que separan Irún de Rentería los recorre el ferrocarril cruzando varias veces la carretera, atravesando el collado de Gainchurisqueta por medio de un túnel de 600 metros, salvando el Oyarzun merced a un puente de 40 metros, frente de Lezo, ocultándose luego en otro túnel de 195 metros, para llegar de sorpresa a la rada de Pasajes, cuya extremidad recorre sobre un malecón. Luego penetra por una sucesión de pequeñas trincheras, dominadas por colinas cubiertas de exuberante verdura, y así descendiendo al valle del Urumea, poblado de jardines y sembrado de hermosas quintas. Entonces oblicúa hacia el sur, para detenerse en la estación que se halla a la orilla derecha de la ría. Esta comarca que hemos recorrido, y que forma lo que he llamado el cuello del ánfora, es preciosa y característica. La componen tres valles, o si usted quiere un valle y dos medios: el valle de la derecha del Urumea, todo el valle del Oyarzun y el valle de la izquierda del Bidasoa. A la salida de Irún se presenta a nuestra derecha, majestuoso e imponente, el Jaizquibel que nos acompaña hasta Pasajes, donde nos confía al Ulía que nos ha de guardar de los furioses del inquieto, del indomable, del fiero Mar Cantábrico. A nuestra izquierda, y sucesivamente, encontramos plantados e inmóviles como gigantes centinelas que vigilan el camino el Aya, el Andarregui, el San Marcos, el Choritoquieta, y la sierra de la Magdalena, coronada por los fuertes de Ametza y la Reina.

Pintoresca es, vuelvo a decir, esta comarca, este valle ondulado y prolongado, especie de canal que ha servido de paso y de campo de batalla a tantos pueblos y razas; pero lo era mucho más cuando las necesidades y malas pasiones de los hombres no ha-

bían destruido los grandes bosques que cubrían sus laderas y los pintorescos caseríos que las poblaban. Las guerras y la desamortización han despoblado aquí, como en el resto de España, las montañas de la riqueza forestal que hoy tanto echamos de menos. La destrucción empezó después de las guerras contra la República y el Imperio: aunque castigados ya los bosques por los ejércitos beligerantes, el mayor daño se hizo por la necesidad en que se vio la provincia de apelar a la venta de parte de sus montes a fin de cubrir los cincuenta millones de reales que había gastado en aquella lucha para defender la independencia de España. Después la desamortización acabó esta obra destructora de los montes de aprovechamiento común. No hay duda que también ha contribuido a ello la necesidad de producir la gran cantidad de carbón vegetal que se gastaba en las muchas herrerías del país; pero para evitar estos daños las juntas forales, desde mediados del siglo pasado, fomentaron la repoblación de los montes abonando un cuartillo de real por cada planta; mas en nuestros días se ha abandonado este estímulo, al paso que por otros medios se ha favorecido la destrucción. Esta también, es preciso decirlo, se debe en parte a las necesidades del aumento de la población que exigen mayor extensión de terreno cultivable, exigencia que no se puede satisfacer sino disminuyendo la del que estaba destinado a bosque. Hoy sólo unos 40 pueblos de Guipúzcoa tienen montes de aprovechamiento común, dedicados en parte a producir leña para combustible de los vecinos y parte a pastos y helechos para el ganado.

Ya he indicado a usted que durante la última guerra se destruyeron a centenares las caserías de esta comarca, y esto nos lo están diciendo con su triste aspecto las muchas ruinas ennegrecidas por el fuego destructor en el trecho que hemos recorrido.

La casería o caserío aquí, lo mismo y aún más que la *masía* en nuestras montañas de Cataluña, es una necesidad del cultivo en país tan accidentado: es la unidad de la población rural y como el baluarte de la familia agrícola, con ciertas reminiscencias de la familia patriarcal. En Guipúzcoa la propiedad está sumamente dividida; así es que son muchos los pequeños propietarios que tienen necesidad de ser cultivadores de sus tierras para poder vivir de sus productos. Los medianos y grandes propietarios por punto general tienen sus propiedades divididas en caserías, situadas en distintas comarcas, y ellos acostumbran a vivir en la población más inmediata a sus tierras o en aquella porción de tierra de mayor importancia entre sus propiedades. Los propietarios que no cultivan sus tierras las dan en arrendamiento a pagar en dinero o en frutos, y algunas veces parte en dinero y parte en frutos. También se hace la explotación en aparcería o a media ganancia; pero esto es en la parte baja de la provincia, donde se cultivan los manzanares para hacer la sidra. Los arrendamientos de fincas son generalmente antiguos y pasan de padres a hijos, quedando establecida por costumbre una especie de co-participación. El colono hace los cultivos, y cuando no son suficien-

tes los brazos de su familia, acuden los vecinos a ayudarle y él a su vez les presta idéntico servicio: es lo que en Cataluña llamamos *a torna jornals*. En muy raros casos se recurre a los jornaleros retribuidos, cuyos salarios se suelen pagar a seis u ocho reales diarios. Las caserías, si son de alguna importancia, suelen tener uno o varios criados de labranza, hijos también de labradores. A los que desempeñan tal empleo se les llama en lengua del país *morroya*; viven en la casa cual si fueran de la familia y cobran una pequeña retribución al año. La alimentación en las caserías suele ser muy frugal: por la mañana se desayunan con leche y pan de maíz, al medio día potaje con un poco de carne de tocino o cecina, es decir, carne de vaca salada, y por la noche legumbres, u otra vez pan de maíz mojado en leche. Los primogénitos de los arrendatarios suelen vivir con sus padres y ayudarles en sus tareas; los demás, si no tienen ocupación en la casa, pasan a las poblaciones a aprender oficio, o carreras muy cortas si muestran buena disposición para las letras, y muchos de ellos pasan a Ultramar a probar fortuna.

Se me olvidaba decir a usted que en los puntos donde no hay montes de aprovechamiento común, los dueños de las fincas ceden al casero un pedazo de monte, a fin de que saque de él leña para su familia y helecho y árgoma para su ganado, sin que esto aumente la renta que paga al propietario. Así, con esta generosidad por parte del dueño y con esos arrendamientos que pasan de padre a hijo, se conservan las relaciones amistosas y cordiales entre propietarios y arrendatarios, que viven durante muchas generaciones como si fueran de una misma familia.

La población de esta comarca se distingue por la belleza de sus formas, la cultura de su trato y la severidad de sus costumbres. He tomado tres tipos para darle a usted una idea aproximada del aspecto físico y hasta se puede decir moral de esta noble raza. El anciano es un octogenario que vivía en una casería cerca de la frontera de Navarra. Aunque representa a un hombre ya entrado en años se nota en su semblante y en su actitud un vigor que no suelen tener a su edad los habitantes de las ciudades. Cubre su cabeza un sombrero de fieltro ordinario; viste chaqueta de pana oscura, y sobre sus espaldas caen las largas guedejas de su aún poblada cabeza. El chaleco es de la misma tela que la chaqueta; ciñe su cintura una faja de lana azul oscuro y por entre ellas asoma la camisa blanca de lienzo del país. El calzón corto es de pana azul muy oscuro; cubren sus piernas medias de lana gris y calza alpargatas en forma de zapato.

La joven es de Lezo, de 25 años de edad y aparece sentada en una silla rústica de rúmbres de las que se suelen fabricar en las mismas caserías. Se ocupa en hilar lino del país, que regularmente sirve para tejer la ropa blanca que forma parte de su dote. Peina al estilo de las sirvientas, con las trenzas caídas a la espalda, cubiertas coquetamente en el arranque de la cabeza con un pañuelo de hilo, negro, listado de blanco. La chaqueta,



Joven labriega de Lezo.



Joven labriego de las
cercanías de San Sebastián.

que aquí llaman marinera, es también blanca; el pañuelo que cubre sus hombros es de seda, amarillo anaranjado, con pintas coloradas de forma circular. El vestido es de percal de color de chocolate y el delantal morado, con listones blancos. Calza alpargatas blancas de hechura de zapato, con un bordadito de lana de colores en la parte superior.

El grabado que sigue, representa a un joven de 23 años, del término municipal de San Sebastián, nacido en el *Errotachiqui* (molino chico), que se halla situado en la margen derecha del Urumea, a poco más de un kilómetro del puente de Santa Catalina. Su actitud es la que naturalmente escojen los jóvenes, cuando no tienen ocupación particular que les distraiga. Su aire es meditabundo: quizás le apene algún disgusto; quizás su imaginación se goza en las ilusiones propias de su edad. En secreto y con toda reserva le diré, que el joven y la joven estaban juntos, uno al lado del otro, en el momento de retratarse, y esto pudo ser algo más que una simple casualidad, y esto pudo influir también en la expresión de su rostro. Lleva el joven en la cabeza la boina azul, característica del país; la camisa de hilo blanco, con cuello y puños doblados, aparece debajo de su chaleco de paño negro. He de advertir a usted que en la montaña los jóvenes labradores no llevan el cuello y puños de la camisa doblados, lo cual es ya una especie de lujo, ni el chaleco tan cerrado. La mano izquierda del joven, que es mayorazgo de una buena casa de labranza, descansa en la faja, cuyas puntas salen por debajo y caen un poco hacia el lado izquierdo, y le hago notar a usted estos detalles, porque son característicos en el traje de los jóvenes de este país. El pantalón es de dril o de género de hilo listado. Calza abarcas, cuya cinta o cuerda sujeta el pie o mantilla, que es un envoltorio de lana ordinaria que le cubre los pies y las piernas. Son los dos jóvenes de buenas formas, agraciados, modestos y decorosos en sus palabras y actitudes, y estos son los tipos más comunes en este país y particularmente en esta comarca.

El temperamento más general de los naturales de Guipúzcoa, según el doctor Sagastume, es el linfático, debido al parecer, más que a otras causas, al clima, y sobre todo a la mucha humedad de la atmósfera. Sin embargo, este temperamento propio de los jóvenes que produce fisonomías hermosas y hasta distinguidas en las últimas clases, se modifica con la edad. Principia a declinarse desde el temperamento rudimentario y no bien definido del niño, combinándose con el nervioso; se desarrolla en la segunda infancia, y llega a su plenitud en la adolescencia. Pero desde esta época, particularmente en los hombres, el temperamento linfático va cediendo poco a poco su lugar al sanguíneo, y al llegar el individuo a su completo desarrollo, el temperamento tiene más de sanguíneo que de linfático. Las labores del campo y los juegos favoritos de estos aldeanos les dan una constitución muscular envidiable, y a ella deben sus viriles formas, su notable robustez y agilidad, y su fortaleza así para los trabajos de la paz como

para las fatigas de la guerra. Y es de notar que, a pesar de las condiciones del clima, frío y húmedo por lo general, y de la insuficiencia de la alimentación, son aquí poco frecuentes los casos de escrofulismo.

En las mujeres el temperamento linfático es aún más general y caracterizado, no participando tanto como los hombres del temperamento sanguíneo y sí del nervioso propio de su sexo. Y la atonía y morosidad física que produce este temperamento se combate aquí con el género de vida que llevan, dedicándose a los trabajos corporales al igual que los hombres; pues se las ve en el campo manejando la laya con una fuerza y una destreza que darían envidia a nuestros más famosos labriegos. Así resulta que su sistema muscular adquiere gran fuerza y robustez, que contrasta con la notable blancura de su tez, su color rosado y su fisonomía dulce y simpática, que parecen más propias del sibaritismo de los salones que de las rudas faenas del campo.

