

En torno a los

es puertas donostianos. San Pedro Passaio: Vasconis,  
 vol. Monografía de la Sociedad<sup>41</sup> de Oceanografía

que amenazaba al puerto de Hernani, durante que fase de aquel surgió al pie de Urgull la hijuela de esta villa?

Hemos hecho constar antes las dificultades que surgen al tratar de situar cronológicamente las fases de esta formación. Sin embargo, vamos a tratar de hallar algún dato que permita conjeturar, aun con la ineludible imprecisión, alguna hipótesis aclaratoria. Creemos que el barrio de San Martín puede facilitar alguna indicación en este sentido.

Junto a los muros de una villa fortificada, se aglomeraba por concreción el suburbio; al principio albergue de los habitantes que el severo ritual del cierre de puertas dejaba fuera del recinto; residencia también de gentes que, sin abdicar las ventajas que en caso de guerra les ofrecía la cerca de la población fuerte, querían en tiempo de paz disfrutar de una on.úmoda libertad de acción de que carecían los ciudadanos de intramuros. Esta barriada, en general, se cristalizaba al contacto de las murallas, prolongándose en el sentido de las líneas de vida que son las rutas. Un caso particular de esta regla es el de la villa ribereña, cuyo suburbio brota en la margen opuesta del río, al extremo del puente o paso de barcas.

En este caso especial de San Sebastián, vemos a la villa encaramada en el montón de arena y tierra que la acción conjunta de mar, viento y lluvias ha aglomerado al pie del Urgull. Las murallas en su torno servirían no sólo para defensa contra posibles enemigos, sino también contra los periódicos asaltos de las pleamares más o menos vivas. En frente, al lado opuesto de la estrecha lengua de arena, vemos el suburbio, alejado del casco de la villa, en un punto en que el camino que a tierra conduce comienza a elevarse sobre el nivel general del istmo. ¿Qué impedía construir en el arenal? Sabemos que posteriormente a 1476, con motivo de las nuevas fortificaciones, y en particular en el siglo XVII con el de las obras exteriores, aunque el capitán general de Navarra don Juan de Cardona opinaba en 1609 que se podía levantar dicho impedimento, (1) se impuso esta prohibición, pero antes de esto sólo el mar con sus invasiones periódicas pudo impedirlo, impulsando así la erección del arrabal en el punto topográfico indicado.

Por otra parte, el fuero concedido a San Sebastián en 1150 ó 1180 por Sancho el Sabio de Navarra, nos indica explícitamente que en aquel tiempo la comunicación con tierra era ya transitable, ya que en el mismo se habla de las mercaderías que a San Sebastián llegaban por mar y por tierra. De lo que antecede podemos deducir que si bien al concedérsele el fuero a la población, la península sobre que se asentaba estaba ya formada, todavía algún tiempo después de su fundación, el istmo era invadido en ciertas ocasiones por el mar, de modo tal que resultaba temerario el levantar edificaciones en él.

Y ya que del Fuero de Sancho el Sabio hemos hecho mención, digamos también que el detallado arancel de pagos de derechos de hospedaje que en el mismo se incluye, revela la existencia de un comercio muy anterior al otorgamiento de este diploma, ya que los artículos mercantiles en tránsito por un lugar no pueden presumirse, y menos improvisarse su comercio, ya que son consecuencia de las producciones y necesidades de las regiones cuyo tráfico pasa por aquel punto.

Este mismo derecho de hospedaje o estolaje, citado en el fuero ¿no es una prueba del papel que de depósito provisional tuvo en su origen San Sebastián? Respecto a

(1) "... por haberse hasta ahora (1609) prohibido en el arenal de fuera no se pudiesen fabricar casas ha habido y hay estrechez de ellas, y haciéndose el castillo cesan los inconvenientes que obligaban a esto, permito que cuando esté acabado y en defensa dicho castillo, se puedan fabricar en el dicho arenal casas; con que las que se fabricasen estén distantes de la muralla de la dicha villa 150 pies, de a tercia cada uno». (Informe] del Capitán General de Navarra don Juan de Cardona, sobre el Castillo y murallas de las plazas de San Sebastián y Fuenterrabía). (Don Serapio Múgica. - *Curiosidades históricas de San Sebastián*. - T. II, pág. 145).

este particular, dice don Bonifacio de Echegaray en su ya citado trabajo (1) que la institución del hospedaje «limitada en un principio al marco reducido de las relaciones de un contrato de depósito, abarcó más tarde las más complejas que se derivan de la comisión; y un superior y progresivo desarrollo de aquellos almacenes ha permitido que sean conocidos hoy los centros en que se cultiva, estimula y simplifica el tráfico», añadiendo más adelante: «es de suponer que por el puerto donostiarra se hiciera tráfico de importación y exportación, y que lo mismo los géneros que a San Sebastián llegasen del interior para ser cargados en las naves que se hiciesen a la vela para otras costas, que los que de éstas llegasen para ser transportados tierra adentro habrían de pagar por su depósito y custodia derechos de almacenaje o estolaje.»

### San Sebastián, puerto de transbordo

Tratemos ahora de averiguar cómo se realizaba la operación de transbordo o cambio de mercancías del tráfico marítimo al fluvial y viceversa.

Es indudable que en su forma más simple se limitaría al hecho estricto de salvar la anchura de la barra arenosa, de la orilla de la bahía a la del río, por su parte más estrecha, probablemente por las inmediaciones del barrio de San Martín. Por este mismo sitio se realizaba en pleno siglo XIX el transbordo de la vena, que solía permanecer depositada provisionalmente en un terreno existente entre la plaza de toros de aquel barrio y el camino que conducía a Hernani (2).

Es natural que la operación a ejecutar con las mercancías que por diversas razones hubiesen de ser almacenadas en la lonja de la ciudad, no sería tan sencilla.

La construcción del muelle pegante a la ciudad en 1458, para facilitar las operaciones de carga y descarga, señaló el punto preferido para estas maniobras en la bahía. Como consecuencia el lugar correspondiente en el río, que era más cercano a la bahía, se aproximó a la población entablándose entre ambos el doble movimiento de tráfico.

Como prueba de la síntesis que hemos expuesto del proceso comercial de San Sebastián, hallamos vestigio de la existencia a fines del siglo XVI, de aquel intercambio comercial a través del istmo consolidado (3).

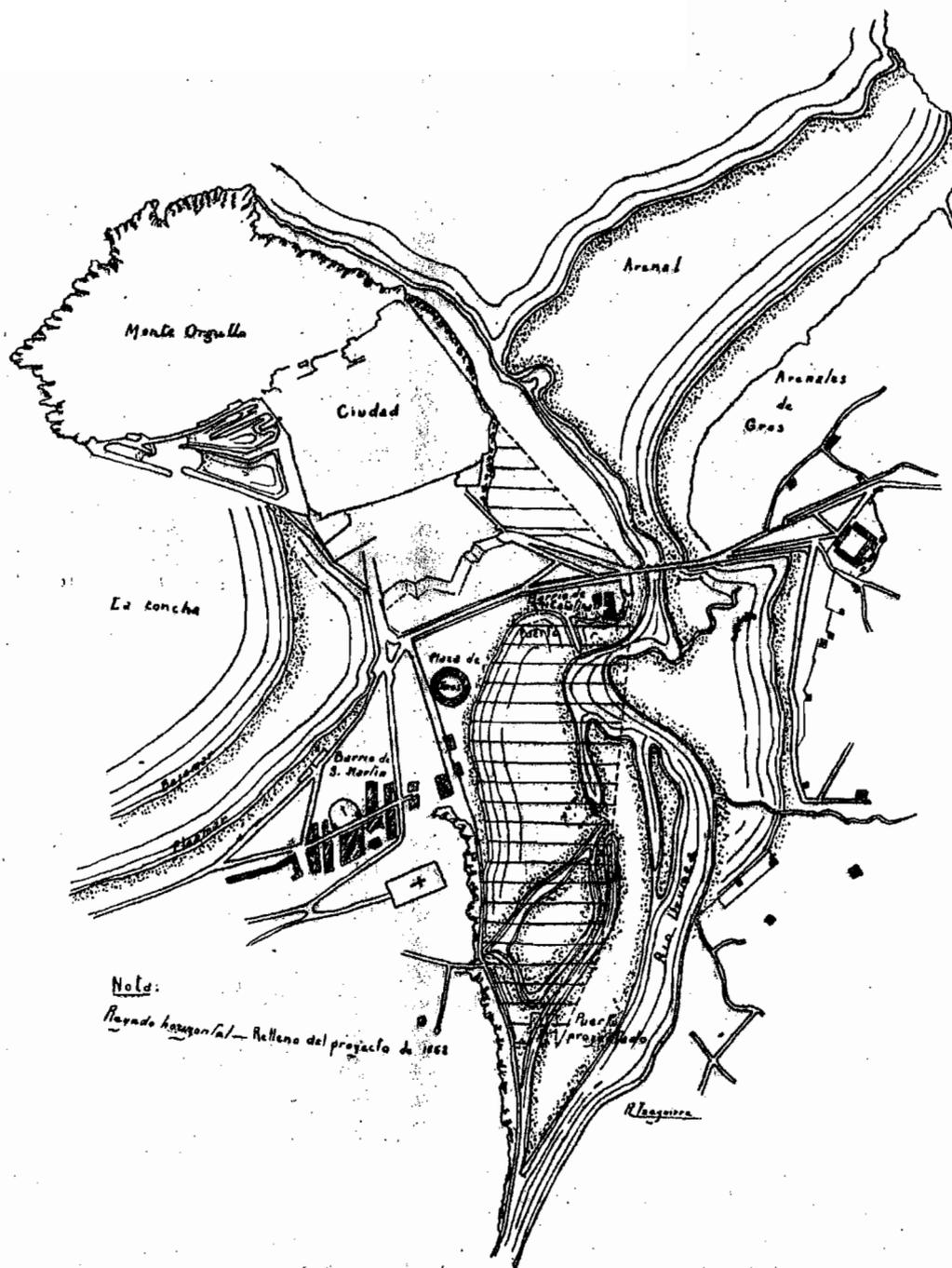
En el cuaderno de extractos de actas del Ayuntamiento donostiarra vemos que en 1851 (4), al fijarse la tasa de jornales, entre otras disposiciones se ordena: «Los bueyerizos que hicieren el acarreo del puerto y del muelle, podrían llevar por cada lote de sidra desde el puerto de Santa Catalina, medio real; desde el astillero con maderamen, doce maravedís; desde el puerto de Santa Catalina a la villa, medio real; y del muelle a la villa, por dos barricas de vino o grasa, o una bota llena u otra cosa, quince maravedís por jornada. Mientras hubiera botas de sidra en el puerto chico de Santa Catalina los dichos bueyerizos no podrían traer otras mercaderías del muelle, ni de parte alguna, y donde quieran que estuviesen, haciéndoles saber que si había botas de sidra dejando todo deberían de ir a conducir aquellas, so pena de dos ducados».

(1) B. de Echegaray.—Op. cit. pág. 80.

(2) En 1846 el Ayuntamiento trató de imponer un impuesto de 6 maravedises de vellón por quintal de vena de hierro que se depositase en aquel lugar, suscitándose con este motivo un pleito con los ferrones y tratantes de mineral, que fué zanjado en 31 de Diciembre de 1847 con la firma de una escritura por la que estos se obligaban a pagar 4.000 reales anuales por la ocupación del terreno. (Arch. Mun. de S. S., Sec. D., Neg. 4, Lib. 1, Exp. 2).

(3) Esta consolidación, sin embargo, no fué muy tenaz, ya que, en el documento aludido en la nota anterior, en 1846, se hace constar que se creaba aquel impuesto para con su producto proceder a consolidar el terreno desde el barrio de San Martín hasta el Glassis, ya que, por ser el suelo de arena movediza, especialmente en todo el lado oeste, sería malgastada toda cantidad que se invirtiese en obras en aquel lugar, sin antes asegurar el piso con escombros, tierra o plantas, según mejor se creyera.

(4) Don Serapio Múgica.—*Curiosidades históricas de San Sebastián*, T.º I, pág. 189. Biblioteca Vascongada de Fermín Herrán, T.º 47.



Esquema del plano de San Sebastián en 1864, tomado del que acompañaba al dictamen de ensanche de la Ciudad, y que obra en el archivo de la Jefatura de Obras Públicas de Guipúzcoa y Navarra. (Leg. 1, exp. 55).

dos de multa y cuatro días de cárcel. Los arrieros que acarreasen desde el puerto de Santa Catalina, fierro, leña o cualquier otra cosa en rocines a la villa y a su lonja, llevarían seis maravedís por jornada y de la ribera al muelle cinco maravedís.»

De lo transcrito se deduce la existencia, en 1581, de dos puertos en la población de San Sebastián: el puerto chico o de Santa Catalina, y el muelle. ¿Dónde estaba el primero de ellos?

Despréndese de lo expuesto hasta aquí que uno de los puertos, el fluvial, había de estar emplazado necesariamente en el Urumea, detrás de la barra formada en su desembocadura, y lo más cercano que posible fuere a la villa. En el tantas veces mencionado plano de 1760 vemos en estas circunstancias situado el puerto de San Martín, junto al arrabal de Santa Catalina (1). Está fuera de duda que es el mismo denominado también con el nombre de este barrio, surgido al calor del movimiento del puerto. Quizás persistiera en él el nombre de San Martín, como recuerdo del primitivo tráfico que tendría lugar, como hemos dicho, por las proximidades del indicado barrio.

Diversos rasgos señalan el carácter eminentemente mercantil de este pequeño núcleo de población. En su iglesia estaba fundada y celebraba sus juntas la antiquísima cofradía de Santa Catalina de los mareantes, maestros de navíos y mercaderes, cuyos mayordomos gozaban de jurisdicción mercantil, lo mismo que los priores del Consulado sus continuadores (2). Por ello esta entidad siguió celebrando la festividad de aquella santa, como se mandaba en el capítulo primero de sus ordenanzas del año 1766, y al reedificarse Santa María erigió en dicha parroquia un altar, bajo la misma advocación.

Una de las prescripciones de la antes citada tasa de jornales del siglo XVI, señalaba que la «alada» (3) de leña, se vendería a doce reales. La medida del largo de la leña era de tres codos y medio, y el Ayuntamiento mandó poner en la pared de la iglesia de Santa Catalina, un modelo de fresno para que en casos de duda pudiera el público comprobar la longitud del género que compraba.

Es tanta la importancia que en el Urumea tiene este puerto, uno de los extremos de su eje vital, que en el siglo XVII, el nombre de la santa patrona de aquella capilla, se había extendido al río, al que se conocía bajo aquella denominación. Así en 1611 se concedió licencia municipal para la colocación de una nasa frente a los caseríos de Churriategui y Zapiain, por donde pasaba el río de Santa Catalina, según el acuerdo para ello tomado (4). En 1639, en tiempos de la invasión francesa, el coronel don Diego de Isasi, en carta de 15 de Octubre, explica a Felipe IV, que habiendo ocupado el enemigo Astigarraga ordenó que, para desocuparla, la compañía de Hernani esguazase el río de Santa Catalina. (5).

En 1719, este arrabal constaba de veinte o veinticinco casas agrupadas junto a la iglesia. Todo ello fué demolido en el indicado año por los ingenieros don Pedro Moreau y don Pedro Supérvida, al aproximarse el duque de Berwick a poner asedio a la plaza (6). A fines del mismo siglo sólo se habían reedificado ocho casas y una ferrería para la construcción de anclas (7). Para defensa del puerto y del puente se construyó entre 1638 a 1642 un reducto que aún existía en 1782, con doce piezas de artillería que enfilaban al barrio de San Martín.

En las Ordenanzas municipales confirmadas por los Reyes Católicos en el Real

(1) Plano de la Ciudad de San Sebastián, año 1760, por don José de Arana. Original en el Depósito de la Guerra. Copia en el Museo Municipal de San Sebastián.

(2) Camino y Orella.—Op. cit. ed. 1892, pág. 236.; Rev. E. E.—XXIV, pág. 118).

(3) Describe Isasi las «alás» como unos barcos llanos y anchos. (Compendio historial.—Pág. 506).

(4) S. Múgica.—Op. cit., T. I, pág. 209.

(5) S. Gastaminza.—Op. cit., pág. 55.

(6) Arch. Dirección G. Ingenieros, 1719.

(7) Id. id.—Informe de don Antonio Alvarez Barba, 1782.

A3

de la ciudad de Baeza en 1489 (1), es decir un siglo antes de lo arriba expuesto, se hace ya mención del puerto grande (2), del puerto chico (3), y del cay e muelle (4), entendiéndose con aquella denominación la bahía, donde se prohibía echar piedra, lastre y gaspe ni otra cosa que pudiera hacer impedimento a los puertos.

Resulta por tanto que en la bahía o puerto grande, en la parte que probablemente sirvió de primitivo fondeadero, se construyó a mediados del siglo XV, un cay o muelle que facilitase las operaciones de carga y descarga, haciéndolas directamente con tierra, sin utilizar como hasta entonces embarcaciones menores que complicaban y dificultaban la labor.

Las mercancías, en el transbordo, recorrerían probablemente el siguiente itinerario o la inversa: desde el muelle a la lonja situada en la villa, y de ésta al puerto de Santa Catalina, para remontar el río. Confirmando esto, leemos que, en la antes citada proposición que en 1750 hizo la villa de Hernani para obtener el asiento de fabricación de anclas con destino a los reales bajeles, se estipulaba, en el segundo artículo, que «la villa se obligaba a entregar las anclas en el muelle de San Sebastián tomando por su cuenta y riesgo su conducción por el río hasta el puerto o playa de Santa Catalina, y desde ésta hasta el paraje en que comodamente puedan recibirlas las embarcaciones destinadas a transportarlas a los Departamentos.»

### El ocaso del tráfico por el Urumea

La pesca fué uno de los inconvenientes que a la navegación fluvial surgieron en el Urumea. Los señores de Murguía tenían desde tiempo inmemorial una nasa salmoneira que abarcaba toda la anchura del río, pero estaban obligados a tener en aquella una compuerta que se abría para paso de las embarcaciones. En 1680, establecieron una nueva nasa que dejaba desembarazada la tercera parte del río. A causa de esta nasa se suscitó un pleito con la villa de Hernani, perdido por ésta ante las Juntas de la Provincia (5). En 1611, según hemos visto, el Ayuntamiento donostiarra autorizó a Antonio de Oquendo y Sebastián de Zapiain para instalar una salmonera frente a los caseríos Churriategui y Zapiain. Esta, u otra posterior, debió ser la nasa protestada por Hernani ante las Juntas de Vergara, derivándose de esta oposición una disputa que fué zanjada con una concordia. Fundamentábase aquella en que la citada arte de pesca obstaculizaba el libre uso del Urumea (6).

La conquista del vecino reino por Fernando el Católico en 1512, infirió un golpe mortal al tráfico navarro por nuestra ciudad. Coincidió con esto la importancia estratégica que, en detrimento de su aspecto comercial, como plaza fuerte comenzó a asignársele a San Sebastián, en el amplio período de pugna constante con Francia, que abrió la entronización en el solio del imperio español de la dinastía de los Austrias. Y por si esto fuera poco, la acumulación de fango en el río volvió a amenazar con romper la comunicación, no ya entre Hernani y el mar, sino entre el puerto donostiarra y el camino de Navarra en Hernani.

«La vida de una ciudad, dice Marcel Pötte, es, como la del hombre, un combate perpetuo. Cuando el elemento propio de actividad que anima a una ciudad tiende a desaparecer, ésta, so pena de hundirse, debe hallar un elemento sustitutivo» (7). Para

(1) Ordenanzas municipales confirmadas por los reyes Fernando e Isabel, en Baeza en 1489. (Copia en el Arch. Municip. de San Sebastián. Sección A, Neg. 8, Lib. 1.º, Exp. 3).

(2) Id. id. artículos 74 y 77.

(3) Id. id. artículo 77.

(4) Id. id. artículo 117.

(5) Arch. Prov. Guipúzcoa, Sec. 2.º, Neg. 12, Leg. 58.

(6) Id. id. id. id. Leg. 49.

(7) Marcel Pötte. — Op. cit., pág. 92.

evitar esto, en tiempos de Felipe II, tratóse de unir el Urumea con el Oria, enlazando aquellos dos ríos por un canal abierto en Andoain, para que por ambos se pudiera navegar hasta Tolosa. Informó sobre el particular el licenciado Gómez de la Puerta asesorado por cuatro peritos, evaluando el coste total de las obras hidráulicas a efectuar en unos doce mil ducados.

En vista de que no se conseguía realizar esto, en 1579, se intentó abrir comunicación con Navarra, por Berástegui y Belauriate, pero hubo de desistirse de ello ante la contradicción formulada por Tolosa que alegaba privilegios de Sancho IV y otros reyes de Castilla, ordenando que pasaran por aquella villa los géneros que de Navarra se enviaban a San Sebastián y viceversa.

Idéntico fin y por igual motivo, tuvo el proyecto de construcción de una carretera que, por el valle del río Urumea, pusiera en comunicación Hernani con Goizueta (1).

A fines del siglo XVII, en los cuatro últimos años del mismo, el donostiarra Beroiz, procedió a desecar las marismas que se habían formado en el valle de Loyola, las llamadas riberas de Santiago. Dirigió la construcción de las terreras el maestro cantero irunés Lázaro de Berroeta, secundado por tres oficiales prácticos franceses. El perímetro abarcado era de 600 estados, desecándose unas veintiún yugadas de tierra que después de labradas y canalizadas, puestas en almoneda en 1700, alcanzaron precios que oscilaron entre uno y medio y cuatro ducados cada uno. El gasto total de las obras abonadas por Beroiz fué de 4.776 reales.

Unas mareas excepcionales acaecidas en febrero y diciembre de 1702 destruyeron toda la obra realizada (2).

Entre los años 1770 y 1775 abrióse el camino llamado de la Peña de Orduña que al beneficiar notablemente el tráfico del puerto de Bilbao, venía a agravar el ya decadente estado del comercio donostiarra.

Un año después, entre los Ayuntamientos de San Sebastián y Hernani, llevóse a cabo el arreglo de la vieja calzada de Oriamendi, que unía ambas poblaciones, y que pudiera servir como sustitutivo de la comunicación por el Urumea.

En 1833 se inició el proyecto de carretera entre Andoain y las Ventas de Irún por Lasarte. Tras la forzosa demora ocasionada por la primera guerra carlista, volvióse a promover el asunto que a los pocos años alcanzó plena realización. No es necesario hacer resaltar las ventajas que esta vía de comunicación presentaba para el tráfico entre Tolosa y San Sebastián. Hernani perdió en este momento la, ya menguada, vida comercial que su situación, al pie de la calzada de unión entre las cuencas del Oria y del Urumea, le ofrecía.

El pequeño tráfico a Pasajes por el puerto de Sarroeta, que hemos visto existía en 1731, debió de trasladarse paulatinamente a Santa Catalina, atraído quizás por las mejoras de tránsito en la vía que ponía en comunicación San Sebastián con la Herrera.

Esto no obstante, no desapareció por completo el movimiento por el Urumea. Aún había pruebas notables de él en 1862, que obligaron al arquitecto provincial don Antonio de Cortázar a incluir en su proyecto de ensanche de la ciudad de San Sebastián, fechado en 8 de Noviembre de aquel año, un puertecito que sustituyera al de Santa Catalina, que en virtud de aquella reforma había de desaparecer. En su memoria explicaba en pocas palabras la razón de aquella inclusión: «Es sabido, - decía, - que la ciudad actual se surte por el río Urumea, de leña, carbón, hortalizas. Cuando se haya canalizado el río y se inutilicen los puertos que hay ahora, habrá necesidad de

(1) Camino y Orella.—Op. cit., pág. 303.

(2) Estas noticias referentes a la obra de Beroiz débolas a la exquisita amabilidad del ilustre Cronista de Guipúzcoa don Serapio Múgica, a quien desde aquí hago patente mi cordial agradecimiento.

recurrir a otros y a esta necesidad hemos ocurrido proyectando unos muelles en la parte meridional de la nueva población». (1)

Tanto el puerto de Santa Catalina, con su espigón, como los puertos proyectados por Cortázar, pueden verse en el esquema correspondiente que acompaña a estas líneas.

A pesar de las razones alegadas por el autor del proyecto, no se llevó a la práctica la ejecución de los indicados muelles. Quizás incitara a ello la construcción, que entonces se realizaba, del ferrocarril del Norte, inaugurado en 1864 y que, al pasar por Hernani, tendía a substituir la comunicación fluvial con aquella villa. Pero sobre todo pesaría para aquella supresión la construcción, acordada por las Juntas de la Provincia en 1869, de la carretera que bordeando el río ponía en contacto con San Sebastián a las márgenes todas del Urumea.

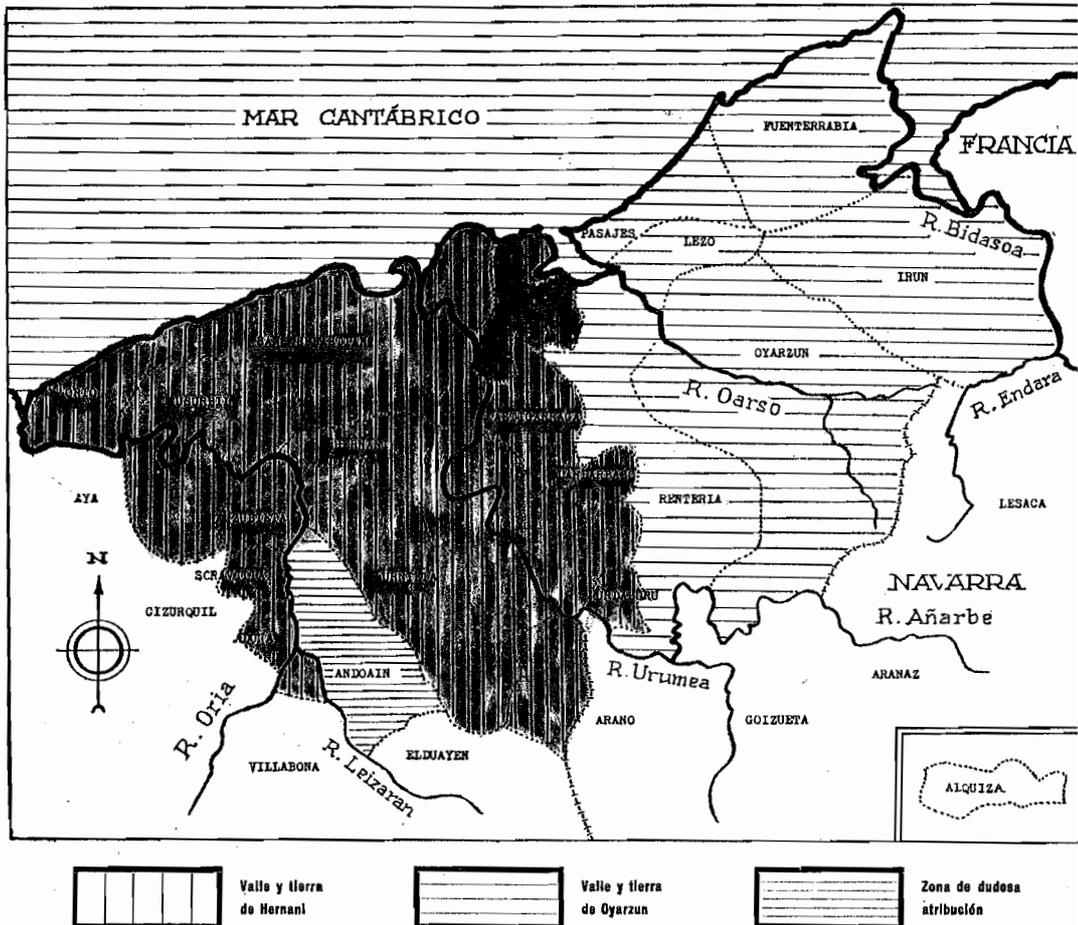
Posteriormente la navegación por este río, ha evolucionado al unísono con el ritmo general de la población. Así cuantas veces se ha solicitado del Ayuntamiento autorización para establecer servicios de lanchas y motoras por el mismo, era el recreo el único fin de ellos. Pero estos proyectos no pasaban de tales, con notorio error a nuestro juicio, pues es el Urumea uno de los más bellos paseos donostiarras.

Recientemente se ha accedido a la implantación de este sistema de circulación, que recuerda, aunque muy vagamente, al tráfico por el Urumea que dió origen, según nuestra hipótesis, a la actual capital de Guipúzcoa.

La villa de San Sebastián brotada al contacto de las aguas del río y del Cantábrico, ha evolucionado con vida propia en la sucesión de siglos, soslayando los mil obstáculos que ante su desarrollo se han alzado hasta florecer, en los albores del siglo XX, en la esplendorosa «Perla del Cantábrico».

(1) A. Cortázar, -Proyecto de Ensanche de la Ciudad de San Sebastián, pág. 17-

TERRITORIO CONCEDIDO A SAN SEBASTIAN POR EL FUERO



Várdulos— formaron desde muy antiguo una entidad suficientemente diferenciada, reconocida como tal en diversos documentos, entre los que figuran la Escritura de demarcación de la diócesis de Pamplona (año 1027) y la Bula del Papa Calixto III sobre el Obispado de Bayona (año 1194).

Aunque la proximidad y la fácil comunicación de su te-