

El puerto de San Sebastián. *F. García de Galarza*

Ed. Txertoa. Susc. 1983.

Las magníficas condiciones naturales de la bahía de San Sebastián permitieron, durante la Edad Media, que en la villa fundada en el siglo XII recalara un importante comercio, además de ser la base de una pesca, de cuyo temprano arraigo no hay ninguna duda. Claro está que también en San Sebastián se hizo evidente, en el siglo XV, la necesidad de contar con un refugio mejor que el que por sí presentaba la Concha, protegida por la isla de Santa Clara. Que, anclados los buques en la bahía, era inevitable la pérdida de algunos de ellos cuando se levantaba la mar.

La iniciativa donostiarra fue, por lo que muestra la documentación anterior a la de los puertos vizcaínos estudiados, como lo había sido la fundación de la villa. Ya en 1450 solicitaban al rey les concediese arbitrios para construir un espigón. Que no bastaron los que entonces obtuvieron de Juan II lo prueba el que, tres años más tarde, se reiterase la misma petición. En 1463 obtendrían, además, que las exacciones otorgadas tuviesen el carácter de perpetuas.

Desde finales del siglo XV fue constante la actividad constructora en el puerto de San Sebastián. No disponemos aún de ningún estudio que analice sus costos ni las necesidades concretas a que tales obras intentaron responder. Pero, desde luego, las diseminadas referencias documentales hablan bien a las claras de cómo no decayó la preocupación portuaria en el período de expansión comercial que supuso el siglo XVI. Todo indica, sin embargo, que, aunque no se interrumpió tal actitud, la fiebre constructora no fue equiparable a la que coetáneamente se desarrollaba en Bilbao. Los mayores costos y las dificultades técnicas de construir saliendo al mar — que no se plantearon en Bilbao — justifica, sin duda, este diferente comportamiento. Que en 1534 San Sebastián pidiese y obtuviese de las Juntas Generales de Guipúzcoa 500 ducados para su puerto, indica cómo las obras continuaban. No debieron acabar entonces las preocupaciones constructoras de los donostiarras, puesto que en 1594 reiteraban una petición similar, alegando, además, que el muelle que se había construido hasta entonces era insuficiente: muchos barcos tenían que fondear en la Concha, fuera del puerto, con el peligro que esto representaba. Pese a que en esta ocasión no obtuvieron de la reunión juntera, lo solicitado, lo cierto es que en 1623 contaba ya el puerto de San Sebastián con dos muelles, habiéndose comenzado otro de altos muros, tal y como relataba el doctor Isasti. Ininterrumpida fue, pues, la adecuación de las instalaciones portuarias donostiarras a las necesidades comerciales y pesqueras. Todo indica, además, que los resultados fueron excelentes. De ello habla al menos el que, en 1617, se

tomase como modelo para el puerto que entonces se comenzaba a construir en Gibraltar.

Si el desarrollo comercial del XVI afectó beneficiosamente al puerto donostiarra, los progresos debieron detenerse en la crítica centuria siguiente. El deterioro que estaban sufriendo las instalaciones motivarían que, en 1688, se considerase urgente repararlas. Nuevamente participó la Provincia de Guipúzcoa, por decisión de las Juntas Generales, en tales obras, alegándose «las utilidades que para todo el común dimanaban del comercio y navegación». Y es que los daños que había recibido el puerto con motivo de un reciente incendio de la villa hacía indispensable una fuerte movilización financiera. No estaban, sin embargo, los tiempos para grandes inversiones, toda vez que la crisis del XVII había afectado profundamente al comercio donostiarra. El mismo hecho de que no comenzaran las Juntas a pagar lo aprobado en 1688 hasta diez años más tarde, revela bien a las claras la profundidad de la crisis.

La revitalización comercial del siglo XVIII no representó para San Sebastián una similar reestructuración de su puerto, toda vez que lo principal del tráfico marítimo guipuzcoano se trasladó al de Pasajes. Sancionaba esta situación el que la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, creada en 1728, canalizara a esta localidad la importación de productos coloniales (* Comercio). Habría que esperar hasta 1773 para que se replanteara decididamente la situación del puerto donostiarra. Las obras entonces planificadas comenzaron a construirse en 1775, consiguiendo que pudieran recalar en San Sebastián mayores embarcaciones. No bastaron, sin embargo, para recuperar su hegemonía entre los puertos guipuzcoanos. Claro está que no equivalía esto al final de la burguesía donostiarra, que sería la protagonista de las transacciones que tenían en Pasajes su principal enclave; las condiciones del vecino puerto permitían la presencia en Guipúzcoa de las grandes embarcaciones del XVIII, para las que resultaba insuficiente el calado y la capacidad de la bahía de San Sebastián. Pasajes se convertía definitivamente en el principal puerto de la Provincia.

El puerto de Pasajes

El puerto de Pasajes era y es el más seguro de la costa guipuzcoana. Fue utilizado desde muy tempranos tiempos por la burguesía donostiarra. ¿Qué duda cabe de que las condiciones naturales de Pasajes, tan cercano a la villa de San Sebastián, influyeron decisivamente en el escaso progreso del puerto donostiarra a partir del siglo XVI? Se disponía en Pasajes de un mejor fondeadero, en el que no eran necesarias grandes obras. ¿Para qué

iban a realizar las grandes inversiones que hubiese requerido el adecuar la bahía de la Concha a las cada vez mayores necesidades mercantiles, si contaban a pocos kilómetros con una lengua de mar cuya entrada estaba bien protegida por las colinas que la flanqueaban? Y es que, además, Pasajes podía admitir más barcos que cualquier otro puerto guipuzcoano.

De la antigüedad del puerto de Pasajes habla el que ya los romanos lo utilizaron. Conocido como el *puerto de Oiarso*, su tráfico creó, en el límite interior de la ensenada, lo que habría de ser Oyarzun, hasta donde entonces llegaban las aguas (* *Romanización*). Pero es desde la Edad Media que, por las noticias que nos han llegado, podemos reconstruir, en sus grandes líneas, la evolución del puerto de Pasajes. La profundidad y extensión ribereña de la entrada del mar en la zona crearía, a partir del Medievo, un característico *espacio económico*, del que formaban parte las poblaciones que nacieron a orillas del mar. A izquierda y derecha del canal que daba entrada a la cala surgieron Pasajes San Juan y Pasajes San Pedro; en el interior de la bahía se encontraban Rentería y Lezo, poblaciones que tenían acceso al mar, en el primer caso por disponer de un canal natural. Alzaa y Oyarzun se verían también, decisivamente, afectadas por el tráfico marítimo que se desarrolló en torno a esta ensenada.

Pero, en todo caso, fue San Sebastián la localidad que más se benefició de los negocios que se llevaron a cabo en el puerto de Pasajes. La temprana fundación de esta villa y su progreso durante la Edad Media colocó a la burguesía donostiarra en idóneas condiciones para hacerse con el tráfico de Pasajes; no surgió en las orillas de este puerto el núcleo burgués que cabría pensar brotaría del desempeño de un importante comercio. Rentería, la localidad que más desarrollo alcanzó entre las ribereñas, no llegó a controlar en ningún momento el tráfico portuario.

Así, la evolución del puerto de Pasajes estuvo subordinada a la posición comercial de los donostiarras. Como no podía ser menos, tal situación provocó numerosos conflictos: la lucha por conseguir la jurisdicción del puerto, en la que se verían envueltas San Sebastián, Rentería, Oyarzun, Fuenterrabía, Lezo y Pasajes San Juan, llena la historia de Pasajes desde finales de la Edad Media hasta el siglo XX. Tales antagonismos llegarían a condicionar la propia evolución de las instalaciones portuarias.

Que la bahía entraba en su totalidad en su jurisdicción, lo afirmaba claramente la carta-puebla de San Sebastián: «Doy a los pobladores de San Sebastián, decía Sancho el Sabio, en el aforamiento de 1180, por término, desde Ondarribia hasta Orio y de Arenga hasta San Martín de Arango, todo el trecho que yo tengo en aquel término, todo lo que allí es de realengo.» Tan extensa jurisdicción se vería ya mermada al fundarse

Fuenterrabía en 1203, cuando a la nueva villa se le atribuyó todo el territorio comprendido entre Pasajes y el Bidasoa; el puerto de Pasajes, sin embargo, continuó bajo el dominio de San Sebastián.

Claro está que no por ello se evitaron los numerosos pleitos, que en ocasiones se tradujeron en violentas luchas armadas. Repasemos las fechas en que sentencias arbitrales y confirmaciones reales indican litigios en torno a tal cuestión: 1318, 1339, 1376, 1377, 1379, 1455, 1456, 1475, 1479, 1527, 1546, 1590, 1616, 1631, 1640. Pocos periodos escaparon a la reivindicación contra la hegemonía donostiarra por parte de los pueblos interesados en el tráfico de Pasajes: llegarían incluso las disputas a adoptar la forma de luchas armadas. Rentería era, sin lugar a dudas, la cabeza de esta oposición a San Sebastián, afirmando contundentemente sus derechos sobre el puerto. Pero lo cierto es que hasta comienzos del siglo XIX San Sebastián no perdió el control sobre Pasajes. Por ello, bien podemos considerar atípica la especialización económica de las localidades ribereñas, convertidas simplemente en «lugar de paso» de las transacciones mercantiles: se convertiría en un espacio sociológico y geográfico especializado estrictamente en las labores portuarias y en una diversidad de funciones subsidiarias del gran comercio: importación de subsistencias, de sal, de vena de hierro. La práctica de una floreciente pesca serían sus principales actividades.

No eran importantes las instalaciones portuarias que era necesario construir para adecuar el puerto de Pasajes al tráfico marítimo de la Edad Moderna: espléndidamente resguardado de los mares, tenía además un adecuado calado; era el único de los puertos guipuzcoanos en que durante la bajamar las embarcaciones quedaban a flote. Sólo era preciso dotarlo de muelles adosados al litoral para el amarre de los buques y su carga y descarga. Ahora bien, era imprescindible limpiarlo sistemáticamente, que los aluviones fueron el motivo de que el mar retrocediera, impidiendo que algunas localidades continuaran con el fácil acceso al mar: esto acabaría sucediendo a Rentería. ¿Cómo no responsabilizar a la jurisdicción de San Sebastián de que tal fenómeno se produjera? Pues la limpieza del puerto era competencia suya, y sus decisiones condicionaron toda la evolución del puerto durante el Antiguo Régimen. Claramente se aprecia en la actitud donostiarra un cierto desinterés por mantener al puerto de Pasajes en una situación idónea, al menos en lo que se refiere a los tramos que no afectaban decisivamente a la navegabilidad del puerto. Claro está que no faltaron momentos en los que parecía emprenderse la limpieza de la totalidad de la bahía. Así, en 1609 una Real Cédula destinaba 24.000 ducados para obras y limpiezas. Que no se desarrollase tal proyecto hay que achacarlo

sin ninguna duda a la pasividad de San Sebastián, que en 1615 habría de declarar: «que para dar satisfacción a S. M. y al mundo de la culpa que se le ha querido atribuir, se dispondrá y animará a la limpieza, aunque valiéndose de la ayuda de los vecinos (pueblos ribereños)». ¿Cómo no ver en la última puntualización el reflejo de las tensiones latentes por la utilización de Pasajes?

Dos años más tarde aún continuaba pendiente el comienzo de las obras. No bastaban los 24.000 ducados concedidos por el rey y los 12.000 ofrecidos por San Sebastián. Reales Ordenes de 1618 y 1619 muestran cómo seguía sin hacerse nada, pese a que se recalca que los trabajos tenían que correr por cuenta de San Sebastián. Como medio de resolver esta inactividad, la Provincia acabaría tomando a su cargo tal cuestión. Para ello, las Juntas Generales solicitaron al rey en 1675 les concediese arbitrios que gravaran el tráfico, si bien, al obtenerlos, San Sebastián se haría de nuevo cargo de su administración.

En 1686 se emprendieron los primeros estudios en profundidad sobre el puerto de Pasajes, y en 1688 se inició la limpieza de los bancos de arena acumulados en la ensenada, que dificultaban el tráfico. La responsabilidad de financiar las obras parecía haberse trasladado a la Provincia, que en las Juntas de Azpeitia de 1688 hubo de tomar fondos a censo y solicitar ayuda real. Parece que fueron precisamente las dificultades financieras las que detuvieron las obras, que no llegaron a buen término ni a evitar que siguiesen acumulándose los aluviones del puerto. ¿Influiría también en esto la retracción comercial guipuzcoana de finales del siglo XVII? Lo cierto es que la paralización de las obras sólo concluyó en el XVIII. Los arbitrios establecidos en 1726 y una parte de las alcabalas de la Provincia se destinaron a este fin. Si en un principio fueron administrados los fondos y dirigidas las obras por una comisión formada por la Provincia, San Sebastián y el Capitán General nombrado por el rey, en 1736 se hizo cargo la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas, por decisión de las Juntas Generales. Y así permanecieron hasta 1747 cuando, con la crisis de la Compañía, el Comandante General volvió a intervenir en las obras portuarias.

En cualquier caso, la dirección del tráfico de Pasajes correspondió en todo momento a San Sebastián, ya que no la financiación de las obras portuarias. Era gobernado por un alcaide o guardapuerto, que tenía importantes competencias, que influyeron decisivamente en la evolución del puerto. Buena muestra de ello es que, al cobrar un impuesto de lastraje y poder indicar de dónde habría que recoger el lastre, contribuyó como nadie a que los aluviones se siguieran depositando en el canal de Rentería. Y eso que tradicionalmente los navegantes habían cogido libremente el lastre precisa-

Deserion
de obra
(buena parte)
del territorio
a Pasajes
(villo)

mente de los aluviones allí acumulados. Una aportación decisiva tuvo en el período la dirección donostiarra: para proteger el puerto construyeron, a comienzos del siglo XVI, una fortaleza en la parte de Pasajes San Pedro. Sería en 1621 cuando se inauguraba, en la ribera opuesta, el fuerte de Santa Isabel.

El régimen financiero creado a mediados del siglo XVIII, en el que participaban la Provincia, San Sebastián y la autoridad militar permitió que, por fin, se iniciara en 1749 el sistemático dragado del puerto, junto a la construcción de muelles para evitar que los aluviones se siguieran depositando en la ensenada.

Pero fue a finales de esta centuria cuando comenzaron a fructificar los continuos esfuerzos de las poblaciones colindantes con el puerto de Pasajes, partidarias de que se comerciase libremente. En 1767 Pasajes San Juan se convertiría en villa independiente, desgajándola de Fuenterrabía, pese a la oposición de ésta y, sobre todo, de San Sebastián, que inevitablemente había de ver un peligro en la fundación de tal villa independiente, que modificaba el *statu quo*. Los peligros para San Sebastián se agravarían desde 1799, cuando Vargas Ponce comenzó a estudiar globalmente la situación del puerto de Pasajes. Propondría el comisionado del rey en 1804 que se modificase el régimen jurisdiccional y administrativo del puerto. Los puntos más relevantes de sus conclusiones fueron los siguientes: la formación de una única villa entre Pasajes San Juan y Pasajes San Pedro; la separación del puerto de la jurisdicción donostiarra, pasando a administrarse como los demás puertos españoles, esto es, por la marina real; en lo que no alcanzara esta jurisdicción, se repartiría entre Pasajes, Rentería y Lezo. Tal fue el régimen administrativo que dispondría la Real Cédula de 1 de junio de 1805.

La disposición inspirada por Vargas Ponce era, desde luego, una racionalización del puerto de Pasajes. Pero era también un nuevo motivo de disgusto para los burgueses donostiarras, descontentos ya con la política arancelaria de la España de finales del Antiguo Régimen (**Abolición foral*). Claro está que reclamaron ante el Estado, que no cedió en esta cuestión, decidido como estaba a liquidar el comercio del País Vasco foral, del que los donostiarras eran señalados representantes, y poco propicio a favorecer a quienes, a su juicio, habían traicionado a la monarquía en 1794 (**Guerra de la Convención*). Si tuvieron más éxito los liberales de San Sebastián con José Bonaparte, durante la invasión francesa, que les devolvió el 28 de enero de 1809 a la situación tradicional. Poco pudieron disfrutar de ello, ya que la restauración fernandina no supuso en este caso la restauración del régimen que había tenido el puerto de Pasajes durante

casi la totalidad del Antiguo Régimen, sino del que se había creado en 1805.

Sin duda, los conflictos que siguieron a 1814 fueron una faceta más de las disputas que se produjeron entre la Provincia y la ciudad de San Sebastián en los años anteriores a la I Guerra Carlista. En cualquier caso, fracasaron las aspiraciones donostiarras, que lo único que consiguieron fue, en 1828, un nuevo régimen administrativo en el que participaban todos los implicados en el tráfico de Pasaje, basado en los siguientes puntos:

a) Mando del puerto por la jurisdicción de marina, como era lo habitual en toda España.

b) Libertad plena de comercio para los pueblos ribereños y San Sebastián.

c) Junta de Obras del Puerto compuesta por el comandante de marina, un delegado del Ayuntamiento de San Sebastián y dos de los pueblos costeros.

Tal sería el régimen que funcionaría en el siglo XIX, en el que hay que señalar las competencias que adquirió la Diputación Foral de Guipúzcoa en las instalaciones portuarias, cuyas obras analizaremos más adelante.

La exportación de mineral de hierro y el puerto de Bilbao.

Una de las vertientes más apasionantes de la puesta a punto de Vizcaya en orden a asegurar la masiva exportación de mineral de hierro que a la postre iba a permitir la industrialización vasca, fue precisamente la adecuación del Nervión a las necesidades de un gran tráfico marítimo, llevado a cabo, además, en buques de vapor. Que las mejoras del XVIII no bastaban para el comercio del hierro con Inglaterra se evidenciaría en los primeros años de esta nueva etapa económica. Los problemas tradicionales de la navegación por el Nervión, se escribía en el siglo XIX, «se agravaron más desde que en 1870 empezó en grande escala la exportación de minerales, con motivo de su gran demanda para la fabricación del acero Bessemer. Entraban en la ría multitud de buques que venían alijos á cargar mineral, los cuales, después de cargados, sólo podían salir en las pleamares vivas, de modo es, que si como era muy frecuente en invierno, se alteraba el mar durante las mareas vivas ó se acumulaban arenas en la barra por efecto de los temporales, tenían que esperar los barcos muchas semanas dentro de la ría para poder salir». Vez hubo en que «subieron los fletes extraordinariamente», porque el poco calado «obligaba á los buques á descargar parte de la carga para poder salir», o en que «por espacio de tres meses y medio, no pudieron salir los buques que estaban cargados».

Era, pues, necesario reestructurar el puerto bilbaino, conseguir que

puudiese en él desarrollarse una navegación en gran escala, que no tuviese que sufrir intermitencias y que, al mismo tiempo, permitiese la presencia de buques de gran calado. De otro lado, aparecía como imprescindible adecuar a la carga y descarga toda la margen izquierda de la ría, desde Bilbao hasta la desembocadura, que allí moría la multitud de ferrocarriles mineros, diseminándose las líneas en diversos embarcaderos. Las nuevas necesidades requerían también nuevas instituciones: no parecía bastar la oficializada Junta de Comercio que se había creado tras la desaparición del Consulado de Bilbao. La, por llamarla así, bilbainización de los trabajos portuarios se produjo en 1872, al crearse la autónoma *Junta de Obras del Puerto de Bilbao*, que asumía las competencias que en orden a las instalaciones de la ría había ejercido históricamente el Consulado. No ejercía la jurisdicción sobre el tráfico mercantil que éste había disfrutado, como tampoco funcionó como órgano colegiado o corporativo que aglutinara los intereses de comerciantes o navegantes: otras instituciones asumirían estas funciones, quedando en manos de la Junta de Obras las labores técnicas de crear una infraestructura adecuada para la correcta explotación de la ría bilbaína. ¿Cómo no ponderar la trascendencia de las actividades de tal Junta, por cuanto que, pese a su marcado carácter «técnico», transformó radicalmente el Nervión, adecuándolo a las necesidades de una sociedad industrializada! Porque ésta, la de industrializada, es otra de las características que vendría a tener la ría, pese a que no fue la intención industrializadora lo que presidió la obra portuaria, que ante todo se pretendió facilitar la exportación de mineral, desde una perspectiva, desde luego, estrictamente comercial.

La Junta de Obras del Puerto de Bilbao se creó en 1872, pero, por las agitaciones de la última guerra carlista, no empezó su trabajo hasta 1877. No es posible olvidar el protagonismo que en sus actividades tuvo *Evaristo de Churruca*, de quien bien se puede decir sin faltar a la verdad que fue propiamente el autor del moderno puerto de Bilbao. Ingeniero, nombrado director de las obras del puerto bilbaino en 1877, el que por estos trabajos iba a merecer el título de *conde de Motrico* estudió los problemas que planteaba el uso de la ría, planificó las soluciones necesarias y dirigió los costosos y difíciles trabajos que llenaron el final del siglo y los primeros años de la presente centuria. Veamos cómo resumían los bilbainos su obra, al jubilarse Churruca en 1908: «Gracias á las gigantescas obras proyectadas por el Excelentísimo Sr. D. Evaristo de Churruca y llevadas á feliz término bajo su inteligente é inmediata dirección, nuestro puerto es uno de los mejores de España: su tráfico se ha multiplicado de modo notable cuadruplicándose el porte de los buques que al mismo arriban desde el año 1903

El Puerto de Pasaje

- En el + sepro de la costa pirenaica fue utilizado desde muy tempranos tiempos por la burguesía donostiana. A partir del S. XVI escasa proporo del Puerto donostiano ^{influye} → por las buenas condiciones naturales del de Pasaje tan cercano a la villa donost. la profundidad y extensión ribereña de la entrada del mar en lo que se crea
- A partir del Medievo, un característico espacio económico del que formaban parte las poblaciones que nacieron a orilla del mar. A izda > derecha del canal que daba entrada a la cala surgieron Pasajes San Juan > Pasajes San Pedro; en el interior de la bahía se encontraban Rentería & Lers. poblaciones que tenían acceso al mar, en el

caso por disponer de un canal natural



Alza & Oyarzun se verían + decisivamente afectadas por el tráfico marítimo que se desarrolló en torno a esta ensenada.

Pero en todo caso, fue Suse la localidad que más se benefició de los negocios que se llevaban a cabo en el Puerto de Pasaje.

Así, la evolución del Puerto de Pasaje estuvo subordinada a la posición comercial de los donostianos. Como no podía ser menos, tal situación provocó numerosos conflictos; lo hecho por conseguir la jurisdicción del Puerto, en lo que se verían envuelta Suse, Rentería, Oyarzun, Fuentebia, Lers, P. San Juan. Pero el hº de Pasaje desde finales de E. Pedro hasta el siglo XX.

* 1805 →
↑
intento de anexión parte de Alza a Pasajes.

Con la formación de un único villo entre P. San Juan & P. San Pedro (ere de Suse) Suse pierde el derecho a la jurisdicción del Puerto, pasando a administrarse como los demás puertos españoles, esto es, por el marino real; en lo que no alcanzará

esta jurisdicción, se repartía entre Pasajes, Rentería
y Leso. Tal fue el reg. administrativo que
dispusiera la Real Cédula de 1 de junio de 1805.

⇒ Relación con Navarra de los Reinos.

De la Casa solar de Casare, en la
Población de Alza jurisdicción de Suñu.

Martin de Rovesalle y Casare, señor del solar
de Casare, juntamente con Pedro
de Buanabidas, (señor de la casa solar
de Buanabidas, en nombre de los
vecinos de la Población de Alza, otorgó
escritura de concordia con la dicha
ciudad de Suñu, en 7 de Nov. del
año 1442 sobre la forma de la venta
de la sidra, cuyo tratado autorizó el
dicho Juan de Rovesalle, o hermano, como escribano
de Suñu.

+ Historia Foral 1876
+

Diccionario de historia
del País Vasco. I-2
F. Garcia de Ceballos
M. Penheno.
Ed. Txertoa. 1983. Susl.

Nos. 262 - separación - Añza
Puerto de Pasajes.

Añza → Oyarzun se veían tñ.
decisiones ~~entre~~ apelada por el
tribunal marítimo que se desmoronó.
^{en} ~~El~~ ^{se} ~~que~~ ^{termina} ~~en~~ ^a ~~este~~ ^{luz} ~~del~~ ^{de} ~~se~~ ^{separado}.
~~El~~ ^{que} ~~no~~ ^{es} ~~un~~ ^{beneficio} ~~para~~ ^{para} ~~Susl.~~

Nos. 265

De R. Cedeño M. a de junio
de 1905 hay un serie de cambios
a el Reg. Administrativo.

→ ~~formación~~ de un único valle
entre P. S. Tra y P. San Pedro
separada del Puerto de Le
jurisdicción deorribano, pasando
a administrarse como los
demás puertos separados.
esto es, por lo mismo real.
sea lo que sea abandonamos esta
jurisdicción. se separa
entre Pasajes. Rantive y loro
(→ Añza → mejor por que de
suifon se veían
congruente - L. Ceballos.

Nos. 266 → disputa ~~formante~~ entre
jurisdicción y de C. A. d.
de Susl.