

# LA HERRERA

Por JOSE MARIA DONOSTY

Una de las particularidades más notables de San Sebastián, en cuanto a los caminos públicos, se refiere, es su alejamiento del resto de España, por una parte, y con Francia, por otra. No es que careciéramos de caminos que nos unieran con dichas regiones; pero eran caminos indirectos y locales; es decir, que, en el mejor de los casos, conducían al camino real, o sea, a la arteria nacional e internacional por donde discurría el tráfico importante entre las dos naciones.

Conocido es su itinerario: de Andoain, el camino real se dirigía a Hernani, y por Astúgarraga y Oyarzun, conducía a Irún y a la zona fronteriza de Behobia, dejando a San Sebastián al margen y en un relativo alejamiento de la ruta.

No obstante, San Sebastián contaba con caminos que, si, por una parte, nos ligaban a la gran arteria del camino real de Madrid a París por el local de Oriamegui, por otra, nos conducían a la frontera, o más bien, a Fuenterrabía, por la Herrera a lo largo del camino que partía del puente de Santa Catalina. Este camino, aun en tiempos relativamente recientes, que, como decimos, partía del hasta hace pocos años único y tradicional puente de Santa Catalina, iba poco menos que a orillas del mar; o cuando menos, de la playa de la Zurriola, que llegaba casi hasta la actual calle de Miracruz.

En uno de los planos de la obra de M. De Fer "Introducción a la fortificación" (París, 1723), que representa la ciudad de San Sebastián y sus alrededores inmediatos, puede verse cómo este camino discurría al borde del arsenal, cuando éste no había sido limitado por el muro de Gros, ni mucho menos convertido en terrenos solares destinados a la edificación del barrio que lleva el nombre del citado apellido. "Chemin de Fontarabie", le intitula su autor; camino que, andando el tiempo, habría de convertirse en parte de la actual carretera de Ategorrieta, cuando, a mediados del siglo XIX, se construyó la carretera general en sustitución de la antigua ya citada, carretera que por primera vez dotaba a San Sebastián de la arteria nacional e internacional que hoy la atraviesa a lo largo de la bahía de la Concha y de la avenida de España.

Aquel antiguo camino de San Sebastián a Fuenterrabía no era, sin embargo, un camino directo, toda vez que a la altura de la llamada "Herrera" se acababa al desembocar en las aguas del puerto de Pasajes, que por aquel entonces extendía sus dominios hasta el lugar citado. Así bien, los viajeros y mercancías que adoptaban este camino veíanse precisados a echar pie a tierra en la Herrera, para embarcarse y ser transportados por vía marítima hasta Lezo, donde el camino terrestre reemprendía su trayecto hasta Fuenterrabía, y, por

ende, tirando hacia la derecha, a Irún y a la frontera behobiana. Es muy de creer que las famosas bateleras de Pasajes, que en tiempos posteriores, y hasta en nuestros propios tiempos, limitaban su actuación a transportar turistas y viajeros del llamado Pasajes Ancho a los Pasajes de San Juan y de San Pedro, tuvieron su origen en este punto de la Herrera, en misión tanto más importante que la que ulteriormente hubieron de tener, puesto que el trayecto entre la Herrera y Lezo era bastante mayor que entre los tres Pasajes citados, y de más importancia, o trascendencia en trasiego de gentes que sus remos aseguraban.

La Herrera, pues, constituyó en los tiempos antiguos un punto neurálgico de los transportes donostiarra, al menos hasta que la construcción de la carretera general por el llamado Pasajes Ancho la unió con el alto de Capuchinos. Y no vaya a creerse que el uso de este camino de San Sebastián, estaba limitado a las gentes del estado llano, puesto que reyes y príncipes lo utilizaron en sus desplazamientos cuando partían a la frontera desde nuestra villa o ciudad o se encaminaban a esta desde aquella. Es de creer que aquel lugar de la Herrera tendría, por aquellos tiempos una vida, una fisonomía, una animación que, con el tiempo y la construcción de la carretera general, ha perdido, para convertirse en mero nombre. El tráfico de carruajes, de personas y de mercancías, de barcas de transporte, daría a aquel lugar una animación extraordinaria, y es muy probable que aquella proverbial vivacidad de las famosas bateleras de Pasajes naciera de la competencia propia de estos lugares en que se disputa la clientela de los viajeros con razones más o menos suavisadas y con gritos más o menos convincentes.

Una vez más cabe decir el poco instinto o intuición turística que hemos desplegado estos últimos tiempos en razón de nuestro pintoresquismo. En Venecia se han conservado los gondoleros. ¿Por qué nosotros no conservamos las bateleras? El motor sustituyó a los remos, y a las bateleras, el patrón de la lancha o lanchas que aseguran el tráfico y transporte entre las tres orillas del puerto pasaitarra.

Decididamente, no sabemos cómo preservar la tradición y el progreso; y si, por una parte, hemos contribuido con nuestra conducta a relegar poco menos que al olvido la estancia de Victor Hugo en Pasajes de San Juan; que tanto atractivo turístico ejercía sobre los franceses, por otra hemos suprimido a las bateleras del puerto, que durante cierto tiempo constituyeron una de las notas más típicas y pintorescas del verano donostiarra, cuando la excursión a Pasajes constituía uno de sus números más populares. Y no deja de ser absurdo y paradójico que cultivemos ese artificial "folklorismo" de los tablados de feria, en tanto desdeñamos o afectamos ignorar el auténtico folklorismo de nuestras costumbres e instituciones auténticas y autóctonas.