

LA HERRERA

Por JOSE MARIA DONOSTY

De entre los topónimos o nombres de lugar donostiarra nacidos de la naturaleza o índole del terreno a que se refieren, el de La Herrera es uno de ellos. La Herrera, el extremo oriental de nuestra municipal jurisdicción, hace "pendant" con el Antiguo en el extremo opuesto. Uno y otro constituyen como especie de hitos itinerarios de la trayectoria donostiarra. Son por uno y otro extremos de la principal de nuestras vías de comunicación y transporte, como los puntos por los que el viajero entra o sale, según la dirección que lleve, en o de la zona genuinamente donostiarra, la que con el tiempo había de ser su núcleo estrictamente urbano, en contraposición con su zona rural.

Verdad es que, en rigor, lo de la toponimia de La Herrera es cosa un tanto arbitraria, puesto que más que la naturaleza o índole del terreno, La Herrera deriva su nombre de una circunstancia del lugar. ¿Y por qué La Herrera, nombre femenino de un oficio masculino por excelencia? ¿Es de creer que alude a una ferrería, cuya existencia desconocemos a ciencia cierta, por más que nos la suponamos, o a una determinada fémina más o menos famosa hija o esposa de un ferrón del lugar?

Más aún que el Antiguo, con su perspectiva de las marismas de los juncales característicos de aquellos "ingurus" o aleñafios, La Herrera se caracteriza ya no por su marisma, sino por su marina. El puerto de Pasajes, en efecto, no era en los antiguos tiempos lo estricto, limitado, acotado y encerrado que es hoy, sobre todo por su lado meridional. Las aguas del puerto se extendían por la marisma de Molinao y llegaban por el oeste hasta el nte de la actual finca de Bidehietá. Como es natural, dichas aguas abarcaban toda la zona baja de la depresión basaltarra, y digo bien que "abarcaban", porque era en barca, y no a lo largo o al borde de la tierra firme, por donde había de transitarse para llegar desde la villa o ciudad de San Sebastián a la opuesta villa de Lezo.

La Herrera, en efecto, era el punto estratégico en que el camino llamado de San Sebastián a Fuenterrabía se ahogaba, lugar donde abandonando los medios de transporte terrestres, había que tomar los medios de transporte fluviales o marítimos, —marítimos, —por mejor decir, pues las aguas del puerto de Pasajes son hijas del mar, por muy "Orso Iba!" que el río que desemboca en el sea.

Es muy probable que las famosas bateleras de Pasajes tuvieran su nacimiento aquí, en el punto de La Herrera, precisamente, y no en el puerto mismo, que es donde las dos o tres últimas generaciones las conocimos. Ellas serían las garridas amazonas que transportaban a los viajeros de antaño que iban desde San Sebastián a Francia o a Fuenterrabía, toda vez que hasta mediados del siglo XIX nuestra ciudad careció de camino real —de aquel camino real que iba de Madrid a París a través de Behobia, que ha sido siempre, hasta tiempos relativamente modernos, e antiguo y tradicional paso de uno a otro reino por este extremo de nuestra frontera.

En este aspecto de los caminos, San Sebastián ha sido extremo siempre. No sólo con relación a la provincia de la que actualmente es capital, se hallaba y halla en uno de sus confines, sino que, a mayor abundamiento, hasta care-

ncia de camino real. San Sebastián no fue nunca, en antiguos tiempos, una villa o ciudad de paso al filo de una gran ruta, sino un pueblo que quedaba de lado, al margen de la ruta real.

A San Sebastián o se venía expresamente o no se venía nunca. Tan sólo cuando se hizo la desviación de Andoain a las Ventas de Iruñ, pasando por Lasarte, el Antiguo y Rentería, San Sebastián ciudad vio pasar por el centro de su jurisdicción municipal, rozando sus muros —es decir, sus murallas, porque aún en 1850 éstas existían—, la que hoy, y desde entonces, llamamos carretera general.

Fue entonces cuando La Herrera, que durante siglos fue no sólo un nombre, sino un término, en la red de caminos donostiarra, perdió su tradicional función y su fisonomía, para convertirse tan sólo en eso, en nombre, en uno de esos nombres que perduran más que el hombre o el hecho o cir-

constancia que les dio el ser o el estar allí.

Hoy, La Herrera, si bien es cierto que ha perdido la razón de ser que durante siglos la hizo famosa —porque no deja de ser famoso el hecho de que un camino de tránsito se interrumpía por un brazo de mar—, ha evolucionado, y se ha convertido en un núcleo de población notable, hasta el punto de ser, de mero embarcadero que siempre fue, un centro suburbano de importancia y con fisonomía propia, distinto y singular por su aspecto y su topografía.

Ya no es, como antes, un lugar de término, sino un lugar de tránsito, que se aiza al pie de Alzamis, desde donde sube la empinada trocha o "aldapa" que le une con el elevado caserío de su núcleo rural, hoy incorporado a la capital. Hasta su propia iglesia de San Luis está vinculada al camino, toda vez que su erección fue debida a un penoso y mortal accidente de tráfico, precisamente en los al-

bores del automovilismo. No obstante su moderna configuración y su función moderna, aquel recodo del camino que lleva a Francia evoca en nuestra imaginación, o sea, en la imaginación de quienes conocen y sienten la historia de los lugares donostiarra antiguos, la época, ya remota, en que La Herrera constituía un lugar estratégico en las vías de comunicación y tránsito por la singularidad de su circunstancia. Allí hubo de apearse nada menos que el emperador en su viaje a Francia y a sus estados de Flandes, para atravesar aquel brazo de mar que, adentrándose tierra adentro —y perdón por la redundancia—, si constituía, por una parte, un embarazo en los transportes, brindaba uno de los paisajes más pintorescos de la tierra, que tanto habría de admirar Víctor Hugo, y tanto es de admirar, bien que menos cabado y adulterado, en nuestros propios días.



20 junio de 1963