



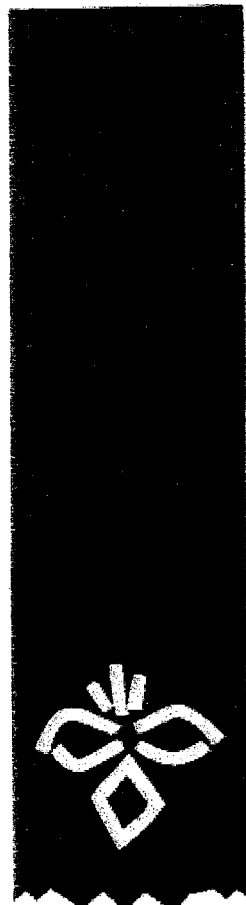
Límites jurisdiccionales entre
Donostia y Pasaia:

Informe Histórico

AY:

FECHA:

Nº:



ARANZADI zientzi elkartea
sociedad de ciencias . society of sciences . société de sciences

Título	Página
Objetivos	2
Metodología	3
Bibliografía	5
Introducción	6
Antecedentes históricos lejanos	9
<i>El puerto en época romana</i>	9
<i>Disputas medievales</i>	10
<i>Siglo XVIII: el informe Villalobos</i>	15
<i>Independencia de San Juan</i>	18
Antecedentes históricos cercanos	21
<i>1805: fundación moderna de Pasaia</i>	21
<i>1805-1890: intentos donostiarras contra los límites y jurisdicción pasaitarras</i>	28
<i>1805-1813: la nueva villa de Pasaia hasta las guerras napoleónicas</i>	28
<i>El intento de 1827</i>	31
<i>Algunos cambios en la morfología del puerto</i>	32
<i>1890: Sentencia de lo contencioso-administrativo</i>	34
<i>Sentencia confirmatoria de lo anterior en pleito de 1899</i>	39
<i>Intentos por poner en práctica las sentencias: desacuerdos permanentes en los deslindes</i>	40
Antecedentes inmediatos	42
<i>Durante la transición: la "comisión de mugas"</i>	48
<i>Comienzos del siglo XXI</i>	51
Conclusiones	52
Apéndice documental	

Objetivos:

El presente informe responde al requerimiento del Ayuntamiento de Pasaia a la Sociedad de Ciencias Aranzadi para la realización de un informe histórico sobre la evolución de la demarcación territorial entre el citado municipio y el de Donostia.

Se trata de analizar científicamente, desde un punto de vista histórico, los indicios con los que el propio Ayuntamiento de Pasaia cuenta y que hacen sospechar de la inadecuación de las *mugas* administrativas actuales.

Igualmente, la investigación deberá valorar la idoneidad y actualidad de la documentación hasta el momento recopilada e incrementarla con documentos que se encuentren en otros archivos.

El informe pretende dotar de una visión científica e integral al problema objeto del estudio, la marca territorial entre los municipios mencionados, ya que, en primer lugar, es necesario sistematizar y ordenar el material existente sobre esta cuestión, y, en segundo lugar, todo parece indicar que hasta el momento sólo han existido aproximaciones puntuales a este tema, aproximaciones carentes de continuidad y sin trabazón entre ellas. Incluso los estudios históricos que han repasado este asunto no alcanzan en sus análisis más allá de la situación creada en 1805; a lo sumo avanzan por el siglo XIX pero sin efectuar ninguna mención a lo que *a priori* parece una clara descompensación entre disposiciones legales y estado de las cosas.

Por todos estos aspectos -carácter científico, punto de vista integral, e incluso posible utilidad pública-, podemos afirmar que se trata de un trabajo original, nunca antes emprendido por este municipio.

Metodología:

Para la redacción del informe, se ha procedido en primer lugar a repasar la documentación aportada por el propio ayuntamiento, proveniente tanto de sus fondos históricos como de recuperaciones llevadas a cabo recientemente.

Además de esta documentación, el propio ayuntamiento también se encontraba indagando en otros fondos foráneos, especialmente en los relacionados con el militar gaditano Vargas Ponce, verdadero fundador del Pasaia moderno. En este sentido, se ha apoyado y asesorado esta búsqueda, centrada especialmente en el Museo Naval de Madrid.

Entre los fondos provinciales, se han realizado las gestiones pertinentes en el Archivo General de Gipuzkoa, sito en Tolosa, donde tanto a través de sus índices e instrumentos descriptivos como mediante consultas directas con los gestores del mismo, se ha podido acceder a documentos y copias en sus distintas secciones: Índice de Munita, Duque de Mandas y Serapio Mugica, principalmente.

De igual modo, se han repasado actas de la Diputación, y documentación derivada de la misma, en los años que se consideraban significativos.

También se ha investigado en los Fondos Reservados del centro Koldo Mitxelena y se han efectuado consultas en Altzako Historia Mintegia y en la base de datos "Badator" del Gobierno Vasco.

Básicamente podemos citar los expedientes siguientes:

Pasaiako Udal Artxiboa (PUA): expedientes 550, 4 y 5; 591, 2, 5, 7, 12, 13, 14, 15, 22 y 23; 592, 9, 10; C5 I 1 2; C5 I 1 7.

Koldo Mitxelena, FFGG: 8773; C241 F16; C108 F39.

Archivo Histórico de Gipuzkoa (GAO): JD IT 1024a 1; 1024b 1; 366, 8; 1833; 437, 3; 439, 1. JD IM 2/13/80; 2/12/135; 1/18/91; 2/7/125; 2/8/83.

JD SM 55, 21; 56, 26; 15, 7; 5, 6; 44, 11; 18, 16; 20, 13.

DM 4, 8; 18, 12; 18, 3.

JD 118, 119.

JD AJI 13, 5; 14, 1, 2, 3, 4; 15, 2.

JD ADI 1/ 8, 9, 10; 2/ 1, 2; 3/ 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

BOG 32; 33.

Bibliografía:

Azcona, T. "Un pleito perdido por San Sebastián: 1623-1627, fundación de la parroquia de Pasajes de San Juan y jurisdicción espiritual sobre la bahía". BEHSS, 11 (1977). 151-291.

Banús y Aguirre, J.L.: "El límite oriental de San Sebastián". Homenaje a Don Julio Urquijo, t. III (1950). 303-329.

---: "Documentos del municipio de San Sebastián referentes a los pleitos sobre Pasajes". BEHSS, 19 (1985). 245-258.

---: "Estrambote a la venganza del Trastámara". BEHSS, 24 (1990). 549-559.

Gómez Piñeiro, J. (dir.): *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa. I. Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército. II. Servicio Histórico Militar*. Donostia: Foru Aldundia, 1994-1999.

Goñi Gaztambide, J. "Fundación de la iglesia de San Pedro de Pasajes, 1457-1458". BEHSS, 2 (1968). 7-19.

Olaechea, J.B.: "Seis siglos de litigio sobre el dominio del puerto de Pasajes: informe de Vargas Ponce sobre el asunto". BEHSS, 9 (1975). 209-270.

Seoane, Marqués de: "Correspondencia reservada entre el Sr. Vargas y Ponce y el Ministro de Marina, referentes al puerto de Pasajes". Euskal Erria (1913). 51-54, 113-118, 156-157, 203-206.

Yarza Zala, Carlos: Pasajes Ancho. Donostia: Sociedad guipuzcoana de ediciones y publicaciones, 1974.

Zapirain, David; Mora, Juan Carlos: "Altza de los cubilares al concejo; formación y características del régimen jurídico-político altzatarra". BEHSS, 32 (1998). 535-578.

Introducción.

La correcta administración del puerto de Pasaia, el reparto y asunción de deberes y de beneficios que éste genera y la disputa por el control directo del territorio que lo rodea, han constituido uno de los más largos litigios de la Historia de Gipuzkoa, sino el más, incluyendo tanto la vía judicial y política como el enfrentamiento armado entre los distintos entes políticos y municipales afectados.

La extensión a lo largo del tiempo de este complicado asunto debe entenderse desde dos premisas:

. por un lado, el ser este puerto un punto estratégico desde tiempo de los romanos, es decir desde hace más de dos mil años, hasta nuestros días.

. por otro, el valor añadido que genera el puerto por la propia evolución del territorio, evolución que se produce a nivel puramente físico -desplazamiento de los lugares de interés dentro del propio puerto- pero también humano -crecimiento poblacional en torno al puerto-.

Esta evolución ha llevado a que a lo largo de estos dos mil años, pero especialmente en los últimos 800, los interesados en la explotación, control y administración del puerto hayan sido distintos y numerosos protagonistas. En esta dinámica de pugna, cabe situar en un extremo de la contienda a la ciudad de San Sebastián y sus distintas instituciones (especialmente al Consulado de comercio), mientras que en el otro se colocarían las poblaciones que se asientan directamente en la ribera de las aguas, destacando la villa de Rentería en un primer momento, y adquiriendo después mayor protagonismo, tras su independencia y consolidación, la nueva población del "Pasage".

Precisamente el asunto que nos ocupa arranca con la obtención en 1805 de la categoría de villa unificada e independiente por parte de las dos poblaciones originarias pasaitarras, la de la banda del Este o allende (hoy Donibane) y la del Oeste o aquende (hoy San Pedro). Con posterioridad, se irán poblando sistemáticamente nuevas zonas cercanas a los límites costeros, zonas que antes estaban menos habitadas o, simplemente, eran inhabitables hasta entonces. Se añaden así nuevos elementos a la discusión, discusión que, como veremos, ha continuado hasta nuestros días.

El dominio sobre el puerto pasaitarra era considerado ya a finales del siglo XVIII como un asunto viejo, pesado, arduo, inacabable, farragoso, larguísimo y cualquier otro adjetivo que denote perdurabilidad y gran volumen de papel. Precisamente para poner fin a esta situación, la monarquía española nombra al militar, marino, erudito e historiador José Vargas Ponce para que redacte un informe sobre el estado de la cuestión y ponga las bases para una solución duradera. De la acción de este gaditano, director de la Real Academia de la Historia española, se produce la definitiva segregación de los citados lugares de los Pasages y su unión en una sola entidad municipal, dando lugar así, y no sin un sinfín de vicisitudes, a lo que hoy conocemos como villa de Pasaia. Estamos en 1805.

Como veremos, este "nacimiento" no será plenamente aceptado desde el ámbito donostiarra, a pesar de la cual será totalmente ratificado en 1890 por las instancias pertinentes.

En la misma línea, aún en el siglo XX y al amparo de coyunturas como el triunfo del alzamiento militar y su instauración en la municipalidad de la capital, se producirá algún amago para volver a la situación anterior a 1805. Estos movimientos llevaron ya al cabildo pasaitarra, especialmente a su secretario, a proveerse durante la pasada década de los 50, de la información pertinente con la que

contrarrestar estas actitudes, retomando la documentación generada en 1805 como base del derecho pasaitarra.

Este mismo asunto ha ocupado durante el siglo pasado a varios de los historiadores más insignes y de más renombre de Gipuzkoa, pues el problema de los límites municipales donostiarras y el intento de esta ciudad por obstaculizar el desarrollo de la villa pasaitarra ha sido tratado por el Marqués de Seoane, Fausto Arozena, Serapio Mugica o Banús y Aguirre. Ninguno de los cuales, a pesar de la postura explícitamente declarada a favor de los intereses donostiarras de alguno de ellos, ha dejado constancia de ningún cambio que altere lo dispuesto en 1805 y ratificado en 1890 y 1899.

A la situación de revisión actual se llega como consecuencia del trabajo desarrollado por el secretario municipal, Joseba Belaustegi, quien a raíz de un litigio suscitado con el vecino pueblo de Lezo, también por la cuestión de los límites comunes, inicia un repaso de la situación de las *mugas* municipales, percatándose de la no existencia de acuerdo en torno a las mismas.

Antecedentes históricos lejanos

RESUMEN:

Se trata de conocer el enfrentamiento que duró unos 600 años y que tuvo como principales protagonistas a San Sebastián y Rentería, pero también a Oiartzun y Hondarribia.

A lo largo de este tiempo, distintas entidades territoriales van disponiéndose en torno al puerto para asegurarse una posición dominante en el mismo.

RELACIÓN DE HECHOS:

El puerto en época romana

Como se ha señalado antes, el puerto que hoy situamos en Pasaia ha sido explotado desde tiempos antiguos, si bien no siempre su núcleo central se ha situado en el mismo lugar. En estos primeros tiempos, la importancia del puerto radicaba en su utilización para la explotación de madera y mineral del valle de Oiartzun y de las minas de la Peña de Aia. El recorrido navegable del puerto era considerablemente superior al actual, pudiendo remontarse por la ría y río de Oiartzun. Por ello, los varaderos y puntos de carga se encontrarían hacia el interior, remontando la corriente hacia el barrio oiartzuarra de Elizalde. Sería una zona, además, bien protegida pues a la propia orografía de la bocana y ensenada, se uniría su carácter interior, no avistable desde la costa exterior. Esta situación coincidiría con otros posibles emplazamientos de la época, como el de Astigarribia en Mutriku por ejemplo.

Algunos historiadores, como José Luis Banús y Aguirre, señalan otro posible emplazamiento de interés, éste ya más situado en la ensenada, pero ligado igualmente a la explotación de la zona de Oiartzun. Esta segunda plaza se ubicaría en la zona de Beraun, y

vendría a sustituir o complementar a otro Beraun, el situado en Irun junto a otro importante punto, el de Oiaso.

Coincidiendo con la retirada del mundo romano de nuestras costas, el interés del puerto habría decrecido durante el inicio de la Edad Media, debido sobre todo, a lo inseguro de los núcleos costeros, que son objetos de saqueo desde la mar.

Disputas medievales por el puerto

Sin embargo, a medida que la Gipuzkoa medieval va evolucionando y las comunidades que habitan en su territorio instalándose y organizándose bajo el impulso civilizador que llega desde el reino navarro, se observa un interés renovado por situarse en una situación de preeminencia en el ámbito pasaitarra.

Desde luego, al igual que un amplio y variado territorio, este puerto queda bajo control de la población que se ha instalado en torno a otra bahía, la de San Sebastián. Esta renovada San Sebastián dominaría un terreno que abarca desde el Bidasoa hasta el Oria, extendiéndose hasta Arano. El territorio que queda bajo su jurisdicción se refrenda en la concesión de Fuero que otorga el monarca navarro Sancho el Sabio en 1180.

Sin embargo, se hará evidente que en ese vasto territorio se individualizan otras poblaciones que no tardan en hacerse también con los instrumentos de personalidad jurídica y política de la época. Así, Hondarribia recibirá su propio fuero en 1202, extendiéndose, a su vez, desde el Bidasoa hasta el puerto y río Oiartzun.

Esta villa hará visible su poder jurisdiccional en la zona a través de dos entidades menores: una, situada en el interior de la ensenada,

Lezo; otra, situada cerca de la bocana del puerto, el pasaje de Fuentarrabia, futuro Donibane.

El de Donostia no es el único territorio que se fragmenta. El Valle de Oiartzun también conoce un proceso de fraccionamiento y de transformación de sus unidades en villas aforadas con jurisdicción propia. En este camino cabe situar en 1320 la adjudicación de categoría de villa a Orereta, con la apelación de "villa nueva de Oiarso", que será más conocida como Rentería debido a las rentas que allí se cobran en su aduana.

Esta separación de la antigua Orereta del resto del Valle, dio lugar a sangrientos enfrentamientos, pues ya el resto del territorio del que ésta se segregaba veía mermado su acceso y aprovechamiento del puerto. La situación se prolongará hasta 1490, con la completa división del Valle en dos jurisdicciones.

Por último, la propia San Sebastián coloca también dos núcleos de población organizada en puntos estratégicos. El primero lo tenemos en San Marcial, Altza; mientras que el segundo obedece al Pasaje de San Sebastián, futuro San Pedro.

Los vecinos de Altza solicitan licencia para erigir iglesia, la de San Marcial, en 1390. La iglesia de San Pedro, por su parte, es edificada en 1457. Estos movimientos indicarían una plena organización vecinal en ambas poblaciones.

Todo indicaría que las poblaciones más cercanas a la bocana de la ensenada son las últimas en fortalecerse y adquirir identidad, pues son identificables, en primera instancia, con un accidente geográfico: "el pasadje", con el acento gascón de muchos de sus habitantes. Por allí "se pasaba" hacia los otros puntos.

Así las cosas, los siglos XIV y XV son el escenario de continuos enfrentamientos entre la ciudad de San Sebastián y Rentería por justificar su propiedad y exclusividad sobre el antiguo puerto de Oiartzun. Lo que se litiga con esto, es el derecho a cobrar diversos impuestos relacionados con el tráfico marítimo-comercial, con el aprovisionamiento de las naves, o a gravar el aprovisionamiento de víveres básicos, etc.

Entre los instrumentos jurídicos que se producen podríamos destacar una cóncordia de 1339 en que el Valle de Oiartzun reconoce la propiedad del puerto para San Sebastián, en lo que todo parece apuntar a una entente mutua en perjuicio de la enemiga común: Rentería. Esta concordia se complementaba con otra entre San Sebastián y la propia Rentería, o al menos, entre parte de su población.

Sin embargo, todo esto entra en contradicción con el título de villazgo de esta última, que databa de 1320 y por el cual había adquirido el puerto. Estas concordias también se verían anuladas por otro instrumento regio, el privilegio rodado que se otorga en favor de Rentería en 1343. Éste y otros fueron ratificados en las Cortes de Toro en 1371.

Aún y todo, San Sebastián introducirá la pretensión de un nuevo impuesto sobre la exportación de hierro a través del puerto. El asunto se sustancia en 1374, determinando la Audiencia de Valladolid, entre otros aspectos, que la ciudad no había probado que el puerto fuera de ella. Y de nuevo vuelven a anularse las concordias de 1339.

En consecuencia, se producen diversos enfrentamientos armados en los que se ven implicados estos protagonistas, con robos, muertes, talas, etc. Para poner fin a la situación bélica, el rey Enrique II promulga sentencia a 12 de abril de 1376. A raíz de la misma, el rey ratifica su señorío sobre el puerto; pero deja en manos de San

Sebastián el poner guardias que verifiquen el destino de los bastimentos que en él se introducen libres de imposición para el Valle y la villa de Rentería. Proclama que San Sebastián es la mejor villa de Gipuzkoa y para garantizar su supremacía obliga a todo buque que arribe a Pasajes a descargar la mitad de su carga para ella, mientras que la otra mitad no podrá ser llevada ni a Rentería ni a Oiartzun.

San Sebastián basa el control del puerto a partir de esta fecha en la existencia de esa guardia que queda autorizada a ejercer.

Con esta base, además, en 1399, y posteriores ratificaciones, se excluye a Hondarribia de toda jurisdicción sobre los terrenos que toque el agua en altamar.

Durante el siglo XV continuaron los enfrentamientos armados, más aún teniendo en cuenta el ambiente general de inseguridad que se vivía en el país, inmerso en las denominadas guerras de los parientes mayores. Cabría destacar el enfrentamiento armado de 1475 en el que "irritados los ánimos se dieron una sangrienta batalla en las cercanías de la iglesia de San Marcial en Alza, causando una y otra parte mucha mortandad, obligando a los de San Sebastián a retirarse y encerrarse en la casería de Port de Plat...a la que incendiaron"¹.

La vía judicial fue de nuevo favorable a los intereses donostiarras que, en 1477, se hizo con el apoyo de la naciente provincia de Gipuzkoa. En esta época también podría datarse la generalización del nombre de "Pasajes" para referirse al puerto.

Este breve resumen de todo un cúmulo de enfrentamientos, puede completarse con el informe que a 21 de julio de 1804 firma el

¹ Banús y Aguirre, J.L.: "El límite oriental de San Sebastián". Homenaje a Don Julio Urquijo, t. III (1950). 303-329.

propio Vargas Ponce, en el que se entra detalladamente en los aspectos y contenidos de las distintas sentencias.

Lo que interesa destacar ahora es que en este entramado jurídico radicaba la presencia activa de San Sebastián como guardián del puerto, primero a través de los guarda-puertos y luego a través del regidor-torrero².

La responsabilidad de la situación del puerto quedaba así en manos de esta ciudad. Con lo que recaudaba por distintos conceptos de la actividad marítima, debía responder de la practicabilidad y seguridad del puerto.

Sin embargo, este gobierno y administración dieron lugar a graves irregularidades e incompetencias:

- los regidores-torreros y la vida política de las dos bandas pasaitarras se hacían incompatibles.
- la seguridad de la ribera portuaria no quedó nunca garantizada; Rentería fue sitiada y quemada en repetidas ocasiones. San Sebastián frena todos los intentos y proyectos que contemplan la fortificación eficaz del puerto.
- la intensa vida marítima que presidió el puerto fue desapareciendo, debido sobre todo a la falta de mantenimiento del mismo, especialmente en lo tocante a la limpieza del fondo. Esto provoca que a principios del siglo XVIII el puerto quedara reducido a unos muelles practicados a la entrada de la ensenada, quedando el resto inhabilitado.
- los ingresos que la ciudad recaudaba no tenían una correspondencia inversora en el lugar.

² Instalados en la torre a la entrada el puerto en el lado de San Pedro, donde hoy se encuentra el embarcadero entre Donibane y el citado distrito.

Según el mismo Vargas Ponce, esta situación es el fruto de una política calculada por parte de San Sebastián, cuyo único objetivo sería eliminar un competidor, Rentería y el propio puerto, en beneficio de sus propias instalaciones portuarias.

De todo ello queda abundante constancia a lo largo del siglo XVII, como a continuación se resume.

Siglo XVII: El informe de Villalobos. Fortificación y limpieza.

Ante la gravedad de la situación, Rentería vuelve a intentar el camino judicial, toda vez que a principios del siglo XVII las mareas van alejándose de su costa y va perdiendo su capacidad marítima. Hace hincapié en la necesidad de fortificar y limpiar el puerto, consiguiendo finalmente que en 25 de abril de 1617 se designe al capitán Diego de Villalobos para instruir un informe. Nuevamente, San Sebastián contradirá todas las conclusiones, negándose incluso a tomar parte en la financiación del Castillo de Santa Isabel, en la entrada del puerto, en 1621-22.

Precisamente 1622 es la fecha de inicio de las renovadas hostilidades entre las dos poblaciones, si bien en esta ocasión los enfrentamientos se redujeron a lo judicial. Este pleito y sus derivaciones³ permanecerán abiertos hasta los autos de Vargas Ponce, a principios del siglo XIX.

Por lo que respecta a la actividad defensiva desarrollada por San Sebastián en el puerto, baste decir que en 1638 las tropas francesas se apoderaron de la costa pasaitarra hasta llegar a Rentería e incendiarla sin ninguna oposición⁴. El intento de reconstruir la villa en el alto de

³ El volumen de este expediente ascendía ya a 426 páginas de folio en 1627.

⁴ Similar a lo ocurrido en 1512 y, con posterioridad, en 1719.

Basonaga (actual Capuchinos) en 1643, desde donde sería factible un eficiente control y defensa de toda la ensenada, no llega a fructificar.

Las posiciones de San Sebastián son también atacadas por los fiscales de Castilla, especialmente por Juan Bautista de Larrea. Vargas Ponce recoge algunos párrafos redactados por los mismos, en los que acusan a los donostiarras de haber usurpado completamente el uso del puerto, debido a la violencia y agravios que desarrolla contra sus vecinos y a los cobros ilícitos que exigían los delegados por ellos. Ésta situación había sido protestada no sólo por Rentería, sino que existían quejas de "todas las naciones". Igualmente, acusan a la capital de "haber dexado cegar y perder mucha parte del Puerto y no haberle querido limpiar", y de permitir el contrabando y todo tipo de irregularidades -"por la falta de custodia que ha tenido y tiene en su guarda y en la entrada y salida de cosas prohibidas"-.

El magistrado Larrea, especialmente, destaca por su intento de dejar sin valor los privilegios donostiarras, dando lugar a un informe que, impreso en 1644, es recogido por Vargas Ponce y reproducimos en el apéndice.

Por otra parte, el enfangamiento era ya perfectamente constatable a mediados del XVIII. De hecho, es la Provincia de Gipuzkoa quien desde 1677 se debería de ocupar de la buena conservación del puerto, si bien delega en San Sebastián la misma. En 1686 el ingeniero Torelli dispuso un plan para remediarlo, pero San Sebastián no se avino a él³.

³ El historiador donostiarra José Luis Banús y Aguirre habla de injusticia al achacar totalmente a San Sebastián la responsabilidad de la limpieza del puerto, pues habría sido un asunto que excedía las posibilidades de dicha ciudad. "El límite oriental de San Sebastián". Homenaje a Don Julio Urquijo, t. III (1950). 303-329.

Entre las causas que motivan la inhabilitación de la dársena se encuentran, desde luego, las naturales: los derrubios que aportan el río Oiartzun y las *errekas* que desembocan entre Herrera y Antxo, desprendimientos de taludes,... pero también existen vertidos directamente ligados a la actividad portuaria. Efectivamente, al fondo del puerto han ido a parar los sacos de lastre que utilizan los barcos, acompañados por ingentes cantidades de ramas que se emplean para equilibrar las cargas de los buques. A todo ello hay que sumar vertidos que actuarían de compactantes de este material, como los restos de grasa de ballena.

Además, desde el siglo XVII existen en el puerto un gran número de buques en estado ruinoso pero sin desguazar.

Los planos adjuntos ilustran perfectamente sobre la realidad del puerto⁶. Se ha resaltado con trazo blanco la zona no accesible durante las mareas bajas. Desde distintas perspectivas se aprecia cómo el fondo de la bahía, la zona más resguardada y apta, está completamente fuera de servicio.

⁶ Las reproducciones están tomadas de: Gómez Piñeirió, J.: *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa. I. Cartoteca histórica del servicio geográfico del ejército*. Donostía: Foru Aldundia, 1994.

El primero fue realizado por la Marina española en 1750; el segundo, por el brigadier Vicente Tofiño en 1788. En el CD adjunto a este trabajo, se añade también el realizado por José del Solar en 1800, precisamente para demostrar la necesidad urgente de dragado. Las otras dos imágenes también pueden obtenerse, quizás con mejor calidad, en el mismo CD.

Con posterioridad, desde 1726, se instaura una Junta de Limpia, pero su cometido se reduce a cobrar impuestos para la limpieza del puerto, si bien no los gastaba en esa labor. Esta disposición cuenta con el precedente de la cédula real de 13 de mayo de 1715, que ya disponía el cese de las actividades donostiarra en este asunto. Vargas Ponce extracta los siguientes párrafos: "teniendo el rey evidentes noticias de lo atrasado que se halla el Puerto de Pasages por el descuido que habido en limpiarle, extrañando semejante deajo en tan principal importancia, a vista de haberse mirado y considerando como tal siempre, como lo acredita haberse concedido a la ciudad de San Sebastián diferentes arbitrios...ha resuelto SM que la Ciudad cese en la exacción..."⁷.

Independencia de San Juan.

Si la mayoría de los actos precedentes tuvieron como protagonistas Rentería y a San Sebastián, una nueva entidad se suma a la pugna por los derechos sobre el puerto.

La Banda del Este, o Pasages de allende, adquiere plena independencia de Hondarribia, conformándose como villa de Pasages en 1770 y, lógicamente, planteando sus peticiones en torno a la jurisdicción portuaria. De esta manera, las derivaciones del pleito alcanzan ya proporciones gigantescas⁸, y sin visos de sentencia definitiva.

⁷ Todas las citas referentes al informe se encuentran extractadas de la reproducción publicada por Juan Bautista Olaechea en 1975: "Seis siglos de litigio sobre el dominio del puerto de Pasajes: informe de Vargas Ponce sobre el asunto". Boletín de Estudios Históricos sobre San Sebastián. 9 (1975), pg. 209-270.

⁸ En 1771 el oidor de Navarra, Azkona, confecciona un expediente al respecto que en 13 piezas de autos rondaría las 13.000 páginas.

La población pasaitarra habría sufrido un gran descenso, tanto en lo demográfico como en la vitalidad de sus actividades, lo que, por ejemplo, Vargas Ponce constata en San Juan al comparar los datos del siglo XVI con los de principios del XIX; 100 casas en 1804 por 300 en el XVI; 120 marineros en el XVI por 38 en 1804; de su potencia marítima no queda más que el recuerdo. En San Pedro, por otra parte, no tienen ni siquiera txalupas o barcas de pesca, lo que era impensable en 1616, cuando se bastaban para acudir a la pesca de Terranova.

A instancias del informe y comisión desarrollados por Azkona, se dispone por Real Orden de enero de 1790 que los arbitrios para la limpieza del puerto sean recogidos y administrado por la naciente villa pasaitarra. San Juan no pudo llevar a efecto esta administración, en parte por las correspondientes apelaciones, alegatos y maniobras dilatorias de la ciudad y porque su acción fue interrumpida por la Guerra de la Convención, periodo durante el cual Gipuzkoa pasa de hecho a la administración francesa, dándose la circunstancia de que las nuevas autoridades muestran un marcado interés por la mejora y habilitación del puerto.

A partir de aquí, de los tribunales y distintos organismos emana una línea de actuación tendente a una mejor racionalización del uso y administración del puerto. Rehabilitar el puerto como astillero y punto internacional de comercio parecen ser objetivos prioritarios; y no menos debió serlo dar fin al largo recorrido de pleitos, quejas y litigios acumulados durante siglos y reabiertos una vez más.

En esta dinámica debemos incluir el nombramiento del Capitán de fragata, además de erudito y director de la Real Academia de la Historia en 1804, José Vargas Ponce, quien desde 1799 participa

activamente en la reordenación del terreno portuario y su inmediato rededor.

En el informe que fecha en julio de 1804, para evitar todo fraude y aduciendo que los constantes enfrentamientos y el penoso estado de la ensenada atestiguan una nefasta gestión por parte de Donostia, Vargas Ponce pide una inmediata ratificación de 1790 y que el puerto quede en manos de quienes se encuentran naturalmente instalados en el mismo, y no de administradores ajenos a él. Aboga igualmente por la inmediata realización de obras de limpia y reacondicionamiento en las que junto al representante del rey en la Provincia, el Corregidor, la villa del Pasage sea quien dirija la intervención del ingeniero.

Antecedentes históricos cercanos

1805: Fundación moderna de Pasaia

RESUMEN:

Se pone fin a prácticamente seis siglos de litigio en torno al puerto. Se opta por la creación de un único municipio, separado de San Sebastián, a quien se impone la exclusión total del puerto.

Se produce una verdadera reordenación del territorio de todo el litoral Este de Gipuzkoa.

RELACIÓN DE HECHOS:

Pero la actuación de Vargas Ponce no se limita a opinar sobre el estado de los pleitos sobre el puerto, sino que concluye su informe con la reordenación administrativa del territorio. No oculta la deuda de su proyecto con el plan de Villalobos y asienta su acción en tres providencias:

- La primera: "separar la aldea de Pasages⁹ de la jurisdicción de San Sebastián, de que dista una legua de camino de monte y de mar, y unirla a la villa de Pasages¹⁰ que está enfrente de ella en distancia de 80 brazas del canal, de suerte que ambos pueblos constituyan una sola y única villa. Que a ésta se le dé de término el cortísimo que en la actualidad tiene, con más la parte que se estime hasta la cima del monte Uña, en cuya falda está situada la hoy aldea; de modo que quede con un término conveniente, el cual incluya todo el puerto de Pasages, que hoy llama San

⁹ Es decir, la actual San Pedro.

¹⁰ Es decir, la actual San Juan.

Sebastián suyo, para que San Sebastián de todo punto quede excluido de jurisdicción sobre sus aguas”.

A continuación, establece las ordenanzas por las que la nueva villa debe regirse, tales como: composición de cargos municipales, alternancia de sede municipal, etc.

- Como segunda medida, señala que el rey debe declarar expresamente que el dominio del puerto es de su exclusividad, nombrando, para hacer efectivo este punto, los pertinentes cargos y oficiales que lo hagan efectivo.
- En tercer lugar, se deberá proceder a la división jurisdiccional entre los tres pueblos ribereños. Esto es: Lezo, Rentería y Pasaia.

De todo ello, Vargas Ponce asegura que dimanarán sólo ventajas. Ventajas para Rentería, que podrá reanimarse y dejar de ser “un montón de escombros” (sic); ventajas para Donostia, que quedará libre de todos estos pleitos, de los gastos, entre otros, de guardas y torreros y con la posibilidad de invertir y mejorar así su propia dársena; y ventajas para todo el Pasages, cuyos habitantes podrán superar su condición de “pueblecitos miserables” (sic) y convertirse en un pueblo industrial y mariner. Pero, señala Vargas, la mayor ventaja será la propia recuperación del puerto, al que califica de desaparecido en ese momento.

Las providencias de Vargas Ponce son confirmadas por el rey Carlos IV mediante las correspondientes Reales Ordenes, siendo comisionado, a 22 de mayo de 1805, el mismo Vargas Ponce para su ratificación de hecho.

Durante el mismo mes de junio, y hasta agosto de ese mismo año, se registran en el Ayuntamiento de Pasaia las reales decisiones por las que aldea y villa se refundan en una única entidad municipal, se aprueba la reglamentación interna, y se proclama el fin y cese definitivo de la jurisdicción donostiarra sobre el puerto. Así, en la Real Orden de 1

de junio, se asienta la unión e independencia del nuevo Pasaia: "de modo que cada uno de los dos barrios que divide el canal del puerto formen en lo sucesivo la Villa de Pasages, siendo cada uno parte integrante de ella y disfrutando ambos los nuevos términos que SM ha venido a señalar". El reglamento para determinar el gobierno municipal, siguiendo la providencia anterior del Vargas Ponce, aparece sancionado por la Real Orden de 29 de junio e inserta en los registros municipales a 19 de agosto. En la misma, se decreta la separación de San Sebastián y el puerto. "cese desde luego la Ciudad de San Sebastián en el ejercicio de toda jurisdicción sobre él..."

Igualmente, la nueva villa agradece efusivamente todas estas disposiciones. También se precisa el sueldo tocante a Vargas Ponce y alguna otra sugerencia para mejorar el gobierno municipal. Todo ello queda recogido en el apéndice documental. De todos modos, entresacamos parte del agradecimiento de los pasaitarras por las Reales Ordenes, pues resumen a la perfección el estado de ánimo que éstas han generado y las esperanzas que han abierto para una total recuperación de la zona una vez que San Sebastián ha sido formalmente alejada de la bahía: "La villa agradecida sumamente a tantas tan señaladas distinciones con que la poderosa y regia mano de V.M. se ha dignado favorecerla, sacándola de un estado infeliz, próximo de su total ruina, y despoblación en que se miraba por el despotismo de San Sebastián".

El mismo Vargas Ponce está presente en estas primeras sesiones municipales, en concreto en la de 26 de agosto, y expresa sus mejores deseos para la villa. En especial, destaca su empeño en que los pasaitarras recuperaran el empuje en el ámbito de la construcción naval y entre esos deseos encontramos expresa mención a la adjudicación de Ulia a la villa: "cubran a vuestro Ulia otra vez aquellos venturosos robles".

En la correspondencia que el Capitán gaditano mantiene con el ministerio de marina para ir dando cuenta de todos los pasos y de la perfecta resolución de su cometido como ejecutor de la voluntad real expresada en las Reales Ordenes, el propio Vargas Ponce ofrece nuevos datos del trabajo que desarrolló. Esta correspondencia fue editada a principios del siglo XX por el Marqués de Seoane en la revista *Euskal Erria*¹¹.

Así, una vez cumplidos todos los trámites referentes a la notificación a las partes de la nueva organización de puerto y villa, Vargas Ponce hace saber al ministro de marina, Francisco Gil, que se ha ocupado también de la demarcación de límites del nuevo municipio, manifestando claramente cuales deben ser éstos para garantizar la viabilidad del pueblo y para evitar cualquier nueva injerencia donostiarra en las cercanías del mismo. En esta correspondencia reservada, secreta podríamos decir, Vargas Ponce explica lo siguiente a 1 de noviembre de 1805: "Con la noticia que me dio el Concejo de que ya había comunicado las Reales resoluciones a todos los interesados en la nueva planta del puerto y pueblo de Pasajes, traté de perfeccionarla dando el último paso de la demarcación de límites. Como quiera que este sea el más delicado y del que me temía más reclamaciones, me preparé con un serio estudio; y desconfiado de mis cortas luces, consulté al Teniente Coronel D. Carlos Lemor, Ingeniero destinado en San Sebastián, y al Capitán de Navío D. Juan Aguirre; aquel de la instrucción y práctica que es notoria en estas materias, y éste que ha entendido por tanto años con el acierto que es público en comisiones de esta naturaleza; y este segundo tuvo la amabilidad de acompañarme y subir conmigo a la inspección de los montes, que he visitado ahora de nuevo, a pesar de tenerlos tan andado y reconocidos".

¹¹ Se trata de varias entregas bajo el título genérico de "Correspondencia reservada entre el Sr. Vargas y Ponce y el Ministro de Marina, referentes al puerto de Pasajes". *Euskal Erria* (1913). Pgs. 51-54, 113-118, 156-157, 203-206. Los originales estarían en el Archivo Nacional Histórico.

Se aprecia claramente el cuidado con el que Vargas Ponce prepara la culminación del expediente. Además de un estudio detenido de la cuestión y de un conocimiento exhaustivo del terreno, que visita y recorre a pesar de los problemas de salud agravados por la humedad de nuestro país, busca el asesoramiento directo de dos expertos en la materia con mayor escarmiento que él en asuntos de este tipo.

Su decisión no es fruto en ningún caso del desconocimiento ni de un trabajo ajeno a la labor "in situ", de campo. Sólo tras esta minuciosa preparación es cuando actúa, primero, como ya sabemos para separar a San Sebastián de todo acceso al puerto del Pasaje: "Con todos estos antecedentes paré mi reflexión en los dos puntos cardinales de mi encargo, que eran separar de un todo a San Sebastián del puerto de Pasajes, providencia de que nadie puede dudar con tal que quisiera de buena fe desarraigar tan ruidosos y porfiados litigios..."; y segundo, poner en condiciones el puerto: "y proporcionar todos los medios de la limpia y conservación del puerto, empresa de tanto interés para la marina Real y para toda Europa navegante".

El medio más adecuado para conseguir ambos fines es completar la unión e independencia pasaitarra con la adjudicación de unos terrenos adecuados, bien ordenados y que permitan el asentamiento y acrecentamiento de los núcleos de población. Su dictamen no deja lugar a dudas de qué términos son los necesarios, obviamente separados de las jurisdicciones existentes con anterioridad: "Sentados estos expuestos y con el apoyo de aquellos respetables pareceres, me convencí que era preciso dar de términos a la villa de Pasajes todas las vertientes de las montañas que la rodean y arrojar sus aguas hacia el puerto...ningún resto de esta queda a San Sebastián que sirviese de asidero para renovar sus pretensiones, y Pasajes tenía en su jurisdicción todo lo que baña al puerto, para levantar malecones, construir presas, elevar muelles y cuanto se juzgue preservativo. Lo

cual no es factible siendo de otra jurisdicción, y es como imposible si a esta jurisdicción se le puede suponer interés en malograr la obra”.

Evidentemente, Vargas Ponce deja entrever que San Sebastián no va a aceptar de buen grado la nueva ordenación territorial, y mucho menos será ésta viable si la ciudad guarda algún tipo de jurisdicción tocante al puerto. Añade a su planteamiento inicial dos nuevas ventajas: aún siendo seguramente los términos más estrechos de toda Gipuzkoa, queda suficientemente abastecida la nueva villa con parajes apropiados para la cría de árboles con destino a astilleros; y, por otra parte, con el añadido de los, al menos, 59 caseríos incluidos en esta demarcación, se hace viable también la financiación del culto divino por la producción agrícola de los mismos.

Todo esto queda recogido en el consiguiente plano e informe, con fecha de 29 de agosto. Se adjunta una reproducción de los mismos en el apéndice. Se guardan otras tantas en diversos archivos, además de en el pasaitarra, en el municipal de Rentería, en el General de Gipuzkoa (Tolosa), fondo Serapio Mujika 20,13; o en el Servicio Geográfico del ejército español¹².

En el informe, vuelve a precisar y recordar que actúa como delegado regio, facultado por la Real Orden de 27 de mayo de 1805 para “señalar nuevos y combenientes límites a la villa de Pasages”. Los límites con San Sebastián se encuentran en el caserío Miracruz, de donde se trazaría una línea recta hacia la cala Irurdieta (Ilargita, popularmente conocida como “rocas” en Pasaia y Bidebieta), que queda incluida. De Miracruz, la línea se alarga hasta el caserío Etxeberri, de aquí a Larrerdi, que no se incluye en Pasajes, Eguzkiza y Txurdienea

¹² De esta copia hay reproducción impresa en: J. Gómez Piñeiro (dir.): *Documentos cartográficos históricos de Gipuzkoa. I. Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército*. Donostia: Foru Aldundia, 1994.

(Txurdin), tampoco incluido, hasta llegar a la demarcación de Rentería y el mojón de San Jerónimo. Por lo tanto, caseríos como Antxo, Eskalantegi, Berra, Molinao, Akular, Landerro, Arriaga, Bonea, Gomistegi, Ernabirao, Guardaplata... y hasta Kasares, Tomasene, Arriaga, Txipres o Siustegi quedan comprendidos en Pasaia, así como toda la zona de Herrera, Buenavista y la ensenada o marisma de Molinao.

Esta demarcación, como puede verse con más detalle en la documentación adjunta, es la original que comprende Pasaia desde su nacimiento como villa unificada e independiente en 1805. Como veremos ahora, no consta que los límites de Vargas Ponce hayan sido derogados por ninguna instancia superior. Todo lo contrario, los intentos desarrollados, principalmente por San Sebastián, para no cumplir con estas determinaciones, han sido derrotados en las instancias judiciales pertinentes.

1805-1890: intentos donostiarros contra los límites y jurisdicción pasaitarras.

RESUMEN:

Durante casi otros cien años, los dictámenes dados en 1805 son puestos en entredicho, no sólo por Donostia, sino también incluso por los poderes provinciales para quienes la intervención de la Corona puede ser una amenaza jurisdiccional.

Interviene también, en diversas circunstancias, la población de Altza, que consigue en diferentes momentos, un estatus independiente de Donostia.

Además, a raíz del nuevo empuje que recibe la zona y con la llegada de la industrialización de mediados del siglo XIX, el puerto gana en protagonismo en la economía de la Provincia. Al uso pesquero y de astillero, se le añade el comercial, que nunca perdió, pero ahora desde un nuevo punto de vista. Pasaia y el puerto se convierten en foco económico y de comunicaciones de primera magnitud.

Este litigio no será ajeno a los vaivenes de la situación política provincial y estatal.

RELACIÓN DE HECHOS:

1805-1813: la nueva villa de Pasaia hasta las guerras napoleónicas

La oposición de Donostia al nacimiento unificado de Pasaia y a la demarcación que se adjudica a ésta, y que deja a la ciudad alejada de cualquier jurisdicción en el lugar, es inmediata. Su objetivo es impedir que el rey refrende con su firma los autos providenciados por Vargas Ponce.

Precisamente para impedir que las maniobras de la capital entorpezcan la sanción definitiva, Vargas Ponce se comunica con el ministro Gil para que interceda y ventile el expediente definitivamente.

En carta de 1 de septiembre de 1805, Vargas Ponce da cuenta de la oposición abierta de los delegados de San Sebastián, que si bien habían colaborado en todo momento, se negaban a dar su visto bueno al plano definitivo. Ante estas circunstancias, y debido a que su permanencia en Gipuzkoa estaba siendo costeada por Pasaia y Rentería pero no por San Sebastián, Vargas Ponce opta por protocolarizar el documento en cuestión, ante el escribano de Andoain Francisco Ignazio Fernandez Beldarrain, y continuar con su misión en lo relativo a reunificar la zona del Bajo Bidasoa con el reino de Navarra¹³.

Aún en junio y en septiembre de 1806 deberá dirigirse al mismo ministro pidiéndole la finalización de las diligencias. En octubre de ese mismo año, se ve en la obligación de señalar al ministro cuáles son las causas y métodos por los cuales San Sebastián ha conseguido retrasar la tramitación según es público y notorio en toda la ciudad; parece ser que el Diputado que la ciudad ha enviado a Madrid ha intimado sobremanera con el abogado encargado de concluir el expediente, y aunque Vargas Ponce recalca que no hay que dar mucha importancia a estas habladurías, ruega también se evacue ya el proceso.

De resultas de todo este enmarañado proceder, el 15 de enero de 1807 se emite una Real Orden por la que Vargas Ponce es cesado en su cometido. Observamos en esta Real Orden tiene cierto aire salomónico pues si bien se rechazan las peticiones de la ciudad, lo mismo que a 4 de marzo ocurrirá con las del Consulado, se aviene a que el plano diseñado por el capitán gaditano pueda ser retocado. De todos modos, los retoques deberán tener en cuenta unos mínimos, ordenándose que en todo caso la nueva demarcación debe mantener para Pasajes "necesariamente las vertientes de los montes del Puerto, como que sin esta circunstancia no podría asegurarse su conservación."

¹³ Precisamene la copia autenticada que se presenta en el apéndice y que se guarda en el archivo municipal de Rentería proviene de esta precaución.

La Real Orden fue admitida por la Diputación de Gipuzkoa a 29 de enero de 1809, y de ella extractamos el punto 3º, que es el que hace referencia a los límites: "Que advocandose VS con el comandante de ingenieros de exercito destinado en esa plaza y el ingeniero ordinario de marina Don Josef del Solar que se halla actualmente en Pasages, examinados y comparados por estos los adjuntos planos remitidos por Don Josef de Vargas y por los recurrentes, deduzcan qual debe decidir la demarcación de los límites combenientes o formen si les pareciere necesario un nuevo plano que ha de comprender necesariamente las vertientes de los montes al puerto, como que sin esta circunstancia no podría asegurar su conservación..."¹⁴.

En definitiva, la rectificación del plano de 1805 no sería obligatoria, pues la instancia real compele a una revisión de la que se establecería un plano, modificado o no, definitivo. Pero siempre garantizando, mediante la exclusión de Donostia de acceso directo al puerto, que el contorno de la ensenada, la vertiente de aguas y las laderas que controlan el puerto quedaran enmarcadas en Pasaia.

Es de notar también cierto hastío en las instancias reales, que imponen ya perpetuo silencio en sus reales órdenes.

Prueba de que las demandas donostiarras quedaban sin ser recogidas es la publicación en formato de libro en 1814 de una memoria redactada a finales de 1807 por el Diputado de la ciudad en la corte¹⁵.

¹⁴ GAO: JD IM 2-13-80; esta Real Orden de 15-I-1807 también se encuentra en JD IM 1-18-91. Adjuntamos fotocopia de la misma en el apéndice documental. También se hace referencia a ella en una queja de Oiartzén, a 21 de julio de 1807, por haber traspasado el ingeniero Norzagarai su jurisdicción durante la revisión de los límites del plano.

¹⁵ Su título completo: "Memoria de las razones con que la ciudad y consulado de San Sebastián, la aldea de Altza y el clero de aquella parte de Guipuzcoa tienen

Y es que, efectivamente, la única revocación fue la dictada durante la invasión francesa, cuando José Bonaparte, en febrero de 1809, deja sin efecto la Real Orden de 1 de junio de 1805¹⁶.

Con la salida del gobierno francés, se retorna a la situación anterior.

Este mismo recorrido histórico es el que han realizado otros historiadores. Es la relación de hechos que aparece también manuscrita entre los trabajos y notas históricas de Serapio Mugica. Es, igualmente, la misma sucesión histórica que describe Banús y Aguirre, cuya opinión favorable a San Sebastián no es óbice para que reconozca estos acontecimientos¹⁷.

El intento de 1827.

Ambos autores señalan un nuevo intento por parte de Donostia para anexionarse San Pedro y lograr así la recuperación del acceso al puerto. Este intento se basa en una concordia dada entre ambas partes en la que los sanpedrotarras estarían de acuerdo con la reincorporación a la ciudad. Pero esta reunificación tampoco prospera y en una Real Orden de 23 de abril de 1828 se crea una nueva Junta de limpieza del puerto con un reglamento renovado¹⁸. Con fecha de mayo de 1829 constan sus presupuestos. No se cuestionan los límites y demarcaciones, sino que se emprenden acciones concretas, referentes a

reclamadas en el Ministerio de Marina y el consejo supremo del almirantazgo las novedades que se han hecho en el puerto de Pasages, y en el vecindario y territorio contiguo a sus orillas. Escrita y entregada a finales del año de 1807 por el Diputado de la Ciudad en la corte.⁷

¹⁶ También en GAO: JD IM 2-13-80 y 1-18-90. Aunque no habla de límites expresamente, sino de administración del puerto.

¹⁷ Aportamos fotocopia del manuscrito de Mugica en el apéndice documental.

¹⁸ GAO: JD IM 2-8-83.

la limpieza del puerto. Es más, el propio Banús y Aguirre afirma que a partir de esta fecha "Ya no vuelve a plantearse más de forma oficial la cuestión de términos municipales"¹⁹. Y Serapio Mugica afirma en sus apuntes que aún en 1848 la jurisdicción pasaitarra seguía "conforme demarcó Vargas Ponce"²⁰.

Algunos cambios en la morfología del puerto.

La fecha dada por Serapio Mugica no está elegida al azar. Desde mediados del siglo XIX, la reactivación del puerto pasaitarra pasa por su readecuación al tráfico marítimo de la época, siendo necesaria la creación de nuevos muelles y la completa renovación de las infraestructuras portuarias.

Unido a esto, se producen grandes transformaciones en el entorno del puerto. La primera de ellas se inicia precisamente en 1848, y se trata de la construcción de la carretera Irun-Madrid. El paso de esta vía de comunicación a la altura de Antxo motivó el encauzamiento de la regata de Molinao, para dirigirla hacia el puente construido al efecto. Y en la misma dinámica habría que colocar el paso del ferrocarril.

Unido a esto, en 1853 comienza una activa política de fomento por parte de las instancias provincial en torno al puerto, fomento que en ocasiones también es impulsado por la iniciativa privada. 1861, 1866, 1868-70,... son distintos años en los que las actas de Juntas y Diputación recogen estos proyectos. Con posterioridad, en los años 80 y 90 del siglo XIX, estas y otras obras, que han ido configurando gran parte de la fisonomía del puerto actual y su entorno, son puestas en práctica y aún superadas.

¹⁹ Banús y Aguirre: *op. cit.*, pg. 328.

²⁰ GAO: 20, 13 (1), 40. Manuscrito.

Estas intervenciones motivarán su propia conflictividad, especialmente desde 1870 en adelante, entre el Estado, la Provincia, promotores particulares y la naciente Sociedad General del Puerto, sin que en el desarrollo de la misma se discuta sobre los límites jurisdiccionales municipales en los que se opera.

Por último, señalar que también el entorno se ve modificado por los proyectos regeneradores del Duque de Mandas, gran propietario con tierras en la zona de Antxo-Molinao, que inicia una gran labor de desecación de marismas, seguida de roturación y colonato de tierras. Estos trabajos también comenzarían a mediados de siglo y se alargarían durante buena parte de la segunda mitad del mismo.

Además de estos cambios, hay que registrar los derivados de la situación política. No podemos olvidar el ambiente general en que se encuentra sumido todo el reino durante este siglo XIX, con las guerras carlistas y diversos ensayos de modelos políticos. A nivel local, cabe destacar el proceso de desanexión emprendido por la población de Altza, que en dos ocasiones se separa de Donostia. La primera, precisamente coincidiendo con el llamado Trienio Liberal, durante el periodo comprendido entre 1821 y 1823. La segunda, a partir de 1879 y se prolonga hasta la instauración del gobierno golpista en Donostia tras la guerra civil.

Esta presencia de un nuevo ente municipal, con título de Villa desde 1910, incidirá en las reclamaciones jurisdiccionales en torno al puerto.

Sentencia de lo contencioso-administrativo en 1890.

Todo parece indicar que la situación generada en 1805 no es alterada por ninguna otra disposición. Pero el enfrentamiento, ya sólo jurídico, se reactiva en 1870, siendo los protagonistas principales Pasaia y Donostia, y en una menor pero también significativa medida, Rentería y Altza.

El detonante para la disputa lo constituye el Decreto dado por el ministerio de la gobernación para el amojonamiento de todos los términos municipales del reino de España, firmado en Madrid a 23 de diciembre de 1870 y publicado por el Boletín Oficial de nuestra Provincia el 1º de marzo de 1871²¹.

La colocación de estos hitos jamás se llevó a cabo, pues ambos municipios no se pusieron de acuerdo sobre el emplazamiento correcto de los mismos, a pesar de que durante 1871 llegaron a reunirse para ello.

De hecho, a pesar de que con posterioridad hay encuentros entre Pasaia y Altza para colocar mojones, la falta de acuerdo es patente. En 1889, por ejemplo, y tras convenir ambas en que Donostia, a pesar de sus protestas, no linda con Pasaia en Ilurgita, recogemos que: "terminada esta operación pasaron a ocuparse del deslinde por la parte Sur de Pasages por Norte de Alza o sea entre el punto de la Herrera pasando por Ancho, hasta el límite de Rentería. No habiendo límite alguno establecido de hecho ni de derecho por esta parte, que mientras Pasages de San Pedro reclama, cuando menos, todo cuanto anteriormente bañaba el mar, Alza reclama también como jurisdicción suya todo lo robado a él con motivo de las obras del puerto; y como este asunto de suyo largo y enojoso, se encuentra pendiente de resolución en el Supremo Consejo de Estado, ambas comisiones opinaron que no

²¹ Se adjunta reproducción en el apéndice documental.

procedía ni era de su incumbencia la práctica de ninguna operación en este punto.²²

Se puede señalar que San Pedro no parece reclamar su jurisdicción solamente sobre lo recientemente ganado al mar, aunque sí especialmente sobre ello. De igual modo, parece existir cierto desconocimiento sobre lo dispuesto en 1805, por cuanto afirman no existir ninguna disposición de derecho al respecto.

Al pleito aludido es el mismo que reseñábamos antes, siendo sustanciado en 21 de junio de 1890, con una sentencia que ratifica la íntegra y total vigencia de lo proveído y señalado por Vargas Ponce en 1805.

Los principales momentos de este pleito, hasta llegar a 1890, serían los siguientes:

- 22-VIII-1876: San Sebastián reivindica en Diputación las tierras que en la zona de Antxo ocupa el ferrocarril, denunciado lo que denomina intrusión pasaitarra en Alza: "el Ayuntamiento de San Sebastián se dirigió a la Diputación quejándose de las intrusiones que suponía cometidas por Pasages en el término de Alza; pidiendo se declarara solemnemente que los terrenos ganados al mar desde la escollera de Alza en dirección al túnel de Rentería para dar paso al ferrocarril, corresponden al distrito municipal de San Sebastián en el término del mismo Alza hasta la línea de límites de Rentería."
- 15-X-1876: Pasaia contradice esta argumentación con la exposición detallada de los actos jurisdiccionales ejercidos en el lugar hasta el momento: inauguración de la vía férrea;

²² PUA: CS I 1 2.

recibimiento a la Reina, cumplimiento de la orden de Diputación sobre redes de pesca; ejecución y dirección de obras; vigilancia a requerimiento de instancias gubernativas superiores de instalaciones férreas y telegráficas durante la guerra; intervención del juzgado municipal y del registro civil, etc.

- 24-IV-1884: Acuerdo de la Diputación por el que adjudica a Altza la administración de las tierras que rodean a la bahía.
- 11-II-1886: Sentencia de la comisión provincial de Gipuzkoa, confirmando el acuerdo precedente; y alegación de Pasaia.

Ⓐ 21-VI-1890: Sentencia del Tribunal de lo contencioso-administrativo. Confirmación de la vigencia de lo dispuesto por Vargas Ponce en 1805. Pasaia ha sido defendida en los tribunales por Antonio Maura. El fallo y sus considerando previos, son del tenor siguiente: *"Considerando que el Rey Don Carlos IV por su real Cédula de veintisiete de Mayo de mil ochocientos cinco, mandó separar la aldea de Pasages de San Pedro de la jurisdicción de San Sebastián, uniéndola a la inmediata villa de Pasages de San Juan, constituyendo con las dos una sola villa con el nombre de Pasages, con el fin de que desapareciese de una vez controversia que de antiguo venian sosteniendo la mencionada ciudad de San Sebastián y los pueblos que rodean el puerto de Pasages y a este fin decidió que se archivase el expediente, imponiendo perpetuo silencio en este negocio para no oír en lo sucesivo queja ni reclamación alguna, nombrando al Teniente de Navío Don José de Vargas y Ponce para que realizase la unión de ambos Pasages y cumpliera lo demás dispuesto en dicha Real Cédula= Considerando que las operaciones de deslinde practicadas por Vargas Ponce para señalar los límites del nuevo término municipal en virtud de la Comisión regia que le confirió la Real Cédula expresada, fueron formalizadas en instrumento público y aclarados*

de un modo inequívoco por el plano croquis que formó el mismo Vargas y por estas circunstancias no puede menos de apreciarse su valor atendiendo a que el Gobierno no ha declarado su nulidad y las practicó Vargas ejerciendo las amplias facultades concedidas por el Rey para que tomase por sí las providencias que estimase convenientes.= Considerando: que si es cierto que no consta que tales trabajos fuesen aprobados de un modo expreso por el Rey y que San Sebastián protestó contra los mismos en el acto de realizarlos contrariando lo dispuesto por aquella Soberana Disposición, no puede negarse el hecho de que fueron archivados en el Almirantazgo y entregada copia de ellos a Pasages como cosa legítima y definitiva, y desconocerse que el estado de cosas que el Comisario Regio dejó establecido, se observó y respetó sin contradicción hasta mil ochocientos setenta y uno en que con motivo de dar cumplimiento al Decreto que mandó proceder a la demarcación y deslinde de los Términos municipales surgió la reclamación de Alza continuando la antigua de San Sebastián que ha sido origen del presente pleito= Considerando: que si este deslinde no se ha de tomar como definitivo por no haber recibido la sanción del Monarca no puede menos de considerarse como un proyecto realizado y consentido por los pueblos interesados en el mero hecho de no haberse alterado como se ha indicado por el Gobierno y haber estado el Ayuntamiento de Pasages ejerciendo siempre su jurisdicción administrativa sobre los terrenos litigiosos que a su termino fueron incorporados en única operación de deslinde que ha practicado realizada al nacimiento de la nueva villa de Pasages= Considerando: de aquí, que examinada en la sentencia apelada la posesión de hecho para determinar a cual de los dos municipios contendientes corresponde la jurisdicción de los terrenos que se disputan, se resuelve esta cuestión con el Estado posesorio en que se haya el Ayuntamiento de Pasages, de lo que como su término municipal le fue asignado en mil ochocientos cinco por el Delegado Regio comisionado al efecto, ejerciendo en él sus

representantes administrativos los actos jurisdiccionales de vigilancia e inspección que son su consecuencia= Y Considerando: que los actos de jurisdicción que invoca el pueblo de Alza son posteriores al Real Decreto de veintitrés de Diciembre de mil ochocientos setenta, y nada pueden influir, sino por el contrario hay que resolver esta cuestión de jurisdicción a favor de los Ayuntamientos de Pasages, porque incesantemente han venido ejerciéndola como se ha dicho en el anterior Considerando y la ha continuado después de ese Real Decreto hasta reconocido ese derecho por las autoridades como se demuestra de una manera evidente por los documentos aportados al expediente gubernativo y en el juicio de primera instancia ante la Comisión Provincial de Guipúzcoa en el termino de prueba= FALLAMOS, que debemos revocar y revocamos la sentencia dictada por la Comisión Provincial de Guipúzcoa en once de Febrero de mil ochocientos ochenta y seis y declara los terrenos ganados al mar y que son objeto de este pleito pertenecen al termino municipal de las Villas de Pasages de San Pedro y Pasages de San Juan= Así por esta nuestra Sentencia, que se publicará en la Gaceta de Madrid y se insertará en la colección legislativa, lo pronunciamos, mandamos y firmamos= Félix Garcia Gomez= Pedro de Madrazo= Ángel M Dacairete= Dámaso de Acha= José M Valverde= Candido Martinez= Cayo Lopez=Publicación= Leída y publicada fue la anterior sentencia por el Excmo. Sr. Consejero D. Cayo López, Ministro del tribunal Contencioso-Administrativo, celebrando audiencia pública en el día de hoy de que como Secretario de Sala, certificó en Madrid a veintiuno de Junio de mil ochocientos noventa= Licenciado Juan M del Rivero= Y en cumplimiento de lo prevenido en el artículo ochenta y tres de la Ley de trece de Septiembre de mil ochocientos ochenta y ocho expido el presente testimonio que se remitirá al Tribunal Provincial de lo Contencioso-Administrativo de Guipúzcoa para los efectos de los artículos ochenta y tres y ochenta y cuatro de la referida Ley, en Madrid a veintiocho de Junio de mil

21/6/1897

ochocientos noventa= Antonio de Vejarano= Y para remitir al Juzgado de la Instancia de esta Ciudad a fin de que proceda a la ejecución de la sentencia inserta en cumplimiento de lo mandado expido, y firmo la presente, en San Sebastián a veintiséis de Julio de mil ochocientos noventa.²³

Sentencia confirmatoria de lo anterior en pleito con Rentería: 1899.

No sólo contra San Sebastián, también con Rentería debe defender la villa de Pasajes su demarcación. Este es un pleito posterior pero interesa poner de relieve cómo durante su desarrollo se afirma una y otra vez que no existe ningún tipo de apeo que rectifique lo dispuesto en 1805, pues el único que lo intentó se celebró entre Rentería y Altza, sin concurrencia de Pasaia, mientras duraba la administración temporal encomendada a esta segunda y aprovechando un decreto que sólo autorizaba a renovar las piedras mojonearas. Asegura que Pasaia es el dueño de la zona en cuestión porque sigue en vigencia Vargas Ponce.

Nuevamente Pasaia es confirmada en la posesión de Molinao y Antxo gracias a la validez de la delimitación efectuada en 1805 que nunca ha sido contradicha²⁴.

²³ Entre otras, copia en PUA: 591, 15.

²⁴ GAO: JD SM 18, 16. PUA: 550, 5. Transcribimos el alegato del abogado de Pasaia en el apéndice documental, con copia de la sentencia. Permite hacer un seguimiento detallado de ambos pleitos. Y otra copia en 591, 15.

Intentos por llevar a la práctica las sentencias: desacuerdos permanentes en los deslindes.

Desde octubre de 1890, y como consecuencia de la sentencia de ese mismo año, se conocen varios deslindes y amojonamientos. En ellos, intervienen en distintas combinaciones, Donostia, Pasaia y Altza.

Uno de los momentos más críticos puede señalarse en 1892, cuando Diputación desautoriza cualquier tipo de acuerdo que no cumpla estrictamente con lo dispuesto en la sentencia; sin embargo, no parece que ésta se llegara a cumplir²⁵. Esta falta de visión histórica, ya que los protagonistas no parecen considerarse parte de un largo pleito histórico sino "sólo" de un contencioso administrativo concreto, motiva una interpretación parcial de lo ordenado por vía judicial, ¿atribuible al desconocimiento de lo dispuesto en 1805? Todo parece indicarlo así.

Por ello, los resultados de estos deslindes, o de estos intentos de deslindes, son muy precarios y contradictorios en sí mismos. A partir de aquí, se entra en una dinámica permanente de reclamaciones, de desavenencias nunca arregladas, de peticiones para dar solución definitiva a un contencioso siempre abierto. Así ocurre el 11 de noviembre de 1889 y el 15 de febrero de 1928, cuando Altza y Pasaia llevan el mojón común hasta el mar, algo que nunca será aceptado por Donostia. O en el acta de deslinde de 1939, cuando Donostia y San Pedro no se ponen de acuerdo sobre varios mojones²⁶.

²⁵ GAO: JD AJI 3, 4. PUA: CS I 1 1.

²⁶ PUA: 592, 9. 591, 15. Ya citado. 591, 14. 1905 (Libro de actas, pg. 253 v.) o el periodo 1915-1917 (Libro de actas-16, pgs. 103, 126, 142 v., 179 v.-180), por ejemplo, son otros momentos en los que se recogen protestas.

La indefinición del asunto queda patente cuando se comprueba que en varios documentos no se duda al referirse a la Herrera o Molinao como una zona completamente situada en Pasaia²⁷.

Algunos diputados forales propugnarán la unión entre Altza y Pasaia como remedio definitivo²⁸; y desde San Sebastián se intentará, en más de una ocasión, una suerte de "solución final": la vuelta a los límites de época medieval y moderna a través de la anexión de Altza, del puerto y de todo el término pasaitarra²⁹.

²⁷ Por ejemplo aportamos estos extractos de 1893, durante el pleito sobre la propiedad de la Herrera que sostienen la Diputación y la Sociedad General del Puerto, donde textualmente se dice: "...sostenido entre la Exma Diputación Provincial de Guipuzcoa y la Sociedad General del Puerto de Pasajes **sobre propiedad de los terrenos ganados al mar en la ensenada titulada de la Herrera situada en término municipal de la villa del mismo nombre [es decir: Pasaia].**" Y también: "Que contra esta teoría insostenible se han verificado numerosas translaciones de dominio de espacios bañados por las aguas del mar en virtud de cesiones del Estado a corporaciones y particulares y de ventas hechas en ejecución de las leyes de desamortización, **pudiendo citarse los terrenos del puerto llamado Molinao en Pasajes, y de la zona de esta ciudad conocida con el nombre de Amara, cuyas ventas han crado derechos perfectos y se han consignado en escrituras públicas inscriptas sin inconveniente alguno en el registro de la propiedad**". GAO: JD IT 1833.

²⁸ GAO; JD ADI 3, 3. Acta de 17 de noviembre de 1891.

²⁹ Basta por ahora con señalar el intento frustrado de 1916, recogido en las actas municipales: Libro de actas-16, 9 y 14 de noviembre de 1916.

Antecedentes inmediatos

RESUMEN:

Toda la segunda mitad del siglo XX atestigua lo incomodo de una situación que de ninguna manera satisface ni las pretensiones de la municipalidad pasaitarra ni las necesidades de la población que ha ido aumentando enormemente. Pasaia se encuentra entre las 10 poblaciones más pobladas de Gipuzkoa, superando los 16.000 habitantes, por lo que, en cierta manera, las expectativas de Vargas Ponce se han ido, en parte, cumpliendo con el tiempo.

Sin embargo, no podemos pensar en un proceso continuamente abierto, como ha ocurrido en otras épocas del pasado, sino en una presencia, siempre intermitente, de problemas, expresión de un litigio aún sin cerrar y sobre el que se cierne la confusión y el desconocimiento.

RELACIÓN DE HECHOS:

Respuestas puntuales insuficientes.

En el curso del contencioso que Pasaia y Lezo han mantenido en los últimos meses en torno a sus límites comunes, el secretario municipal de Pasaia, Joseba Belaustegi, redescubre la existencia de un pleito anterior que, también con motivo de lindes, enfrentaba a Pasaia con San Sebastián.

Este descubrimiento va acompañado, en los primeros meses de 2002 de la recuperación de documentación al respecto y de la constatación personal, y sorprendente por otra parte, del mismo secretario de que ni cargos ni técnicos municipales guardan ningún conocimiento sobre la verdadera magnitud del pleito secular que aquí hemos recogido, ni tampoco sobre la situación jurídica del mismo.

Este desconcertante desconocimiento se hace más incomprensible al comprobar que durante el siglo XX ha habido intentos de aclarar la situación de la extensión jurisdiccional pasaitarra.

Sin embargo, estos intentos han sido muy puntuales, ligados a problemas concretos de, diríamos, convivencia entre los dos municipios involucrados. No hay ninguna comprensión del problema desde sus inicios; ni el secretario municipal de la época, Sr. Gerardo García Lesaga, dentro de la labor técnica e informativa que hubo de desarrollar, manifiesta en ningún momento el saberse parte de una línea continua que arrancaría en 1805.

En este sentido, el referido secretario no se enfrentó a los problemas puntuales dentro de esa otra dinámica más amplia ni, consecuentemente, consiguió tampoco una solución definitiva, ni mucho menos la aplicación íntegra de lo dispuesto en 1805 y ratificado en 1890 y 1899. De todos modos, hay que comprender que su actuación se inicia en el mismo momento en que accede al cargo, en el año 1954, por lo que más que motivado por una visión integral y de conjunto del pleito histórico sobre el puerto, parece que actúa ante la necesidad perentoria de ponerse al día y sin tiempo material de conocer ni los fondos municipales ni la dimensión histórica del litigio.

Si nos atenemos a un repaso cronológico de los hechos, encontramos testimonios que señalan lo precario de la situación de los límites municipales aún en plena Guerra Civil.

Sin embargo, las reivindicaciones que se expresan en estos actos, no se plantearían una ejecución exacta de lo contenido en las sentencias referidas, sino que se ciñen, precisamente como venimos apuntando, a hechos más o menos puntuales.

Por todo ello cobra mayor interés la investigación puesta en marcha en la actualidad, toda vez que contribuye eficientemente a la comprensión global de un problema y a poner las bases histórico-jurídicas que ayuden a comprenderlo en su total dimensión.

Como decíamos, ya aparecen menciones en las actas municipales a movimientos más o menos extraños en zonas fronterizas entre Pasaia y Donostia, pero siempre colocando esta divisoria en cotas bajas y alejadas de los límites originales. En concreto, el 15 de mayo de 1937, ante las obras realizadas en Antxo por la Junta de Obras del Puerto, el ayuntamiento destaca la necesidad de tener siempre a la vista la divisoria con Altza, y el 10 de julio el ingeniero del puerto Sr. Marquina se aviene a poner en marcha un estudio sobre estos límites³⁰. Las diferencias entre ambas partes se mantienen en 1939.

No obstante, la anexión de Altza por parte de San Sebastián al finalizar la guerra civil supone un intento por parte de la capital para recuperar la preeminencia perdida a principios del siglo XIX.

Se conocen diversos usos previstos para el nuevo espacio anexionado: aeropuerto, ciudad-jardín,... pero el tener de nuevo terreno propio en las inmediaciones del puerto llevará a San Sebastián a pelear por recuperar una situación similar anterior a la era inaugurada por Vargas Ponce.

Una buena parte de este intento anexionista sobre Pasaia data de 1946³¹. En sus pretensiones, tras haberse hecho con Altza y Astigarraga, se citan San Pedro, Trintxerpe, Antxo y el puerto. Sin embargo, los intentos donostiarras serán baldíos. Se puede hablar de

³⁰ PUA: Libros de actas municipales 22, pgs. 149 y 160.

³¹ Koldo Mitxelena, Fondo Gordeak 8773.

una verdadera movilización social en torno al tema, pues hasta el jefe local de la falange participa en la oposición. Anotaciones en expedientes posteriores nos remiten a un "decreto" de julio de 1948 por el cual la propuesta anexionista queda desestimada³².

En similares términos, litigio no concluido pero reivindicaciones muy concretas y alejadas de los términos de 1805 y ratificados 1890, encontramos en la década de los 50 del siglo XX.

Las diferencias que continuaban abiertas en 1939 siguen sin cerrarse y será ésta una de las primeras actuaciones del mencionado García Lesaga, quien en 1954 obtiene una copia del deslinde de 1939, remitida por el ingeniero jefe del cuerpo de ingenieros geográficos, jefe superior de administración civil y jefe de la sección 6^a de la Dirección General del Instituto Geográfico y Catastral. Las diferencias expresadas en 1939 se mantienen en 1955, y la sesión celebrada en el pleno municipal de 14 de julio de ese último año no puede ser más explícita: "Fijación de límites jurisdiccionales. Expone la Presidencia que, en unión de la Comisión de Patrimonio y límites de este Ayuntamiento ha recorrido la línea límite de esta villa con el término municipal de San Sebastián en su distrito de Alza, observando los puntos en que se manifestó discrepancia y se dejó en suspenso el deslinde en las operaciones verificadas con asistencia de las representaciones de los Ayuntamientos de Pasajes, Rentería y Alza, hoy San Sebastián, en los años 1890 y 1939, cuyas actas obran en las oficinas municipales. Y deseando este Ayuntamiento llegar a una inteligencia definitiva con los Municipios limítrofes en tales puntos imprecisos, se acuerda por unanimidad facultar a la Presidencia para que inicie gestiones y fije el

³² PUA: 550, 4. Nota al margen en una copia, con fecha de 1955, de la sentencia de 1890.

momento y forma más oportunos para realizar el deslinde del término jurisdiccional de esta Villa de Pasajes con los limitrofes³³.

El mismo García Lesaga trasladada en diciembre de 1956, basándose en las fotografías aéreas del término municipal que han servido de base para la realización del catastro, una observación al respecto de los contribuyentes que "en la frente del monte Ulla y distrito de San Pedro" han sido eliminados de la villa y colocados como tributarios de la capital³⁴.

En 1962, inmerso Pasaia en un pleito contra Lezo, el secretario aparece corrigiendo la aseveración, inserta en un proyecto de obras para la zona de servicio portuaria, que atribuía presencia a Donostia junto a Lezo, Rentería y Pasaia, en los lindes de los muelles³⁵. Pero, sin embargo, no enlaza este nuevo asunto con lo ocurrido años atrás.

En el mismo año, nuevamente sin ninguna apariencia de continuidad o visión de conjunto por lo que a la problemática abierta en torno a los lindes se refiere, se propone una actuación coordinada con el ayuntamiento de San Sebastián, cuando éste expone públicamente su Plan General de Ordenación Urbana. Azkuene y Molinao son las zonas que se denominan "interdependientes"³⁶.

Las respuestas del técnico municipal a los problemas concretos no obedecen a un planteamiento genérico, no producen una explicación general, minuciosa o integral, ni mucho menos generan un expediente global. En definitiva, sus actuaciones carecen de una visión histórica y de conjunto, no dota al municipio de un estudio explicativo y no se

³³ PUA: 591, 14; 591, 16; 591, 18: de éste se toma la transcripción aquí recogida y se presenta en el apéndice la correspondiente fotocopia.

³⁴ PUA: Libros de actas municipales 26, pg. 128.

³⁵ PUA: 591, 15.

³⁶ PUA: Libros de actas municipales: 29, pg. 136

produce ninguna transmisión de los conocimientos que pudo aprehender³⁷.

Una buena muestra de ello es la monografía escrita por Carlos Yarza Zala, ex-alcalde de Pasaia, y publicada dos años después de que García Lesaga abandonara su puesto de trabajo. Carlos Yarza, cuya familia -tanto paterna como materna- ha gozado de gran protagonismo desde finales del siglo XIX en la gestión municipal, presidía el ayuntamiento pasaitarra durante el último intento anexionista de San Sebastián³⁸.

Su trabajo, por otra parte provisto de un abundante aparato crítico, obvia por completo las disposiciones de 1805, incluso cuando cita la parte dispositiva de la sentencia de 21 de junio de 1890. Es, sin embargo, evidente que este fallo se basa en unos *considerandos* previos³⁹ que reiteran una y otra vez la vigencia del deslinde marcado por Vargas Ponce. Pero es éste un hecho que los autores, no sólo Yarza, pasan por alto, como si sólo hubieran leído el fallo y no la argumentación y base del mismo. Más aún; en la única mención a 1805 que realiza Yarza demuestra desconocer que es el momento fundacional moderno de la villa pasaitarra⁴⁰.

Y el trabajo de los técnicos municipales que hubieran podido enriquecer la labor divulgativa de Yarza presenta el mismo nivel de

³⁷ PUA: 591, 13. A través de Diputación, en su Consejo del Plan de Ordenación urbanística, y de su arquitecto jefe, contacta con el Instituto Geográfico de Madrid, donde consta un acta tocante a los límites; e inicia gestiones con el Ministerio de Marina, en concreto con la Dirección del Museo Naval en Madrid, para recuperar los informes, autos y planos de Vargas Ponce.

³⁸ Curiosamente, su padre Jose Yarza fue alcalde durante el intento anexionista de 1916.

³⁹ Reléase, si necesario, la transcripción anterior, en las páginas 36-39.

⁴⁰ Carlos Yarza: *Pasajes Ancho*. Donostia: Sociedad guipuzcoana de publicaciones y ediciones, 1974. pg. 77.

desconocimiento. Así, hasta el momento no hay una tradición historiográfica con fundamento científico sobre la que el ayuntamiento pasaitarra haya podido trabajar.

Falta de rigor histórico-jurídico, y de conocimiento y su transmisión, que ha llegado hasta nuestros días. Así lo demuestra el informe que redactan los señores arquitectos I. Bolibar, D. Cuervas-Mons e I. Ormazabal, sellado en el Colegio Oficial de Arquitectos a 29 de marzo de 1983 y titulado "Udal lurraldearentzako muga berrien ikerketa - Estudio de nuevos límites para el término municipal. Pasaia, 1984⁴¹ko martxoa". En este informe, que ha servido de inspiración a diversos políticos municipales, el apartado justificativo se solventa en 3 páginas incluyendo las incorrecciones ya reseñadas por Yarza en su monografía histórica.

Durante la transición: la "comisión de mugas".

El malestar patente en torno a los límites municipales y su gestión, se reproduce con la restauración de las elecciones libres y la configuración de nuevos ayuntamientos tras la muerte del dictador Franco.

En concreto, en la corporación municipal pasaitarra se retoma, una vez más, el asunto de los límites en 1979, formándose al efecto las denominadas "comisiones de mugas"⁴².

⁴¹ Sin signatura; en el despacho del actual arquitecto municipal, el mencionado Sr. Iñaki Ormazabal.

⁴² PUA: 591, 15. 591, 23. Fotocopias en el apéndice. Mención expresa del art. 12 - 4, 13, y 18 - 1 de la Ley de Régimen Local de 1955; y también del art. 4 del Reglamento de Población y Demarcación Territorial de las Entidades Locales, aprobado por Decreto 17-V-1952.

El trabajo desarrollado por estas comisiones es digno de todo respeto, sobre todo teniendo en cuenta su carácter voluntario y fomentador de la participación ciudadana.

No obstante, es necesario hacer unas matizaciones a su labor, ya que tampoco en esta ocasión se establece una línea continúa con los hechos de décadas anteriores y se obvia, por completo y total desconocimiento, las sentencias de finales del siglo XIX y las disposiciones fundacionales de la villa.

En efecto, las comisiones derivan en grupos de trabajo surgidos desde asambleas populares que se forman para resolver los problemas de los vecinos: "Como es sabido desde hace algún tiempo existe una inquietud por parte de los vecinos de las zonas de Alza colindantes con Pasaia, que hacen su vida y se siente pasaitarras, por incorporarse al Pueblo. Como consecuencia de la asamblea que se celebró el día 7 de octubre pasado, se ha formado un grupo de trabajo que ha iniciado el estudio de las conveniencias y posibilidades de incorporación a Pasaia"⁴³.

Evidentemente, la situación a corregir debería haber sido ordenada hace tiempo, y para ello hubiera bastado una aplicación lógica y recta de las sentencias anteriores.

A pesar de contar con el apoyo de los tenientes de alcalde de sus respectivos distritos, que fomentan activamente la puesta en marca de las comisiones, no cuentan con ninguna transmisión del conocimiento anteriormente adquirido, con ningún soporte histórico, soporte que como ya hemos explicado, el ayuntamiento no se encuentra en disposición de otorgar por que no lo conoce.

⁴³ PUA: 243.

Sin embargo, la intuición de estos grupos de trabajo se demuestra exacta, ratifica la necesidad histórica, secular, de corregir un problema que va agravándose con el tiempo, y -al menos en la zona de Antxo- añaden un nuevo factor, un nuevo valor que corrobora todo lo dicho: aportan la opinión del vecindario implicado mediante la realización de una encuesta. Su argumento, por tanto, es sociológico y urbanístico, no histórico ni jurídico, aspectos ambos que hasta la realización del presente estudio no han recibido el tratamiento que merecen.

De las 329 familias encuestadas en la zona de Eskalantegi-Buenavista, 219 se muestra a favor de la integración en Antxo; 69 aparecen en contra; 41 encuestas son declaradas nulas⁴⁴.

Se hace necesario señalar que el ayuntamiento de Donostia no es ajeno a este proceso ni aparece contrario a esta posición, todo lo contrario.

A pesar de todo, tampoco este proceso sigue adelante. Los partidos políticos locales hacen sus propuestas de "nuevos" límites y el equipo de arquitectos presenta el estudio antes reseñado, pero no hay ningún avance material. Incluso cuando en 1987 el ayuntamiento protesta ante las intenciones urbanísticas que Donostia abriga alrededor de Antxo, este trabajo de la "Comisión de mugas" ni siquiera es mencionado; mucho menos las rotundas sentencias del XIX.

⁴⁴ Tanto los resultados como la totalidad de las encuestas se encuentran en el archivo municipal, en el mencionado expediente 243.

Comienzos del siglo XXI

Como queda recogido, la necesidad de fijar los derechos de Pasaia frente a las pretensiones de Lezo respecto a la situación de la central térmica, provocan desde la secretaria municipal una reapertura del asunto jurisdiccional.

Los servicios municipales indagan en sus fondos reparando con sorpresa e interés cuál es la verdadera dimensión de este largo y sinuoso litigio, comprendiéndolo de una manera integral y superando la intermitencia característica de las actuaciones del siglo XX a la que antes nos hemos referido.

Incluso el mencionado secretario Belaustegi consulta con anteriores alcaldes y con concejales actuales de larga trayectoria en el cargo y ninguno demuestra conocimiento ni del estado de la cuestión ni de los antecedentes históricos en torno a las disputas jurisdiccionales.

Su actuación es, pues, novedosa y de gran interés tanto desde el punto de vista historiográfico como administrativo. Como fruto de la misma, se produce la redacción del presente trabajo y otras consultas de tipo técnico, especialmente en el ámbito jurídico, que en breve se irán materializando.

Además, ahora, con la necesaria revitalización del interland portuario, la llegada de ayudas económicas europeas, la recalificación de suelo y solares, la previsión de nuevos usos, la eliminación de restos fabriles en ruinas,... nos encontramos ante una nueva ocasión de fijar los límites entre Donostia y Pasaia, atendiendo a la realidad histórica aquí reflejada, a la voluntad de los vecinos involucrados y a la imprescindible racionalización del espacio, tal y como los impulsores del proyecto Pasaia tuvieron presente hace ya 200 años.

Conclusiones:

1. Tras 600 años de disturbios en torno a la gestión del puerto de Pasaia, en 1805 se establece la independencia y unión de los dos núcleos de población conocidos como los Pasages, para que ejerzan la jurisdicción municipal en torno al puerto.
2. Al ámbito propio se le añade un terreno bien precisado, delimitado y planificado con la intención de hacer viable la vida cotidiana de los habitantes de la nueva villa, de favorecer el desarrollo económico del puerto y de alejar permanente y definitivamente del control del puerto a la ciudad de San Sebastián.
3. La necesidad de este nuevo modo de gestión y gobierno está fundamentada en las reivindicaciones de los vecinos de la zona que recogiendo el testigo de los antiguos litigios entre Rentería y San Sebastián, denuncian el estado de postrera ruina en que se encuentra tanto el propio puerto como la vida de los pueblos ribereños.
4. San Sebastián no acepta la nueva reordenación, negándose a reconocer los límites fijados. El rey no llega a sancionar directamente el nuevo plano municipal que recoge los términos adjudicados a Pasaia, pero al autorizar una posible revisión, ordena expresamente la retirada de Donostia de cualquier jurisdicción sobre el puerto y la integración en la nueva villa de las laderas que caigan hacia el puerto.
5. Las alteraciones de este estado de cosas y nuevas reclamaciones por parte de Altza-Donostia, van de la mano de intereses económicos, ligados a la construcción de nuevas vías de

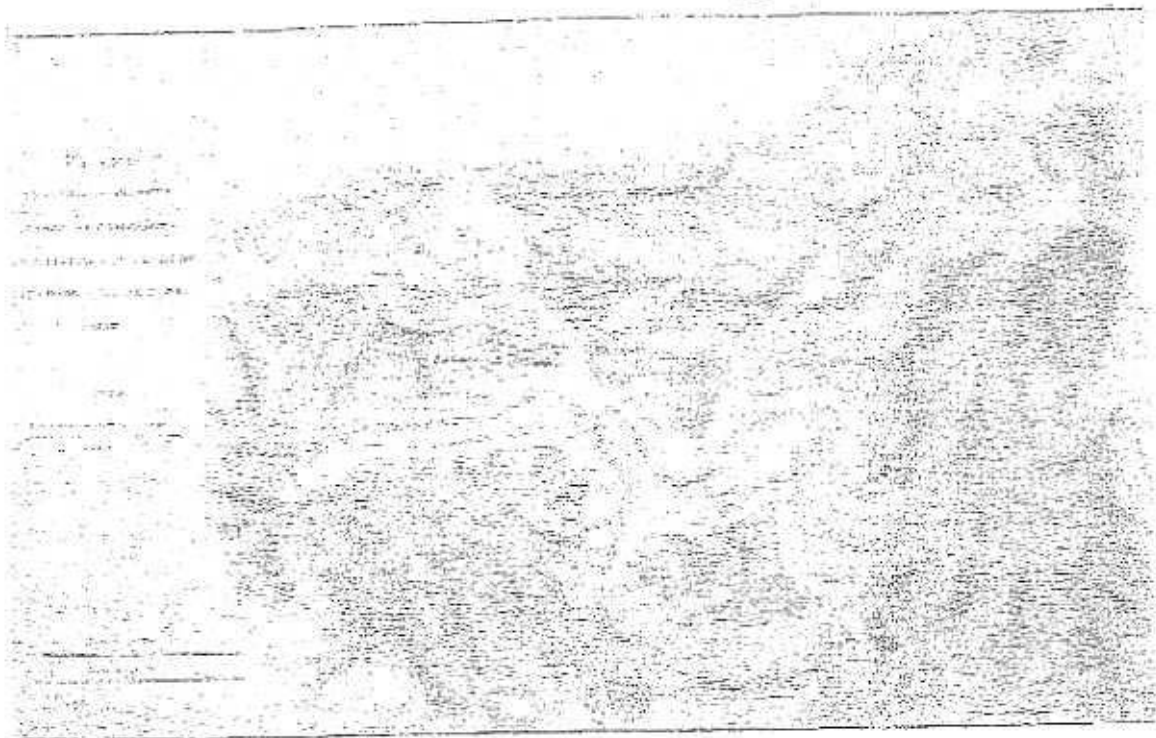
comunicación, mejora y modernización del puerto, desecación de marismas, aumento poblacional,...

6. La resolución a este estado de indefinición se materializa en 1890, con una sentencia del tribunal de lo contencioso-administrativo que ratifica la validez de todo lo dispuesto por Vargas Ponce en 1805. Se subraya la pertenencia a Pasaia de todos los terrenos ganados al mar.
7. Esta misma disposición es ratificada y sirve como base a otra sentencia dada en 1899, que enfrentaba a Rentería y Pasaia en la zona de Antxo-Molinao.
8. Los posteriores deslindes entre Donostia-Altza y Pasaia, sin embargo, no acabaron de respetar la integridad de lo dispuesto en 1805, si bien en uno de los planos levantados puede observarse una cota que se correspondería con ella.
9. Tampoco ha existido un entendimiento total en estos deslindes, como lo demuestra que en 1955 se haga mención expresa del no reconocimiento de los únicos realizados, en 1890 y en 1939.
10. Las coyunturas políticas (guerras del XIX, complicidad de personalidades políticas locales, guerra civil,...) han debido incidir necesariamente en las disputas e incumplimientos de las sentencias,
11. El Ayuntamiento de Pasaia ha desarrollado diversas acciones durante todo el siglo XX, tendentes a conseguir un acuerdo político con Donostia para lograr una administración normalizada de las zonas en litigio, que a lo largo de este siglo se centran en Gomistegi-Azkuene-Ilargita y Eskalantegi-Molinao-Buenavista. Sin embargo, son acciones que carecen de una continuidad en el

tiempo, son "salteadas" si se nos permite la expresión, y tampoco adquieren un eco generalizado ni en la sociedad ni en los ámbitos científicos ni jurídicos.

12. El desconocimiento y la interpretación errónea y cercenada de lo acontecido en el siglo XIX han quedado instaurados en la "tradicón historiográfica" municipal.
13. Será la reactivación que se produce a principios de 2002 la que otorgue a este delicado asunto de una visión de conjunto, a largo plazo, haciendo aflorar la importante documentación existente al respecto, documentación que, ante el desconocimiento generalizado sobre el tema, adquiere un gran y renovado valor tanto desde un punto histórico-jurídico como desde el interés general.
14. En este sentido, el presente trabajo adquiere un carácter de originalidad, visión integral y novedad, ausentes en anteriores y parciales actuaciones.
15. Es evidente que la existencia de Pasaia como villa autónoma y unida desde 1805 es fruto de una decisión política, bien meditada y abundantemente documentada. La inclusión en su término municipal de términos que tradicionalmente habían pertenecido a otras jurisdicciones es esencial para permitir la viabilidad de la nueva villa y la prosperidad económica del puerto y la zona circundante.
16. Especialmente significativas son todas las precauciones para alejar a Donostia de la gestión del puerto, e incluso de las inmediaciones del mismo, para no permitir que su intromisión perjudicar los objetivos expresados en el punto anterior.

17. Se trata pues del establecimiento de una jurisdicción con criterios prácticos, funcionales, y a largo plazo. Es una intervención fundamentada históricamente, acorde con criterios de ordenación territorial y con la racionalización de los recursos y a su validez actual contribuye la única consulta efectuada al efecto entre los vecinos.



(209 41)

