

CURIOSÍSIMA RELACIÓN

DE LA

COSTA Y PUERTOS DE LA PROVINCIA DE GUIPÚZCOA

por Pablo de Gorosabel



La costa marítima de Guipúzcoa es su parte septentrional limitada por el mar Océano Cantábrico, comprendida desde el confín de Ondárroa hasta el río Bidasoa, con la correspondiente zona del propio mar.

Su extensión es de unas nueve leguas españolas, y los pueblos situados en ella de Poniente á Oriente son: Motrico, Deva, Zumaya, Guetaria, Zarauz, Orio, San Sebastián, Pasajes, Rentería, Lezo y Fuenterrabía.

Aunque algo más retiradas de la costa, no obstante, quedan bañadas por la mar en sus crecientes las villas de Irún y Usúrbil, el lugar de Alzola y la tierra de Oiquina.

Esta costa marítima es bastante desigual, irregular y sinuosa pues tan pronto se retira en ella la tierra, como sale á la mar, formando diferentes puntas ó pequeños cabos.

La parte más saliente es el denominado Híguer, remate del monte Jaizquíbel, ó sea promontorio de Olearso, situado á los 43 grados, 23 minutos 25 segundos, de latitud septentrional.

Por el contrario, la más metida en tierra está en la boca del puerto

y barra de Orio, á los 43 grados, 17 minutos, 40 segundos de igual latitud.

Después de dicho cabo, las puntas principales son: Turrulla en el monte Jaizquibel; Atalaya y Mompás en el de Ulía; Tierra Blanca en el de Igueldo; San Antón de Guetaria; San Telmo en Zumaya; Santa Catalina en Deva; San Nicolás en Motrico.

Las islas y rocas que se descubren en la misma costa son la de Amuco cerca del cabo de Higuer; la de la entrada del canal de Pasajes; la de Santa Clara en San Sebastián; la de Mallaria en Zarauz; la de San Antón en Guetaria; la de Tricua á la entrada del puerto de Motrico.

El flujo y reflujo ordinario de la mar en toda la costa marítima de la provincia es de trece pies, y mucho mayor en aguas vivas: cuando ocurre esto, no se puede designar el cuánto, que es variable siempre.

La resaca del mar es tan fuerte entonces, que se han visto perder barcos amarrados dentro de los mismos muelles de San Sebastián y de otros puertos.

Toda esta costa cantábrica es, por lo demás procelosa y peligrosa para toda clase de embarcaciones, aun las de mayor porte; y así es que apenas hay año sin que se pierdan algunas por efecto de los vientos del Noroeste y Norte, que dominan en ella con mucha fuerza.

Su pesca principal consiste en besugo en tiempo de invierno; sardina, anchoba y atún en verano; merluza, congrio y otros pescados menores en diferentes épocas del año.

La de las ballenas, que en un tiempo todavía no muy remoto era importante, cesó por haber desaparecido de esta costa semejante cetáceo.

Siguiendo el mismo orden indicado antes, ó sea de Occidente á Oriente, el primer puerto de la costa marítima de esta provincia es el de Motrico.

Redúcese á una ensenada como de kilómetro y medio de largo y de poco más de ancho en su entrada, entre la punta de la Atalaya de San Nicolás á la de Burumendi.

Se va estrechando, conforme se va internando con una dársena donde pueden acogerse y estar con seguridad lanchas y aun embarcaciones de algún porte.

La entrada de este puerto es bastante mala, á causa de la mucha fuerza de los flujos y reflujos de la mar; pero, como no es de barra, ni tiene bagíos, su acceso es enteramente franco y desembarazado en todos tiempos.

COSTA DE GUIPÚZCOA



Motrico.— Dibujo tomado desde el mar

Su fondo no tiene más que siete y ocho brazas de agua, por lo que este puerto no sirve sino para lanchas de pesca y barcos de poca cala.

Para la seguridad de éstos tiene doc pequeños muelles, que proceden de la época del rey don Fernando III, aumentados en el reinado de la reina doña Juana á espensas de los propios y arbitrios de la villa.

Deteriorados, pues en diferentes ocasiones por la fuerza de la mar, han sido reparados por esta misma con el auxilio que le ha prestado la provincia.

Abrumada, sin embargo, con el continuado gasto de semejantes averías, se vió obligada á vender la propiedad de dichos muelles á la cofradía de mareantes de la misma, previa autorización del jefe político de la provincia, cuya escritura de venta fui otorgada en 22 de Abril de 1814.

En su virtud la expresada cofradía se obligó á conservar en el estado de entonces dichos muelles, haciendo de su propia cuenta las reparaciones necesarias, salvo el cobro de los derechos de mollaje y anclaje.

Más adelante, por los años de 1831, se suscitó un pleito entre la villa y la cofradía sobre la validez ó nulidad de semejante contrato, el cual á su consecuencia quedó sin efecto, manteniéndose la primera en la propiedad y posesión de sus muelles.

Inmediato al puerto de Motrico se halla el de Deva, en la confluencia del río de este nombre con el mar Océano Cantábrico, cuya barra, en aguas vivas regulares, tiene como diez y seis pies de fondo, y unos oncecuando son muertas.

A este poco fondo de agua se agrega por otra parte la desfavorable circunstancia de que su entrada es bastante estrecha: de manera que este puerto sólo es frecuentado por lanchas de pesca, pataches y otros barcos de poca cala.

Sin embargo, una vez de rebasada la barra, tiene un fondeadero bastante seguro, y por el costado de la villa un pequeño muelle.

La jurisdicción de las aguas de este puerto pertenece en común á las villas de Deva y Motrico, cuyos alcaldes ejercen en ellas su autoridad gubernativa y judicial acumulativamente y á prevención.

No obstante esto, los marineros de la primera disputaron á los de la segunda el derecho de atojas; pero esta cuestión se arregló por medio de una escritura de concordia, otorgada en 9 de Noviembre de 1655.

Por ella quedó reconocida la facultad de atojas á los de Motrico en

este puerto, así como a lor de Deva en el de aquél, guardando de esta manera una perfecta igualdad.

La villa de Deva, en el equivocado concepto de pertenecerle exclusivamente la jurisdicción de este puerto, pasó en 1785 á nombrar por sí sola un piloto mayor del mismo.

Formó, además, ciertas ordenanzas para el gobierno del puerto, elevándolas al Consejo para la real aprobación, de cuyo hecho noticiosa Motrico, recurrió al mismo Supremo Tribunal oponiéndose formalmente á los proyectos de aquella villa

En su consecuencia, se dictó una Real orden, por la cual se mandó suspender el ejercicio de las funciones de piloto mayor y cuanto tuviese relación con él hasta que las dos villas propusiesen de común conformidad lo que tuviesen por conveniente.

La ejecutaron por medio de una escritura de concordia otorgada en

27 de Julio del mismo año, por la cual se establecieron las nuevas ordenanzas del puerto común divididas en cincuenta capítulos que merecieron la real aprobación.

Solo dejó de obtenerla la disposicion referente á naufragios, cuyo conocimiento encargaba á los respectivos alcaldes de ambas villas, según la costumbre observada hasta entonces.

En su sustitución se mandó que se cumpliese lo prescrito en la Real orden de 17 de Abril de 1752, lo cual equivalía á atribuir la jurisdicción de los naufragios de esta costa al consulado de San Sebastián.

Tal restricción, á cuya observancia se opuso la provincia, fué motivo para que las ordenanzas mencionadas tampoco tuviesen efecto en las demás extremos convenidos, y así las cosas quedaron en el ser y estado

COSTA DE GUIPÚZCOA



Faro de Zumaya

anterior. Este puerto se halla habilitado para el comercio de diferentes artículos con aduana de cuarta clase.

El tercer puerto de esta provincia en la misma dirección indicada es el de Zumaya, formado de la union del río Urola con el mar Océano Cantábrico.

Como de barra, su entrada es difícil y peligrosa en todos tiempos y estaciones; por lo cual sólo es frecuentado por lanchas pescadoras y otras embarcaciones de poco porte y cala.

Sin embargo, como en la barra no hay bagíos, los barcos entran y salen de este puerto sin embarazo y libremente.

En la baja mar de mareas vivas, ó sea, en lo más seco de las aguas, tienen éstas en la barra como trece pies de fondo, y cuando son muertas, solamente cinco: en plena mar de mareas vivas tiene sobre quince pies, y siendo muertas, como unos nueve.

Al contacto de la villa por su lado Oriental, ó sea, á la izquierda del río Urola, hay un pequeño muelle para abrigo de lanchas, de cuya primitiva construcción no hay noticia cierta.

Este puerto se halla habilitado para la importación de duelas, tablas, maderamen, resina, brea, pez, cáñamo, lino, carbón de piedra y algunos otros efectos extranjeros con aduana de cuarta clase.

Zumaya tuvo con Guetaria algunas cuestiones sobre el uso de este puerto, su canal y ría; pero las arreglaron mediante escritura de concordia, otorgada en 2 de Mayo de 1416.

Según este convenio, la navegación, pesca y demás usos de la ría deben ser comunes, sin perjuicio de la jurisdicción de la canal y puerto, que se reconoció ser privativa de la villa de Zumaya y de su alcalde.

Como á media legua de la villa de Zumaya se halla el puerto de Guetaria, con uno de los mejores surgidores de toda la costa Cantábrica.

Hállase situado entre la isla ó monte de San Antón y la punta del de Zarauz, en medio de una ribera, con una gran ensenada ó concha de suelo arenisco limpio y mucho fondo de agua.

Así es que pueden hallarse en ella muchos navíos, por grandes que sean, al abrigo de la citada isla ó monte que las defiende de los impetuosos vientos del Noroeste, tan dominantes en esta costa, motivos porque arriban con frecuencia á este puerto los buques que se ven apurados en ella.

Si la abertura que existe entre la citada isla y la villa se cerrase á lo

menos hasta cierta altura, como alguna vez se ha proyectado y es sin duda posible, la defensa de los buques sería todavía mucho mayor.

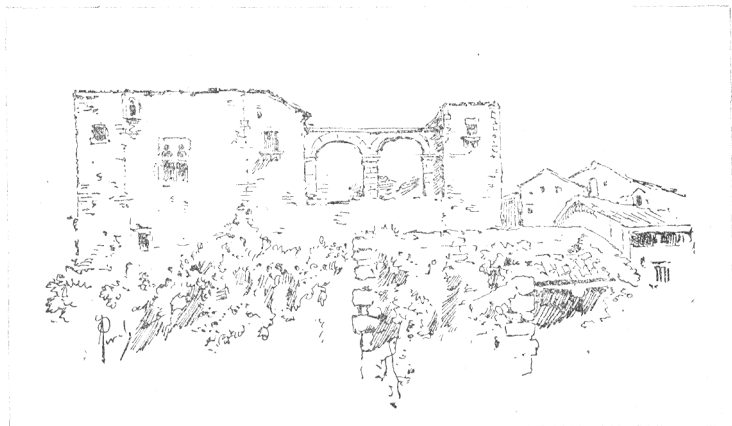
Entre la misma isla y la villa tiene un pequeño muelle, principiado á construir á fines del siglo décimo quinto, y acabado durante el décimo sexto á costa de los fondos municipales y un impuesto establecido al efecto sobre las embarcaciones y mercaderías que entrasen en él.

Consta, sin embargo, que la Provincia ha librado á Guetaria en muchas ocasiones cantidades de consideración para las reparaciones que han sido necesarias en dicho muelle y puerto.

Vista la importancia de éste, las Juntas generales celebradas en la misma villa el año de 1859 acordaron, por fin, que la Diputacion gestionase para que atendiesen á la mejora de este puerto con los fondos destinados á obras de utilidad pública, como indudablemente es ésta.

Por su resultado sólo se pudo alcanzar la construcción de un hermoso faro en el monte de San Antón para el alumbrado de la costa.

Guetaria tiene aduana de cuarta clase para la admisión de algunos productos extranjeros.



Zumaya, apunte

El puerto de Zarauz, distante media legua del de Guetaria, se reduce á una playa de mar de una milla de largo tierra adentro, pero

que experimenta el mismo flujo y reflujo que se observa en el resto de la costa cantábrica.

Tiene fondo de arena limpia: en baja mar de aguas vivas á distancia de un tiro de pedrero desde las olas hay unos veinte y cuatro pies de profundidad, y en plena mar, treinta.

Sin muelle alguno, ni otro medio de abrigo y defensa, este puerto no ha servido sino para chalupas de los pescadores; quienes, para asegurarlas, tenían que sacarlas á tierra á rastras con mucho trabajo.

Por esta razón, la villa solicitó á las Juntas generales celebradas por la provincia el año 1857 algún auxilio para la construcción de un pequeño muelle, presupuestado en 6.000 duros.

Concedida la mitad de esta cantidad, se ejecutó con su ayuda la obra, que sirve de mucho amparo para las lanchas.

Sigue el puerto de Orio, que no es otra cosa que el brazo de mar que al contacto de lavillade este nombre entra en las crecientes.

Como de barra, y además lleno de bancos de arena, la entrada de este puerto es difícil y peligrosa, particularmente para barcos de algún porte; y así es que apenas es frecuentado sino por las lanchas de pesca y otras embarcaciones menores.

En baja mar no tiene más que seis pies de fondo, y en plena mar ordinaria, veinte y dos.

Pero una vez conseguida la entrada, tiene fondeadero cómodo y capaz para muchos barcos, aun de gran porte.

Según se deduce de algunos documentos existentes en el archivo de la villa, este puerto en lo antiguo debía ser bastante bueno; pues se ve en ellos que en sus astilleros se fabricaban navíos y fragatas de la Real Armada, así que galeones para llevar azogues.

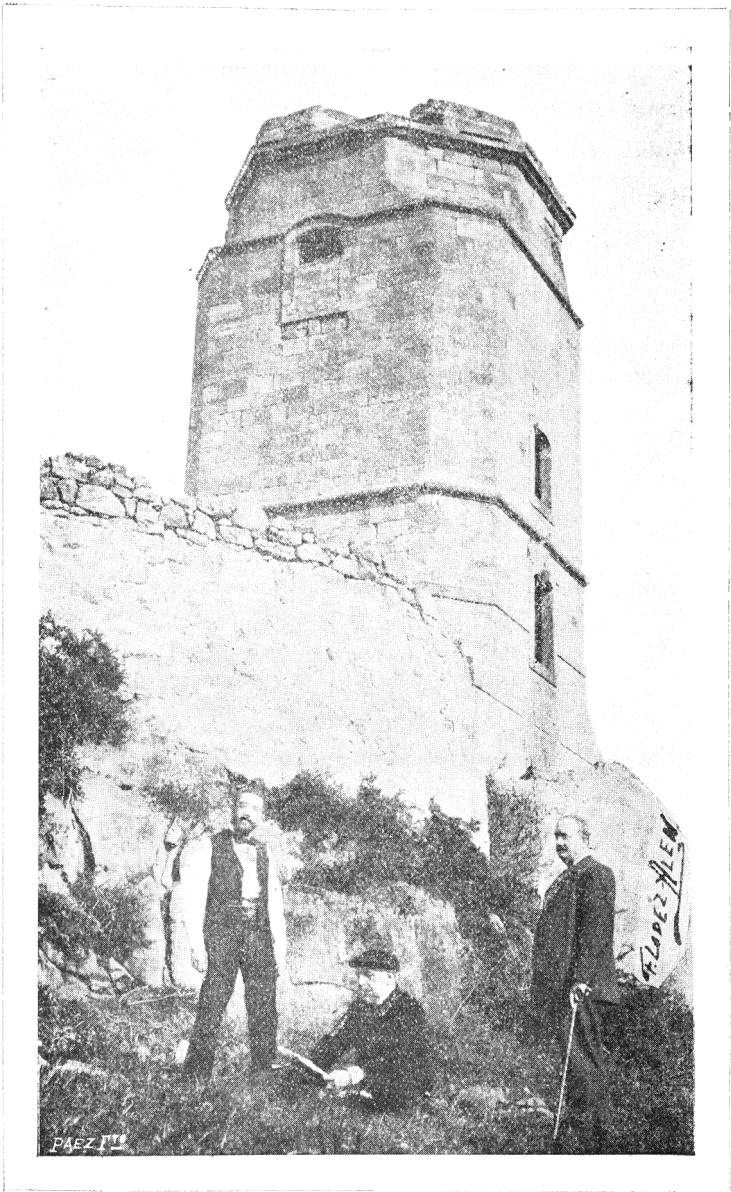
Estos buques no hubieran podido salir á la mar, á no haber tenido la canal del puerto más fondo de agua que el que tiene ahora, y sin estar al mismo tiempo más limpia de los bancos de arena con que se ha llenado.

Consta que por los años de 1609 se empezó á construir en él un muelle.

Para este efecto el Estado libró sobre las cajas de Nueva España la suma de catorce mil ducados, con cuyo auxilio se sacaron los cimientos ejecutando la obra más difícil.

Acabado así el dinero, la villa propuso la continuación del proyecto, é imponer ciertos arbitrios sobre el hierro que saliese, y vena

COSTA DE GUIPÚZCOA



**Antiguo faro de San Sebastián
que señala en el texto el historiador Gorosabel**

que entrase por aquella ria. Desestimada esta pretensión por Real orden de 6 de Agosto de 1611, el proyecto del muelle quedó por entonces sobreseido, como subsiste todavía, no sin haber reclamado la villa diferentes veces el auxilio de la provincia para su realización en la mejor manera posible.

Según la carta-puebla de la misma villa, debía hacerse en ella la carga y descarga de los barcos que entrasen en su canal, y ahí también debía estar el peso y rentería del hierro de las ferrerías de la comarca.

La propia villa tenía otro privilegio dado por los Reyes Católicos en Valladolid á 22 de Mayo de 1484.

A su virtud se le concedió la facultad de tener en este puerto dos barcos, para pasar de una á otra parte del río á los viandantes y caballeros, pagando por este pasaje los derechos señalados en el mismo privilegio.

No obstante tan terminante concesión la universidad de Aya disputó á aquella villa sus derechos sobre este asunto, con cuyo motivo tuvieron un largo pleito en la chancillería de Valladolid.

Su resultado definitivo fué completamente favorable á las pretensiones aducidas por la villa de Orio.

Declaróse, en efecto, por sentencia ejecutoriada, que pertenecía privativamente á la misma la jurisdicción de la ría, canal y brazo de mar, que entra por la barra de su puerto hasta donde inundan, suben y crecen las mayores aguas vivas en plena mar, por la parte de las tierras de Aya.

La Real carta ejecutoria de esta declaración fué despachada á 11 de Octubre de 1621, desde cuya época Orio se halla en posesión de dicha jurisdicción.

Próximo á este dicho puerto se halla el de San Sebastián.

Consiste en una bahía ó concha espaciosa de fondo de arena limpia, abrigada por la parte de Noroeste por el monte de Igueldo, y por el Norte por la isla de Santa Clara.

Tiene, además, al costado Occidental de la ciudad cuatro muelles, situados detrás del monte llamado Urgull, ó sea, Castillo de Santa Cruz de la Mota, que los defiende de la violencia de las olas.

La canal o entrada del puerro que está entre la citada isla y dicho monte Urgull, tiene como un tiro de cañón de ancho, con fondo de diez á nueve brazadas de agua.

Este dentro de la concha en los flujos ordinarios, se reduce á tres

brazadas y media, y dentro de los muelles, á trece pies. Hay en este puerto otras dos aberturas ó entradas de mar: la una en la parte Oriental de la ciudad, llamada de la Zurriola, ó sea, la barra que forma el río Urumea en su unión al mar; la otra, existente entre la isla de Santa Clara y Montefrío.

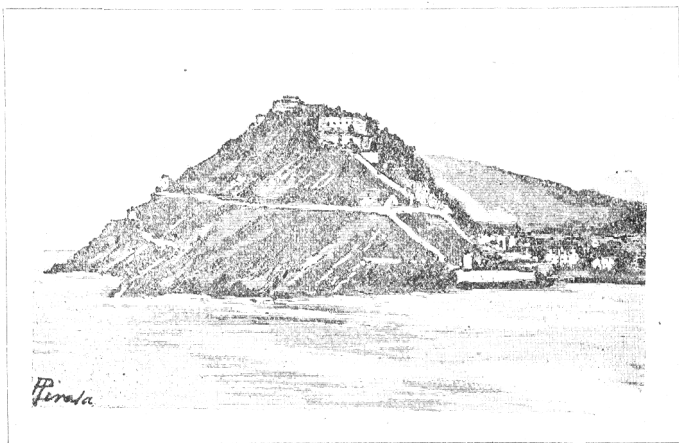
Ninguna de estas dos aberturas es practicable.

La primera está, en efecto, llena de bancos de arena que interceptan el paso, y la segunda, de branchas ó bagíos con igual impedimento.

El verdadero puerto se reduce, por consiguiente, á la expresada bahía ó concha con sus muelles adherentes.

Pudieran fondear en aquélla muchos navíos de mediano porte, para cuyo efecto tiene bastante capacidad y fondo de agua; pero no pueden

COSTA DE GUIPÚZCOA



El monte Urgull, vista desde el Cantábrico

estar al abrigo de la dicha isla de Santa Clara sino unos cuatro ó cinco.

A mayor número, cogería de frente la entrada del puerto, donde la fuerza de las olas es muy grande, y aun irresistible.

Con el fin de remediar este inconveniente, por los años de 1821 se trató de cerrar el boquete que hay entre la isla y dicho monte por medio de peñas echadizas; y aunque el consulado gastó en esta obra una suma de bastante consideración, se abandonó el proyecto en vista de sus dificultades.

Posteriormente se ha formado el de abrir un paso ó canal desde la bahía ó concha al río Urumea.

Su gran coste por una parte, y lo dudoso de sus buenos resultados, aun realizado, por otra, todo contribuye á que hasta ahora no se haya fomentado semejante pensamiento, que bien merece serio examen, estudio y meditación.

Los cuatro muelles que hay en este puerto son capaces de acomodar de setenta á ochenta embarcaciones, entre mayores y menores.

El primero de ellos se empezó á construir en tiempo del Rey don Juan II por los años 1450, previa facultad del mismo para atender á su coste con ciertos arbitrios impuestos sobre las mercaderías que viniesen á este puerto.

Su producto no fué sin duda suficiente para una obra tan costosa, al ver que la ciudad, entonces villa, recurrió á don Enrique IV representando que en su puerto no había muelle, y se perdían muchos barcos.

Consiguió le concediera la facultad de aumentar los arbitrios establecidos, á lo que accedió por Real Cédula despachada en la misma villa á 15 de Abril de 1463, con calidad de que su exacción fuese perpétua.

EN LAS ROCAS



Fuente del monte Urgull

Los otros dos muelles son tie época posterior, y según parece, del tiempo del emperador don Carlos V.

El cuarto se ejecutó entre los años de 1851 al 1859, contiguo á los tres anteriores.

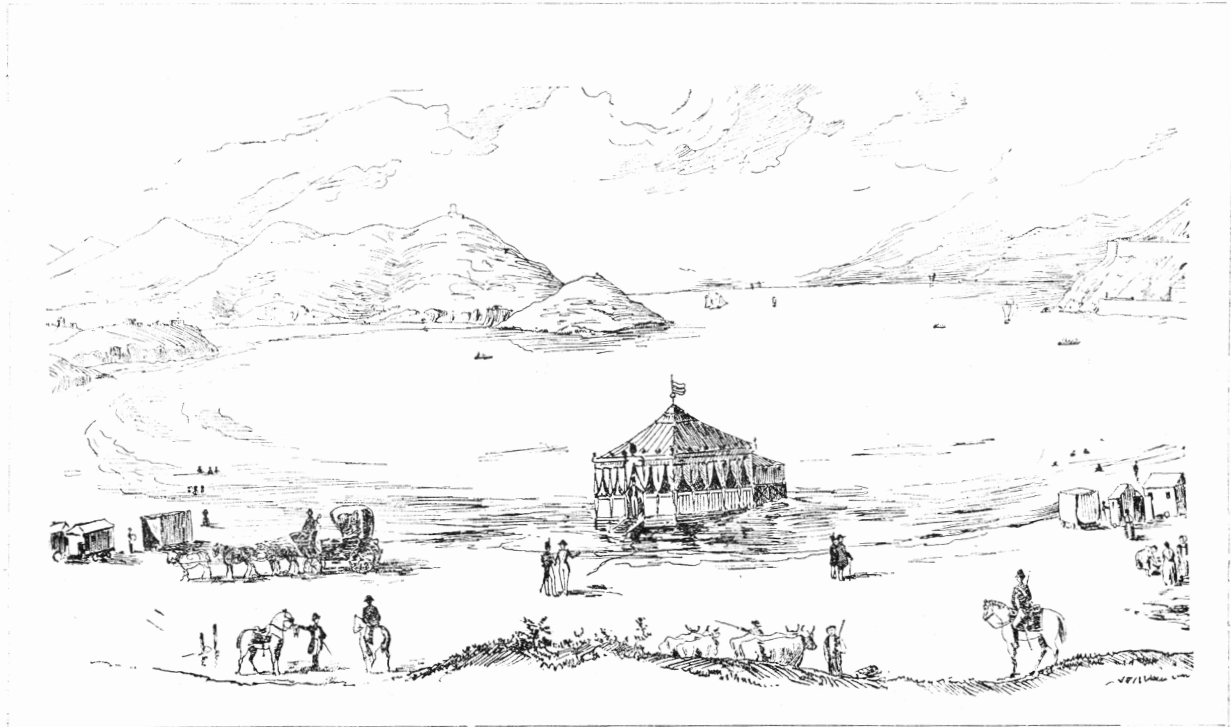
Para facilitar la entrada de barcos en este puerto y evitar en lo posible los naufragios de aquéllos en la costa, el consulado de San Sebastián estableció el año de 1778 en la cima del monte Arrobi una linterna de once pies de alto, colocada sobre una torre de pie-

dra arenisca labrada, de otros veinte y uno de elevación.

Su luz de veinte y cuatro pábilos sobrepuja la superficie de la agua 266 varas castellanas, y se divisa de noche á las diez leguas.

A efecto de atender al gasto de su conservación, por Real orden de

COSTA DE GUIPÚZCOA



San Sebastián.—La Concha.—Casetade baños de la reina Isabel II, año 1848

6 de Mayo de 1781 se concedió al mismo consulado la facultad de exigir un arbitrio á las embarcaciones que entrasen en este puerto y en el de Pasajes, ya fuesen nacionales, ya extranjeras, según las toneladas que tuviesen.

Este arbitrio fué recaudado por el consulado hasta el año de 1845, en que, á consecuencia del nuevo sistema económico, su administración quedó de cuenta del Gobierno.

Más adelante este faro se estableció por disposición del mismo en paraje algo más retirado y bajo del monte de Igueldo con nueva linterna y torre; cesando, por consiguiente, de alumbrar el anterior, que no obstante subsiste en su estado primitivo.

El gobierno del puerto de San Sebastián se halla al cargo de un capitán del mismo oficial de la marina nacional, y está habilitado para el comercio con aduana de primera clase.

Al puerto de San Sebastián sigue el de Pasajes, llamado primitivamente de Oiarso, y más adelante de Oyarzun, á causa de la proximidad de la tierra de este nombre.

En esta conformidad, el punto de su carga y descarga era la villa de Rentería, hasta donde subían las mareas ordinarias, con el correspondiente muelle para fondeadero de barcos; establecimiento que desapareció, por haberse retirado la mar después de haberse encenagado la bahía, cuyo lodo impide navegar.

Tiene su entrada al canal y surgidero en la estrechez de los elevados montes de Jaizquibel al Oriente, y de Ulía al Poniente, con fondo de ocho y siete brazas de agua.

Estos dos montes rematan en la mar en dos puntos ó peñas, llamadas ahora de Arando, y en lo antiguo de Arrenga; de manera que sólo una pequeña parte de ellas se cubre de agua en la plena mar en las mareas ordinarias.

De aquí resulta que la anchura de la boca del puerto no pasa de noventa y dos brazas.

Salvo este inconveniente, es indudable que el puerto de Pasajes es uno de los mejores de toda la costa cantábrica y lo sería más, si se limpiase la magnífica bahía que tiene después de la canal, capaz de abrigar numerosos navíos.

A causa de su mal estado, el fondeadero actual de las embarcaciones mayores está en la canal entre el Castillo de Santa Isabel, situado á la derecha, y la torre, que se halla en la banda opuesta.

Para formar idea de la transformación que ha tenido este puerto, basta recordar que en una época todavía no lejana, el punto de Basa-noaga era el astillero de construcción de navíos de línea, y que en las cercanías de Rentería y Labonda se fabricaban así bien buques de hasta cien toneladas.

La causa principal de semejante enlodamiento parece ser el haberse labrado las tierras de las cercanías del puerto, que antes eran incultas, y por consiguiente la mayor facilidad de ser aquellas arras-tiadas por las aguas llovedizas.

También ha debido contribuir á ello la falta de policía del puerto permitiéndose echar basuras, lastre de los barcos, escombros y brozas de las casas.

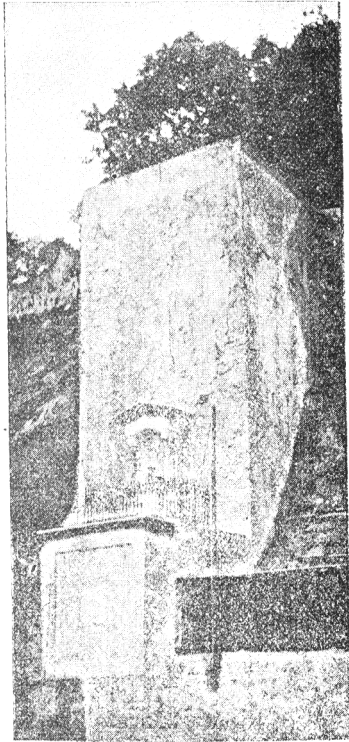
Reconocida la necesidad de su limpia, por una Real Cédula espedida el año de 1609 se destinaron para la ejecución de esta obra veinte y cuatro mil ducados, que no se realizaron.

Hállase también que no tuvo mejor resultado otra Real resolución dictada por consultas del Consejo de guerra en sala de justicia de 28 de Septiembre de 1618 y 20 de Febrero de 1619, mandando que se limpiase este puerto y su canal á costa de la ciudad de San Sebastián que exigía algunos derechos sobre lo que entraba en él.

Abandonada así su conservación, fué preciso á la provincia representar á la consideración del

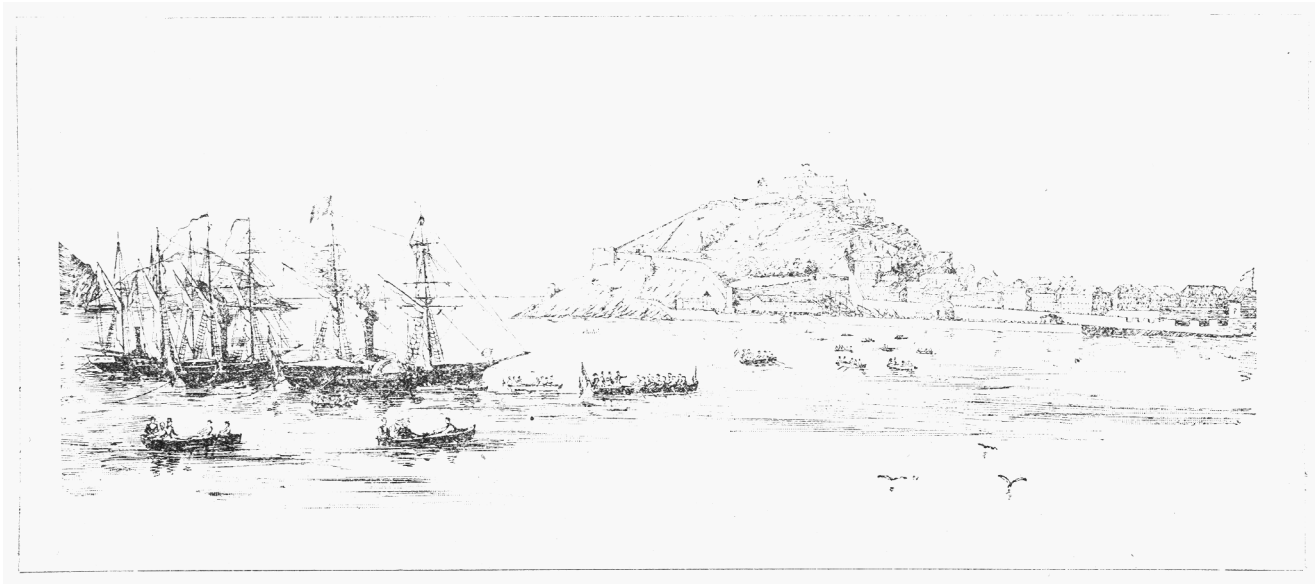
Estado el mal estado en que se hallaba. su resultado fué que por Real Cédula de 8 de Julio de 1675 se mudase que propusiese la pro-

EN LA COSTA



*Puerto de San Sebastián
Primitivo monumento
á la memoria del marinero Mari*

COSTA DE GUIPÚZCOA



San Sebastián.—La Concha.—Aspecto con motivo de la visita de los Emperadores franceses el año 1858

vincia los oportunos arbitrios para su remedio; disposición que no tardó la provincia en cumplir indicando al Gobierno del rey los que en su concepto podían adoptarse.

Tales eran ciertos derechos impuestos sobre los buques, tanto nacionales como extranjeros, que se estacionasen en este puerto, proporcionalmente á su grandor, y sobre los últimos, aun cuando entrasen de arribada por causa de temporal.

Estos arbitrios se aprobaron para tiempo de veinte años por Real Cédula de 19 de Agosto de 1677, aunque con algunas modificaciones en algunos puntos.

Consistieron ellas en mandar que se exigiese medio real de plata por cada tonelada de los barcos de mayor porte; igualmente de los de naturales de la provincia ó residentes en ella, que se aprestasen para la pesquería de Terranova, Noruega, etc.; ocho reales de la misma especie de las lanchas y otros barcos menores; seis de las chalupas, etc.

Estos impuestos, cuya administración encargó la provincia á la ciudad de San Sebastián, empezaron á exigirse desde el mes de Enero de 1679.

Con el dinero que tomó á censo sobre su producto, hizo la provincia el año 1687 algunos ensayos dirigidos al indicado fin de limpiar este puerto bajo la dirección del ingeniero don Antonio Rinán, á quien se hizo venir de Barcelona, previa escritura de convenio celebrado con el mismo sobre la clase de obras que debían ejecutarse.

Estas consistían principalmente en hacer desaparecer el banco de arena que atravesaba la canal desde la montaña del Codemaste hasta el fuerte de Santa Isabel, de manera que en baja mar de aguas vivas hubiese la profundidad de veinte codos.

Aunque los resultados de estos trabajos fueron satisfactorios, no pudo concluirse la operación deseada, por haberse gastado el dinero que se había destinado á este efecto,

Por otra parte, el Gobierno del rey no realizó la entrega de los seis mil ducados que ofreció para ayuda de costa de las obras, por lo cual quedaron éstas paralizadas ó suspendidas hasta la reunión de fondos suficientes.

Con este objeto, por Real orden de 20 de Junio de 1697 se prorogó por otros veinte años la cobranza de los arbitrios concedidos, cuya recaudación, por otra de 16 de Mayo de 1715, se encargó al comandante general de la provincia.

Se halla así mismo que por nueva disposición del Gobierno supremo de 8 de Diciembre de 1726 se otorgaron á ésta por tiempo de 20 años varios arbitrios sobre el derecho de toneladas y ancoraje de los navíos que entrasen y saliesen de este puerto, como se hizo, además con un situado de 376.000 maravedís anuales sobre las alcabalas de la provincia.

Conforme á la misma, estos productos debían entrar en una arca de dos llaves, de las cuales una tuviese el comandante general, y la otra, la persona que señalase la provincia. con intervención del comisario de guerra de la plaza de San Sebastián.

Las Juntas generales, celebradas en la villa de Hernani el año 1736, encargaron á la dirección de la Compañía de Caracas la limpia de este puerto, así que la recaudación de los arbitrios destinados al efecto.

Aceptó ella semejante comisión, por cuya consecuencia gestionó la

COSTA DE GUIPÚZCOA



El castillo de Santa Isabel en la entrada del puerto de Pasajes

misma cerca del Gobierno de S. M.. á fin de obtener la prorogación de los arbitrios anteriormente concedidos por otros treinta años.

La misma Compañía por su parte ofreció contribuir con mil reales mensuales mientras durasen estas obras extraordinarias.

Ambos extremos fueron aprobados por Real Cédula de 28 de Julio de 1747, con la circunstancia de que las obras de la limpia se ejecutasen con arreglo á los planos formados por el ingeniero Brigadier don Juan Bernardo Frosue, y con la de que los arbitrios se administrasen bajo las reglas prescritas en la de 8 de Diciembre de 1726.

Esto equivalía á mandar la intervención del comandante general y comisario en el manejo de dicho ramo, cosa que repugnaba mucho á la provincia.

A la verdad, ésta desde el origen de este asunto había estado en posesión de dirigirlo de por sí, y consideraba que el cuidado de las obras y depósito de fondos, que había dado á la compañía de Caracas, no era más que una comisión de la misma.

Representó, pues, al Gobierno de S. M., pidiendo la aclaración ó modificación de dicha Real Cédula en este sentido.

Sin embargo, como ella no rehusaba la vigilancia del Gobierno en esta materia, no dejó de indicar en la representación que en lugar de aquellos dos empleados militares podía intervenir en la administración de los arbitrios el comisario de marina residente en aquella ciudad.

Esta propuesta fué estimada por S. M., en cuya conformidad se expidió por el Ministerio de Marina, en 22 de Octubre de 1747, la oportuna Real orden.

En medio de todas estas disposiciones, las obras de la limpia de este puerto no por eso tuvieron efecto poi entonces.

Su coste se había calculado por el ingeniero Frosue en más de un millón y medio de reales, y todo el caudal con que se podía contar para ello bajo todos conceptos apenas pasaba de una séptima parte, suma muy escasa para emprender una obra tan grande.

Los encargados de la citada Compañía consideraban, además que sobre todo las de agua, si se habían de empezar, debía ser para continuarlas con vigor; calculando que si se cesaba ó se aflojaba en los trabajos, se exponía á malograr todo lo que se hubiese expendido y gastado.

No obstante estas consideraciones, viéndose apremiada la provincia por las órdenes del Gobierno, se dió principio el año de 1751 á la limpia de este puerto por medio de un pontón, ganguiles y gabarras, que se construyeron al intento.

La operación de la extracción de la arena y fango continuó por al-

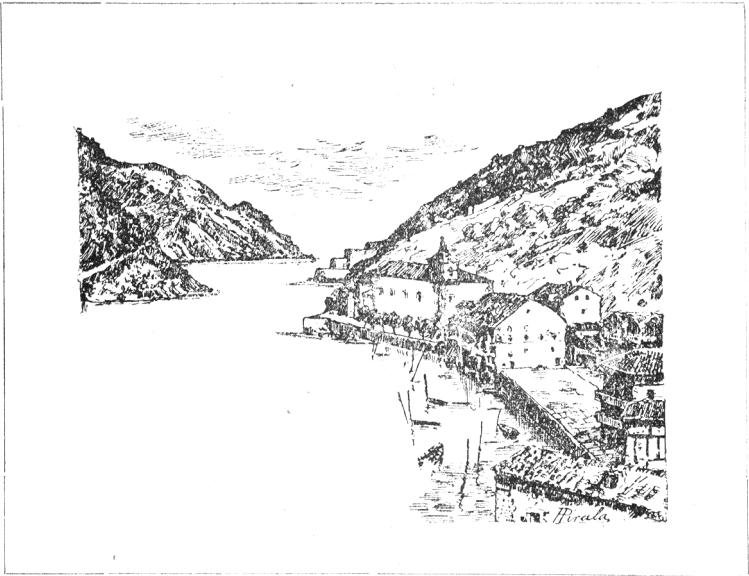
gunos años con buen éxito; pero hubo que suspenderla por haberse concluido los fondos aplicados al efecto, malogrando las labores ejecutadas.

Por Real orden de 9 de Julio de 1798 se prorogó hasta el día 18 de Agosto de 1828 la gracia de la percepción de los arbitrios anteriormente concedidos para las obras de limpieza de este puerto.

La misma dispoña, además, que la villa de Pasajes, y no la provincia, corriese con la administración de aquéllos.

Consiguiente a esta Real determinación, por otra Real orden de 1.º

COSTA DE GUIPÚZCOA



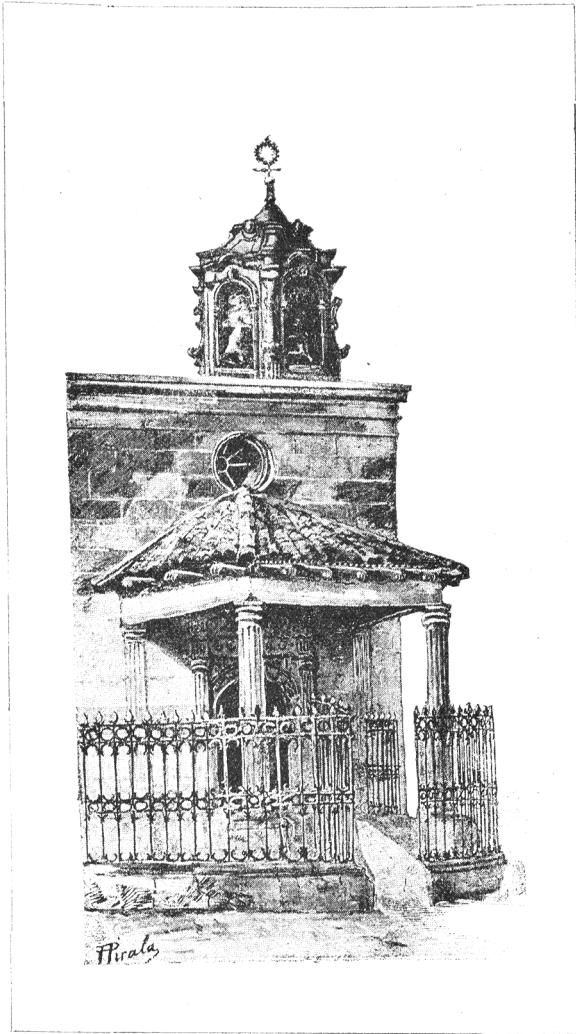
Entrada del puerto de Pasajes

de Junio de 1805, se mandó que hubiese una Junta compuesta del capitán del puerto y de dos sujetos, uno vecino de la villa de Pasajes, y otro de la de Rentería.

Esta Junta debía tener el encargo de administrar los arbitrios y fondos situados para este puerto, así que de cuidar de su limpieza y conservación en buen estado.

Por otra de 11 de Diciembre de 1819 se dispuso que dicha Junta

AL PIE DEL JAIZKIBEL



Santuario del Santo Cristo de Lezo.
al cual, los marineros de Guipúzcoa, profesan especial devoción

formase los planos y presupuestos de las obras de limpieza, proponiendo los arbitrios necesarios al efecto.

A virtud de la misma se prorogó por sólo cuatro años la consignación hecha sobre las alcabalas, eximiendo á la compañía de Filipinas, en quien se había refundido la de Caracas, del pago de los doce mil reales anuales que había ofrecido.

Ultimamente por otra Real orden de 23 de Abril de 1828 se determinó que se formase una nueva Junta de obras, compuesta del comandante de marina de la provincia, del capitán del mismo puerto, de un individuo del Ayuntamiento de San Sebastián, y de otros dos vocales nombrados indistintamente de entre los vecinos de la misma ciudad y de los de Rentería, Pasajes y Lezo.

Consta también que poi otra real disposición de 11 de Septiembre de 1829 se invitó á la provincia para que acordase algún arbitrio con que auxiliar eficazmente la empresa de dichas obras, lo que no tuvo efecto por falta de medios.

Entre tanto el rey había aprobado el proyecto de reparación y limpia de este puerto formado por el capitán de navío don Lorenzo de Lorea, que presupuestó su coste en cerca de dos millones de reales

Las Juntas generales del año de 1857 acordaron que la Diputación gestionase cerca del Gobierno, á fin de que se activase en las dependencias de éste la resolución del expediente formado en el mismo asunto.

Finalmente se ve que las del inmediato recomendaron á la misma corporación que por todos los medios posibles procurase se llevase á efecto la limpia de la bahía de aquel puerto para cuando terminasen las obras del ferrocarril.

Sin embargo, cada de esto se ha verificado todavía, á causa del gran coste de la obra, que solamente el Gobierno puede realizarla.

Como Rentería y Lezo, aunque pueblos situados en la costa marítima, no tienen en el día concepto de puertos, el último que se presenta en ella es el de Fuenterrabía, llamado en lo antiguo de Astuniaga.

Tal es la denominación que le da la carta puebla de la misma ciudad, al decir: item concedo vobis illum portum de Astuniaga, quod sit semper vester.

Este puerto se halla situado al Nordeste de dicha población, y por consiguiente, á la banda izquierda del río Bidasoa, cuya unión con el mar forma la barra ó boca del puerto, con una playa larga de arena, que se extiende desde la parte de España á la de Francia.

Su surgidero ó concha tiene de ordinario de doce ó trece brazas de agua, y de siete á ocho codos en la mayor creciente de la mar.

Por esta razón no pueden fondear en este puerto barcos mayores de cuatrocientas toneladas.

Con la mira de su defensa, se construyó en 1598, de orden del Rey, cerca del cabo de Higuer un castillo ó fuerte denominado de Santiago, el cual solía estar artillado y guarnecido de tropa, aunque desde hace muchos años se halla completamente abandonado.

Fuenterrabía obtuvo la facultad de construir un muelle en virtud de Real Cédula expedida en Toledo á 12 de Diciembre de 1560, cobrando para el efecto de las mercaderías que se descargasen en su puerto por tiempo de cuatro años el arbitrio que pareciese justo para cubrir la suma de cinco mil cuatrocientos ducados.

No se realizó, sin embargo, esta importante obra hasta el año de 1768, y aun entonces á expensas de la provincia, un surgidero muy pequeño para abrigo de lanchas de pesca y otras embarcaciones menores.

Así subsistió hasta el año de 1862, en que se construyó un embarcadero-muelle.

