

Errenteriako itsasadar galdua

Koldo Ordozgoiti

Errenteria itsas portu gisa sortu zen eta nahiz oroitzen galduta izan, itsasoaren urek Errenteriako kaiak bustitzen zituzten XX. mende arte. Egungo hirigunearen erdi erdian zen portu hori. Oraindik 1910ean Errenteriako kanalak –itsasadarraren eta portu zaharraren azken aztarna– egungo Erbiti kalearekin zuen muga. Iragan hurbil hori eta galdutako geografia hori ahanzturaren lausotik ateratzea da lan honen xedea.

Errenteriaren portu izaera hori garbi azaltzen da 1802an Historiaren Errege Akademiak argitaratu zuen Diccionario Geográfico-Histórico entziklopedian –bitxia bada ere, espainiar entziklopedi honetan bakarrik hego Euskal Herriko lau lurraldeei dagokion atala argitaratu zen; bazuen horrek arrazoi politikoa atzean–. Entziklopediak horrek zera dio Errenteriari buruz: *“está situada al frente del canal de Pasages, cuyas aguas la bañan por oeste en una llanura por esta parte, y por la opuesta en un suave recuesto, y confina por este con el actual valle de Oyarzun, de que en lo antiguo hacia cabeza, y con Goyzueta, pueblo*

de Navarra, de quienes está dividida por el río Urumea; por sur con Hernani y Astigarraga, y por oeste con S. Sebastián. Su término se extiende á 8 leguas de circunferencia, sin contar las aguas del puerto y mar, donde ejercen jurisdicción civil y criminal sus dos alcaldes en buques propios de ella”.

XVII mendean Errenteriako itsasadarra guztiz nabigagarria zen, eta Errenteria itsas nabigazioan eta ontziolak egiten espezializatutako herria zen. Errenteriako itsasadarra eta portuaren garrantzia 1636an Gandolfo, Teixeira eta Sotto ingeniari militarrek altxatu zuten Pasaiaiko portuaren planoan nabarmentzen zaigu. Mapak, Errenteriako itsasadarra, portua eta kaiak, hiribilduaren hirigunea, Ugarritzeko zubia eta Kaputxinoetako komentuen arteko ibilbidea azaltzen dizkigu eta horrekin batera, planoak Basanoagako ontziola jasotzen du, Errenteriako bost ontzioletatik XIX mende arte lanean segitu zuen bakarra, eta bere izena –Ontziola/Astillero– zegoen auzoari eman ziona –toponimoa, ontziola bere bezala, galdua dugu–.



Hurrengo belaunaldirako, XVIII. mendeko, Pasaiaiko portua nabigatzeko galdua zen itsas beheretan. Lohiak ia badia osoa hartua zuen –lehorra Pasai Donibaneko eliza pareraino iristen zen marea beheretan– eta itsasgoratan ere ezinezkoa zen Errenteriarainoko nabigazioa, sakonera txikiko ontzientzat izan ezik. Serapio Mugica historialariak bere *Guía de Guipúzcoa* (1918) liburuan horrela dio Errenteriako kaia eta portuaz ari dela: *“Es seguro que con las mareas ordinarias subían las embarcaciones hasta Rentería, que si se llamó así fué porque efectivamente era una rentería, ó sea el punto donde se cobraban las rentas reales de los géneros que se cargaban y descargaban allí, y donde se hallaba el peso y depósito de hierro y vena que salía y entraba del puerto llamado entonces de Oiarso. Para todas estas operaciones, tenía un muelle y un edificio adecuado con el peso real y un administrador. Al apoderarse del puerto San Sebastián, con la serie de pleitos que se entablaron entre esta villa y las localidades ribereñas y con los encuentros a mano armada y saqueos é incendios que se llevaron a cabo por los habitantes de los pueblos interesados, fue retirándose el comercio de la parte de Rentería, y vino al mismo tiempo el abandono de aquella porción del canal, que se fue encenagando cada vez más, hasta el extremo de que los barcos no pudieron subir hasta la villa y su casa-lonja, quedó de hecho anulada. Sin embargo, Oyarzun y Rentería, que disfrutaban a partes iguales de los derechos de la lonja, siguieron sacándola a subasta el día 2 de Febrero de cada año, hasta el de 1864 próximamente, aunque no se presentaba postor desde el año 1780.”*

Serapio Mugicak aipatzen duen bezala, Errenteriako portua udalerraren jabegokoa izanda, erabilera aldetik Errenteriak eta Oiartzunek partekatzen zuten, hiribilduak eta haranak Errenteria buru zuen udalerrri bakarra osatzen zuten garaietatik. Pablo Gorosabel historialariak bere *Diccionario Histórico-Geográfico-Descriptivo de los Pueblos, Valles, Partidos, Alcaldías y Uniones de Guipúzcoa* (1862) horrela jaso zuen Erdi Arotik zetorren eta berak liburua idatzi zuenean oraindik indarrean zen bi herrien arteko ondareen gaineko akordioa: *“resto de esta antigua comunidad de intereses habida en lo antiguo entre el valle de Oyarzun y la villa de Rentería, ha sido sin duda el cobro por mitad de los derechos del peso real existente en la casa lonja de la segunda por los fierros que se embarcaban en su puerto. Lo era también la concurrencia del ayuntamiento de Oyarzun asociado al de Rentería a celebrar el remate de los expresados derechos el día 2 de febrero de cada año, previo aviso de éste a aquél. Este peso, establecido*

seguramente cuando el puerto de Pasages dependía del valle de Oiarso, cesó de hecho cuando su dominio pasó, a la ciudad de San Sebastián y así sólo hay noticia de que se hubiesen rematado tales derechos el año de 1780. Sin embargo, la ceremonia del remate de ellos siempre se observó en la forma indicada, prerrogativa que nunca quiso perder Oyarzun (...). Rentería propuso el año de 1826 a Oyarzun que se excusase tal remate meramente ceremonial y enteramente inútil; pero el valle no se conformó en ello, y siguió practicándose en los años inmediatos. En el de 1860 volvió a hacer Rentería a Oyarzun igual propuesta; a cuya consecuencia se suspendió su ida a aquélla a la ceremonia indicada, quedando empero a salvo los derechos de ambos pueblos. Posteriormente levantaron una acta, conviniendo que el ayuntamiento de Rentería pase al de Oyarzun el día 1.º de febrero de cada año un oficio reconociendo los derechos de este valle, y avisando que no se verificará el remate por que no existe el peso, ni hay derecho que cobrar”.

Beraz, XIX. mendean egungo alde zaharerraino iristen zen itsasoa, eta Erdi Arotik zetozen ohiturak indarrean ziren, oraindik. 1837. urteko Errenteriarren bista honetan ikus daitekeen moduan Errenteriako kaiak egungo Foru plazan eta Fernandez Landa plazan ziren. Egungo erdialde osoa itsasoa zen ur goratan.



Errenteria, 1837.

Horrenbestetan ikusi dugun marrazki hau ez da asmakizuna, data eta egile ezaguna du: Henry Wilkinson ingelesa. Errenteriako bista orokor hau 1837an marraztu zuen eta urte bete beranduago, egile beraren beste marrazki batzuekin batera argitaratu zuen Londresen Ackerman &

Co. argitaletxeak, izen nahiko luzea zuen bilduma batean: *"Sketches of scenery in the Basque provinces of Spain, with a selection of national music, arranged for piano- forte and guitar; illustrated by notes and reminiscences connected with the war in Biscay and Castile"*.

1837ko Errenteriaren bista honen egilea, Henry Wilkinson ilustratzailea, Euskal Herritik ibili zen lehen guda karlistan. Ezin ahaztu garai horretan Donostian eta Pasaiaiko portu inguruan girstinoen alde borrokatu zuen Lord John Hay almirantea buru zuen armada ingelesa izan zela gerran. Liberalen aldeko britainiar haiekin etorri zen Wilkinson eta bere marrazkietan haien presentzia nabarmena da. Errenteriako bista honetan ere soldadu *giriak* – liberalak – suma daitezke Kaputxinoen ermitaren azpiko nasan. Beste marrazki batzuetan, Alzatik Errenteriako bidea erakusten duen honetan esaterako, beraiek dira gaia.



Aipatzekoa da, irudi guzti horiek – Errenteriakoak eta oro har Pasaiaiko portukoak – itsas gorako egoera adierazten dutela. Arestian aipatu moduan, garai horretarako itsas behertan Pasai Donibane eta Pasai San Pedro arteko pasaian izan ezik –portuari eta udalerruari izana eman zion portuko bokalearen pasaian izan ezik– badia lohiaz betea zen. 1802an argitaratu zen Diccionario Geográfico entziklopedian aipatzen da Errenteriako ontziolen –Basanoagakoa izan ezik– eta portuaren dekadentzia: *"también se descubren rastros de tres astilleros, que según resulta de varios papeles de su archivo fueron una continua oficina de baxeles reales, y otros hasta de 800 toneladas para el comercio, el qual era tan floreciente que se contaban en los lugares de aquella frontera y contorno más de 2000 marineros. Hoy no puede llegar allí buque ninguno por estar todo lleno de fango y basura, descuido ocasionado por la decadencia del comercio que S. Sebastian tenía más pujante que ahora en el puerto y canal de Pasages por privilegios de D. Enrique II de la era 1414, año 1376, confirmatorios de otros de los anteriores monarcas, solo permitiéndose a Rentería dicho comercio, quanto á la provisión de bastimentos necesarios á la villa y sus ferrerías, y poder cargar sus propias cosechas."* Pasaiaiko badiak XIX. mendearen hasieran zuen itxura 1760. urtean Phelipe Cramerrek egindako planoan ikus daiteke.

Eta hau Errenteriako itsasadarraren amaieraren hasiera besterik ez zen. Hogei urte ez omen dira ezer, baina hogei urte pasata Henry Wilkinsonek bere panoramika marraztu zuenetik,



oso bestelako itxura zuen Erreteriak, 1858ko irudi honek erakusten digun moduan. Erreteriaiko bista orokor hau, lapitzez egin eta gouachez argizatutako marrazkia da, Didier Petit de Meurville marrazkigileak egin da. Data zehatza du, guztiz zehatza: 1858ko ekainaren 8an hartu zuen, marrazkilari beraren eskuzko oharra adierazten duenez.



1858an egindako landa lanetan oinarritua, handik sei urtetara –1864an– Petit de Meurvillek beste gouache bat margotu zuen. Itsas marea aparte, bertan azaltzen den irudia lapitzeko panoramikaren bera dirudi, itsas marearen diferentziarekin. Horrekin batera, koloretako guachean garaian egin berria zen errepide nagusia, “carretera generala”, azaltzen da nabarmen.

–egungo Biteri kalea– eta errepidearen ondoan, lehorreko aldetik egindako lehen etxe ilara –duela pare bat urte eraitsitako eraikuntzak–. Nacional I izan zen errepide hori 1847an zabaldu zuten eta badiaren ertzean egin zen. Horrek Basanoagako kanala ixtea eragin zuen, eta, adar horretan, lehortutako paduretara, Pasai Antxo sortu zen mende erdi beranduago. Errepidearen traza egundaino iritsi zaigu: Basanoagako ontziola ingurutik sartzen zen Erreteriaiko lurretan, hortik Kaputxinoetako komentuen gaina inguratzen zuen eta hortik behera, Alaberga baserri aurretik pasata, Erreteriaiko hiriguneraino iristen zen; errepideak egungo Biteri kalea sortu zuen. Horrekin batera, karreterak Erreteriaiko bigarren zubia eraikitzea eragin zuen, Ugarritzeko zubi zaharrari Santa Klarako zubi gehitu zitzaion, zubi berria garaian.

Didier de Meurvilleren marrazkiak Erreteriaiko kanalaren izaera erakusten digute: ia guztiz lehorra itsas beheran eta kila gutxiko belaontzi txikien eta txanelen nabegazioa ahalbideratzen zuena itsas goran. Irudiok Erreteriairen lehen industrializazioaren lekuko ditugu. Gainera, hor dira jada Fabrika Handiaren –Tejidos de Lino lantegiaren– tximiniak.

Oiartzun Ibaia eta kanalaren arteko padurak ezpondak altxatuz eta hauen barruan lur sail itxiak eraikiz lehortu ziren. Horrez inguratutako sail hauei “itxia” esaten zitzaion eta “itzietak” multzo horrek eman zion izena lekuari: “iztietak”. Erreteriaiko itsasadarraren beste aldea –Oiartzun ibaia eta Lezo aldeko lehorren artean– Alzate jaunak egindako sail itxien bitartez lehortu zen. Horrela sortu zen Alzateberriko itxia –CAMPSaren biltegiak zeuden eta egungo Lezoren kaia bitarteko orubea hartzen duen lekua–. Inguru guzti honen bilakaera 1848ko mapa honetan ikus dezakegu.



Bi irudi hauek Erreteriaiko bilakaera erakusten dute: hogei urte lehenago itsas goratan Erreteriaiko itsasadarra oraindik badia zen, 1858rako, aldiz, Oiartzun ibaiak, ezpondak eginez lehortutako sail itxiak (iztietak) eta Erreteriaiko itsas kanalak hartzen zuen lehenagoko itsasoa. Eta sortutako kanalaren ertzean errepide berria zen



1864an burutu zen “Camino de Hierro del Norte” burdinbidea. Garraio erraztasunak eta urte gutxiren buruan piztu zen bigarrenengo gerra karlistak (1872-1876) areagotu egin zuen gure lurraldeekiko ilustratzaileen interesa. Ordurako argazkia asmatua zen, eta garai horretakoak ditugu Euskal Herriko lehen argazkiak. Baina, argazkigintza has-tapenetan izatearen ondorioz, ilustratzaile eta marrazkilariek betetzen zuten, oraindik, informatzaile grafikoen papera, ordurako ugarituak ziren hedabideetan.



Erreñeriako panoramika hau 1868an hartua da. Alaberga-garaitik ikusitako bista orokor honetan, hirigunearen aurrean egungo Biteri kalea – garaiko errepidea– eta Erreñeriako kanala azaltzen dira, irudiaren erdi-erdian. Iztietak –sail itxiek– kanala eta ibaiaren arteko penintsula sortu du, eta marrazkiaren ezkerreko aldean, Ugarritzeko zubia –Panierreko zubia izenarekin ezagutu duguna–, Lezoko errepidea eta trenbide berria –trena eta guzti–, eta tren geltokia ikusten dira. Geltokiak erreferentzia hartzeko parada ematen digu, nahiz egungo Lezo-Erreñeria geltokiko eraikina ez izan ordukoa, zaharraren leku berean baita.

Burdinbide berriak –urte batzuk beranduago Txirritak kantatu zuen “Norteko ferrokarrilak”– eragin nabarmena izan zuen Erreñeriarren bilakaeran eta baita Erreñeriako kanalaren eta portuarengan ere. Burdinbideak Alzateberriko itxia zeharkatu zuen erdi-erditik eta ibaiaren gainean eraiki zuten altura gutxiko burdinazko zubiak Erreñeriako kanala estutu eta erabili ezina uzteraino ito egin zuen. “Real Compañía Asturiana de Minas” enpresak eragin nabarmena izan zuen Camino de Hierro del Norte konpainiak egindako trazatuaren hautuan. Asturianak 1853an eraiki

zuen Erreñeriako fundizioa eta fabrika Matxingo lur muturrean, lehen gerra karlistan suntsitua izan zen Kaputxinoen komentuaurren lurretan. Belgikar kapitaleko enpresak trenbidea fabrikatik hurbil egitea bultzatu zuen eta, egia esan, Asturianari biribila atera zitzaion apustua: trenbiderako sarrera zuzena lortu zuen eta beste aldetik portu propioa zuen Pasaia badiatik eta, gainera, urte gutxiren buruan, Alzateberriko itxian bere bigarren fabrika, minio lantegia, eraiki zuen hori ere trenbidearen ondoan. Aldiz, Erreñeriako portua erabilgaitza egin zuten eta hori Gipuzkoako Foru Aldundiak Pasaia Portuaren ardura hartu eta honen birgaitzeari ekin zion garaiaren atarietan. Portua egun ezagutzen dugun moduan garatu zen, baina ordurako Erreñeriako kanala eta portua galduak ziren.

Ingurune guztiak izan zuen bilakaera, eta 1868ko Erreñeriako panoramikari dagokion mapa 1872ko plano honetan ikus daiteke. Bertan azaltzen zaigun moduan, Erreñeriako kanalak egungo Erbiti kaleraino hartzen zuen eta alde horretatik egungo Biteri eskolaraino zabaltzen zen, nahiz ur bidea erabili ezina izan txanelentzat izan ezik, eta horientzat bakarrik itsas gotatan.



Aipatu moduan, plano hau 1872koa da eta Erreneriako ur hornidura egiteko baldintza, aurrekontu eta mapen txostenari dagokio. Erreneriako notarioa zen Teodoro Gamonek ziurtatu zuen eta Erreneriako Notaritzako protokoloetan jaso da. Planoa oso zehatza da inguruneari dagokionez, ez horrenbeste hiriguneari buruz. Darietako gaineratik 1874an hartutako beste margo honek Erreneriaren beste aldeko irudia eskaintzen digu.



Erreneriako kai eta portu zaharrak XX. mendea ezagutzera iritsi zen, 1906ko argazki koloreztatutako honetan ikus daitekeen moduan. Argazkia Kaputxinoetako gaineratik hartua da eta Andra Mari elizako kanpandorre berriak argazkiaren data zehazten digu. Argazkian Oiartzun ibaia eta Erreneriako kanala azaltzen zaizkigu. Irudiak begi bistan uzten digunez Iztietak jatorrizko izenaren izanari eusten zion, nahiz ordurako penintsularen urbanizazioa hasia izan: Ospitala, Frontoia eta Yute lantegia eraikiak ziren. Ibaiaren beste aldean, Olibet gailera fabrika eta Lezoko lurretan ziren fabrikak ikus ditzakegu.



Argazki hau egin eta hamar urteren buruan amaitu zen betiko Erreneriako kanalaren sei mendeetako historia. Kanala ixteko azken pausua Higinio Bressanini erreneriartutako argazkilariak jaso zuen 1913-14 egindako argazki honetan: bertan ikus dezakegu kanala itxi zuen eta Ondartxo sortu zuen Iztietako ezpondetatik Kaputxinoetako bideraino egin zen murruren eraikuntza.



Behin Erreneriako kanala lehortuta, Donostia-Erreneria tranbiaren ibilbidea errazteko asmoz, Iztietatik errepede berria zabaldu zuten. Egun Nafarroa hiribidea den pasabide berria 1915eko Madalena egunaren bezperan inauguratu zen. Hamabost urteren buruan kanalak hartzen zuen tokia etxe sailek kolonizatu zuten. Biteri kalean, kanala zen tartean, Casa Mateo etxea eta albokoak altxatu ziren. Eta Nafarroa kaletik eta ibairainoko itsas kanalaren hondarretan Ondartxoko etxeak eta abere hiltegia eraiki ziren.



Errenteriako hiltegia 1928an altxatu zen, Fausto Gaiztarro arkitektoaren planoetan oinarrituta. Oarso aldizkarian 1932an argitaratu zen argazki honek erakusten duen moduan, hiltegia Errenteriako kanalaren barruan eraiki zen. Higinio Bressaniniren arestiko argazkiarekin alderatuta konturatuko gara Matadero ibai ondoko fatxada kanalaren itxiduraren horma gainean egin zutela.



Eguneko argazkia.

Horrek kanal zaharra non hasten zen eta bere zabalera ikusteko aukera eskaintzen digu.

Honaino ailegatzen da Errenteriako itsasadarren eta portuaren historia. Ahaztu dugun eta galtzen utzi dugun ondarea eta memoria. Oso gutxi gorde da gure historiaren zati esanguratsu honetatik, izenetan eta izanetan galdua dugu. Ba ote dugu oraindik aukerarik izandako horren memoria berreskuratzekeo?