

HISTORIA ANTIGUA DE UN PUERTO: PASAJES

José Ángel Rodríguez Medina

En la memoria del puerto de Pasajes del año 1942 descubro un artículo que habla de la historia del puerto, denominándola “antigua”, y que es parte extractada del artículo “Antecedente histórico de Pasajes”, firmado por D. Tristán de Izaro.

Su lectura me resulta interesante y digna de divulgar, viendo una ocasión especial hacerlo en la revista *Oarso* de este año.

El puerto ha tenido y tiene mucho que ver con el desarrollo económico de nuestra villa,

además de ser una salida al mar para nuestra ciudad. La industria naval con numerosos astilleros, así como afamados ciudadanos navegantes curtidos en los mares, son referentes importantes para Errenteria de tiempos pasados ligados al mar y a este puerto.

Es por ello que creo interesante detallar resumidamente esta historia y conocer así la historia –antigua– de nuestro entorno más cercano y directo, en donde nuestro querido río Oiartzun se funde con las aguas del bravo Cantábrico.



Entrada al puerto de Pasajes vista desde el castillo de Santa Isabel y la torre del Almirantazgo. (Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia).

“Areniscas eocenas constituyen la serie de crestas extendidas desde el cabo Iguer, en el extremo nordeste de Jaizkibel, hasta el Peñón de Guetaria y ría de Zumaya, al oeste. En los movimientos orogénicos, las presiones ejercidas por el imponente macizo primario de Cinco Villas, actuaron sobre ellas, transmitidas por las capas interpuestas. Frágiles las areniscas, al ser comprimidas en diversos sentidos, se quebraron en varios sitios. Una de las fallas, de este modo ocasionadas, forma la entrada al Puerto de Pasajes.

Al mismo tiempo que estos accidentes, se produjo, detrás del crestón terciario, una línea de hundimiento, en la que el mar, que penetró por la grieta, se explayó. Un nuevo fenómeno intervino después, favoreciendo aún más esta invasión de las olas; los movimientos tectónicos que motivaron el hundimiento de los pliegues pirenaicos en esta región, ocasionando la llamada –depresión vasca–.

Éste es en síntesis el proceso de formación de la bahía del Puerto de Pasajes, sin disputa la más abrigada del Cantábrico. Sus condiciones naturales solo se han variado desde su formación, por el depósito en su vaso de los fangos marinos y de los sedimentos arrastrados por el río Oyarzun, de marcado carácter torrencial. Por ello, dichas condiciones naturales, desde el punto de vista de navegación y antes de intervenir en su modificación la mano del hombre, han sido sin duda mejores en tiempos remotos, que en los recientes. A la bahía de Pasajes se refería sin duda Plinio, por ser el accidente más cercano en esta costa, al citar la quebrada o desfiladero de los Vascones –Vasconum Saltus; Oiarso–.

Por este puerto natural se iniciaron las exportaciones de la galena argentífera de Ardi Iturri y por él llegaron aprovisionamientos para la guarnición romana del poblado de Oyarzun, nombre con el que también se conocía al puerto. La situación del poblado de Oyarzun y de su puerto en la ruta de las invasiones del Norte, hizo que sufriera varias devastaciones. La de los hérulos en el año 456 arrasó todos los poblados marítimos de los Vascones.

La estabilidad de los visigodos permitió el establecimiento de vida agrícola y pesquera y los vascos se dedicaron activamente a la pesca de la ballena, centralizándose la venta de los productos de la industria en Burdeos. La aparición de los normandos, que fijan una base importante en Bayona, desde donde hicieron sus correrías por todo el Cantábrico, volvió a asolar las costas vascas, teniendo los Reyes de Navarra y de Castilla necesidad de colonizarlas para establecer en ellas la vida y tener una avanzada para su defensa.

La necesidad de cruzar la bahía por la ruta costera, para lo cual se utilizaban lanchas, inició la denominación de –El Pasaje– para este lugar, pasaje que se hacía desde Lezo hasta el punto después llamado La Herrera.

La fundación en el siglo XII, por Sancho el Sabio, de la Villa de Hernani con jurisdicción hasta el Bidasoa, vinculó el Puerto de Pasajes hacia el Oeste, o sea hacia San Sebastián, hasta que Alfonso VII de Castilla establece un baluarte en Fuenterrabía, para obligar al tráfico navarro a no utilizar el Bidasoa y salir por San Sebastián.

Mientras tanto el río Oyarzun con sus productos de acarreo, iba cegando el fondo de la bahía y, al perder Oyarzun contacto con el mar, fundó en el término de Orereta una lonja o rentería, base del poblado que después había de confirmarse con el último nombre.

Se incrementan las actividades comerciales y las dificultades que encuentra San Sebastián para conservar su puerto en la ría del Urumea hace que trate de considerar Pasajes como su puerto propio, continuando la larga serie de discusiones y pleitos que siempre hubo entre los pueblos inmediatos por incluir la bahía en su jurisdicción, interviniendo en ellos, hasta el Rey, como encarnación del Estado. En 1376, en un privilegio, Enrique II hizo constar –que el derecho del puerto de Oyarzun, sea nuestro e sólo el nuestro señorío–.

Los Vascos crean factorías en el Mediterráneo y centralizan su tráfico con el Norte, fundando el Consulado y la Bolsa de Brujas, hasta que llega el descubrimiento de América, el auge extraordinario de Sevilla y



Vista de la bahía de Pasajes desde el alto de Basanoaga. (Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia).

su Casa de Contratación y la decadencia del comercio marítimo del Norte, quedando convertido el Puerto de Pasajes (nombre con el que ya se le conocía) en un simple puerto pesquero.

La rivalidad de las casas de Austria y Francia volvió a dar actividad al puerto que tuvo un importante valor militar y fue objeto de visita de escuadras extranjeras.

La figura extraordinaria de Miguel de Oquendo da nuevo realce al Puerto de Pasajes al establecer en él su base naval, desde donde llevó en triunfo sus armadas en tantos lugares y ocasiones, hasta su final después de la desgraciada excursión de la Armada Invencible de Felipe II, iniciándose después la decadencia de nuestra Marina y como consecuencia la pérdida de mercados y de tráfico para nuestras naves y puertos.

Felipe III, que visitó el puerto en 1615, ordenó que se efectuara su fortificación, dada su proximidad a las costas francesas, construyéndose entonces el Castillo de Santa Isabel, en la punta de Churrutalle del canal cuya eficacia fue nula, ya que al entrar Francia en la guerra de los treinta años, e invadir Guipúzcoa un ejército mandado por el príncipe de Condé, el castillo de Santa Isabel cayó inmediatamente en su poder.

Quizá, el conocimiento que entonces tuvo Francia de nuestro puerto hizo que el Cardenal Richelieu, en su Testamento político, citara el Puerto de Pasajes como el más importante del Cantábrico.

Pocos detalles interesantes merecen señalarse de la época siguiente.

La formación de la Compañía de Caracas que contribuyó a las primeras labores de limpia del puerto y que más tarde se fusionó con la Compañía de Filipinas. Las protestas de los vecinos de Pasajes de San Juan para que se les entregara la administración de los arbitrios establecidos en el puerto que, al no ser atendidos, elevaron su reclamación hasta la Real Cámara.

Ésta, después de una información practicada por el Capitán de Fragata D. Juan de Vargas Ponce dispuso en 1805, que se segregase Pasajes de San Pedro a San Sebastián, y que unido a la villa ya independiente de Pasajes de San Juan formaran un ayuntamiento único y que el puerto quedase como los demás de España, sujetos a las leyes generales y a disposición de S. M. También se dispuso poco después que Fuenterrabía, Lezo e Irún se agregasen a Navarra para dar así salida directa al mar a dicho Reino, pero esta disposición sólo duró hasta el año 1814.

Napoleón, a quien impresionaron fuertemente las condiciones del puerto, ordenó la redacción de una memoria sobre sus circunstancias y sus posibilidades.

El rey intruso José Bonaparte atiende las peticiones de San Sebastián y le incorpora el Ayuntamiento de Pasajes, que vuelve a hacerse independiente después de la expulsión de los franceses.

Después se formaron unas Juntas de Obras en las que intervenían las autoridades de Marina y elementos ribereños para efectuar obras de limpia de las que el Puerto estaba muy necesitado, sin que llegaran a tener una labor eficaz. Más tarde, la Diputación efectuó algunas mejoras en el alumbrado del Canal y en los caminos de las márgenes.

En 1867 se inutilizó el Castillo de Santa Isabel en la margen de San Juan y se demolió la Torre del Almirante en la de San Pedro.

Al terminar este periodo se encontraba la bahía completamente cegada por los fangos que descubrían en bajar, como se aprecia en el plano levantado en 1788 por el Brigadier de la Real Armada, D. Vicente Tofiño, y sólo se utilizaba como puerto el fondo del canal de entrada, que conservaba calado sin duda, por la existencia de las corrientes hinchante y vaciante de la marea; por ello, en los grabados antiguos, siempre aparecen los buques fondeados en las inmediaciones de la Torre del Almirante”.

Posterior a estos extractos del artículo de D. Tristán de Izaro se entraría en la historia moderna del Puerto de Pasajes, que arranca en el momento en que la industria ya pujante de Gipuzkoa aprecia la necesidad del puerto para su vida, protesta por el estado de abandono en que se encuentra, y se busca por todos los medios que se habilite la herramienta del puerto como primera aspiración de la provincia.

Pero esto ya sería otra historia que contar, interesante e intensa, que nos llevaría a extendernos largamente sobre un puerto que ha sido el motor de la pujanza de la comarca y provincia durante muchísimos años y desde el cual nuestra villa ha sido uno de los focos principales de su evolución y desarrollo.



Vista de la bahía de Pasajes desde la ermita de santa Ana (Pasajes San Juan).
(Archivo de la Autoridad Portuaria de Pasaia).