

EL PUERTO DE PASAJES EN EL SIGLO XVIII: UN PROYECTO DE REMODELACION

ENRIQUE PONTE ORDOQUI

Dentro del proceso de construcción de la ciudad, se han ido buscando en cada una de las épocas históricas objetivos diversos, los cuales estaban determinados con un fin concreto: el de resolver y cumplimentar las exigencias urbanizadoras consideradas como fundamentales en aquellos precisos momentos. Así, si analizamos las propuestas que para un mismo territorio se han ido formulando a lo largo del tiempo, nos encontramos con proyectos drásticamente dispares. Debo señalar, que al efectuar esta afirmación no estoy aludiendo a la constatación de las diferencias existentes entre cada uno de ellos, en lo que a aspectos compositivos o formales se refiere, y que lógicamente deben relacionarse con las tendencias estilísticas, características de cada uno de los momentos respectivos en que sus redacciones se propusieron. Lo que sí me interesa destacar, es el hecho de cómo se fueron modificando los enfoques de cada uno de los sucesivos proyectos en función de la variación que fue sufriendo el programa de necesidades considerado.

Veamos en un trabajo anterior (Revista OARSO, año 1985), cómo en el siglo XVII hubo una tentativa urbanizadora fracasada mediante la cual se pretendía, tras el asedio que sufrió la Villa por parte del ejército francés y eludiendo el proceder a su reconstrucción, erigir una Nueva Rentería en un distinto emplazamiento: el de Basanoaga. Aquel traslado a un nuevo ámbito conforme con unos diseños y trazas previos, es decir, según una planificación urbana, estaba basado en unos criterios en los que se primaban aspectos relacionados con la estrategia militar y en los que se consideraba el problema de la ciudad, desde la óptica de que la misma debería servir, fundamentalmente, para la defensa y control del Canal de Pasajes, frente a un supuesto y futuro ataque extranjero. Abandonando la propuesta de Gandolfo, vamos a analizar otra diferente, referida al mismo marco territorial, aunque formulada un siglo más tarde que aquella.

A la vista tenemos una copia reducida de un plano cuyo original se conserva en la Cartoteca Histórica del Servicio Geográfico del Ejército. En este plano anónimo realizado hacia el año 1750, se recoge una propuesta urbanizadora del río Oyarzun, del Canal de Pasajes y su entorno, pero con un objetivo totalmente distinto al que antes hemos señalado. En el mismo se destacan, como veremos, aspectos que hacen referencia al uso civil del territorio, a diferencia del proyecto realizado en el siglo anterior, en el que primaban eminentemente cuestiones relacionadas con lo militar. La propuesta coincide históricamente con el reinado de Fernando VI, en un momento en el que se potenciaron las instalaciones portuarias, destacando de entre las mismas las realizadas en El Ferrol o en Mahón, así como diversas urbanizaciones en ciudades marítimas, como la realizada en Barcelona y concretamente en su barrio de la Barceloneta.

La propuesta que nos ocupa, viene grafada en un plano glosado en el que mediante cifras expresadas en el mismo, se efectúa una remisión a un listado anexo en el que se realiza la explicación correspondiente. En la misma nos encontramos con elementos geográficos y arquitectónicos existentes en su ámbito en el momento en el que el plano fue grafado. Así, por ejemplo, podríamos fijarnos, entre los primeros, en lugares como las Calas de la Burza o de Condemasti, las cuales, con nombre idéntico, aún así se denominan; de entre los segundos, podríamos fijarnos en diversos señalamientos de edificios religiosos o militares, de los que la mayoría permanecen, mientras que otros han ido paulatinamente desapareciendo en diversos momentos y circunstancias. En cualquier caso, se trata de aspectos en los que no quiero detenerme en este instante, por lo que a efectos de un mejor conocimiento del plano, me limito a transcribir la glosa al final del presente estudio.

Vamos a fijarnos, por tanto, en las propuestas urbanizadoras nuevas representadas en el plano, y ello vamos a hacerlo con un doble objetivo: por un lado para conocer cuáles eran los problemas existentes y considerados como tales en aquel preciso momento, y por otra parte para analizar cómo eran las soluciones que al respecto se propusieron, por muy someras que las mismas sean. No es necesario insistir demasiado en destacar el hecho de que dichas propuestas nunca se llevaron a cabo.

Como primera aproximación, y en base a lo expresado en los números 18 y 19, podemos conocer algunos datos de interés. En efecto, comprobamos hasta qué punto se había agravado el problema del relleno del río y del canal mediante vertidos y aporte de material de aluvión, aspecto que ya había sido manifestado en el siglo anterior con el proyecto de Basanoaga. El hecho había adquirido tal envergadura que la práctica totalidad de lo que hoy conocemos como puerto de Pasajes, y por supuesto el mismo río, eran de una utilización extremadamente difícil para los navíos en razón del fango que quedaba al descubierto con la marea baja. Al mismo tiempo, podemos constatar el hecho de que, como mínimo, la población de ambos Pasajes, vivía «a la mayor indigencia», careciendo de determinados productos alimenticios como trigo, maíz, legumbres y batata, así como de pastos, lo cual provocaba, sin duda, una situación de hambre para el vecindario, con el agravante de que tampoco se disponía del terreno necesario para su cultivo.

Para remediar esas dos deficiencias señaladas, una mala infraestructura portuaria y una carencia de suelo cultivable al servicio de la población, es por lo que se promueve el proyecto que estamos comentando. La propuesta consiste, grosso modo, en la formalización de unos muelles, obtenidos tras la construcción de unos malecones. Por lo señalado en el número 24, conocemos que ya existía un precedente al respecto, el cual nos remite a una intervención efectuada en suelo de Rentería en un punto que podríamos situar en el entorno del actual barrio de Iztieta, de manera que, tras la construcción de unos malecones sencillos de tierra, se obtuvo «una eredad o tierra sembradía productiva». El sistema constructivo para la realización de dichos malecones, se basaba en la técnica del tablestacado, utilizando diversos elementos de madera como «pilotes y tablonados». Una vez realizados los malecones, se procedería a dragar el cauce del río y el fondo del puerto y como última fase del proceso, se verterían los fangos extraídos en las nuevas «partes labrantes» que mediante el sistema se conseguían. Por tanto, mediante la canalización y dragado se conseguía, al mismo tiempo, un nivel de agua suficiente para el correcto uso de la navegación.

En el diseño propuesto, estimo que hay que destacar dos elementos principales. Uno de ellos es el «muelle o vacín circular» señalado con el número 23, destinado para el servicio de Rentería y de Lezo, y que a efectos de su localización actual podríamos situarlo en el área que ocupan las instalaciones de Campsa. En segundo lugar hay que fijarse, por supuesto, en el muelle propiamente dicho. El mismo posee un desarrollo en planta de forma elíptica de manera que al mismo tiempo que se resuelve el servicio portuario, se obtiene, conforme con lo manifestado en la glosa del plano, una serie de «espzones deliciosos». Se trata, como vemos, de una propuesta eminentemente barroca, en la que se valoran aspectos geométricos determinados (la planta circular en el vacín y la elíptica en el muelle) que se corresponden con otras propuestas contemporáneas a la que nos ocupa y utilizadas en la resolución de espacios urbanos, fundamentalmente. En cualquier caso, existe una valoración del tratamiento paisajístico e incluso representativo del conjunto. Así la monumentalidad de la propuesta se refuerza mediante la localización

simétrica e intencionada de las instalaciones de construcción y reparación navales.

En un extremo del eje menor, en un punto de máxima focalidad espacial y orientado hacia la bocana se prevé la instalación de un dique para carena, el cual se señala con el número 21. En los extremos del eje mayor de la elipse se disponen, enfrentados, sendos astilleros que vienen señalados con el número 20. Estos astilleros se suministraban de materia prima que procedía de los montes de Renteria, trasladándose la misma a través del río y hasta el Canal. De esta manera se justifica lo expresado en el número 22, cuando se señala que se dispondrán, en la unión del río con el muelle elíptico, unos puentes levadizos «para que puedan pasar los Barcos de Arbolados en el Canal de Lezo y Renteria». Por último, podemos llegar a la conclusión que, además este proyecto resolvería, mediante su potenciación, aspectos relativos con la construcción naval que por entonces se encontraba en una situación totalmente depauperada. Conclusión a la que se llega tras leer lo manifestado en el punto número 8 (astillero derruido denominado de Vizcaya), así como en el número 11 (astillero derruido del sableo o de Rey).

«Explicacion ligera de la mayor pte. qe comprende este Proy.to p.a. conocim.to de los puntos en q.e se proponen edificar las ob.s expresad.s en las ant. relaciones y Dinseños.

1. Canal Principal del Puerto.
2. Cala de la Burza.
3. Castillo de Sta. Ysabel.
4. Cala de Condemasti.
5. Capilla de Sto. Cristo de Bonanza.
6. Hermita de Ntra. Sra. de la Piedad.
7. Yglesia Parroql de esta Parte del Pueblo de Pasages.
8. Astillero derruido denominado de Vizcaya.
9. Casa Torre.
10. Yglesia Parroql de esta Parte del Pueblo de Pasages.
11. Astillero derruido del sableo o de Rey.
12. Yglesia de la Población Alza.
13. Yden de la V.^a de Renteria.
14. Yden de la Población de Lezo.
15. Yden de Capuchinos de Renteria.
16. Embarcadero de la Errera ó abenida de Sn. Sebn.
17. Curso ordinario del rio de Oyarzun.
18. Fango qe queda descubierto en la vaja marea.

19. Estensiones de mucha capacidad que bana la agua actualmente en todas las mareas susceptible a producciones de trigo, Maiz, Legumbres, Batata, Pastos terminando ó cancelando las aguas con malecones de tierra ó fango qe si se extragese de todo el vacin elíptico y canal principal del puerto, cuyas producciones darian fomento a la infinidad de familias que biben actualmente y casi siempre a la mayor indigencia en ambos Pasages, por ausoluta falta de estas producciones o estensiones en donde sacarlas.

La construccion de estos malecones es practicable con mucha economia, como manifestaremos en otro tiempo, con pilotes y tablonados, formando al contacto de ellos huella bastante, qe además de cerrar las partes labrantes, presten comodidad para Cams. Rs. Casas y espolones deliciosos, empleando oportunamente todo el fango qe abraza la Elipse y qe hubiese en el Canal principal del Río, con el paso de agua constante conveniente en toda la estension reuniendo dhos. Cams. y Muelles con los malecones para cada parte habitada de los Pasages.

20. Astilleros de cada lado del nuebo proyecto.
21. Dique para carena de id.
22. Puentes lebadizos para qe puedan pasar los Barcos de Arbolados en el Canal de Lezo y Renteria.
23. Muelle ó vacin circular qe presta la configuracion local para el Serbicio de Renteria y Lezo, y al mismo tiempo deponga el Río en esta estension las tierras qe condujese en sus avenidas.
24. Una eredad ó tierra sembrada productiba sacada á la marea poco tiempo hace por medio de malecones sencillos de tierra ó fango inmediato; de manera qe se cogen cosechas utiles, conserbandose la tierra en qe existe seis ó mas pies mas baja qe la superficie de las mareas de su perimetro.
25. Cordillera de Colinas elevadas qe forman al monte denominado de Jazquibel, y termina en la Ciudad de Fuenterrabia y Río Vidasoa.
26. Yden otras qe se ban elebandose sucesibamte. hacia el interior del País.
27. Yden otras qe componen el monte de Ulia y finalizada al par de Sn. Sebn. en el Río Urumea.
28. Berrachoco.

Se prebiene qe en la parte del Canal y hasta la linea de puntos señalados con carmin han permanecido en la ultima guerra de seisientos a setecientos Barcos Mercantes de diversos portes».

Explicacion ligera de la mayor pte. qe comprende este proy.to p.a. conocim.to de los puntos en q.e se proponen edificar las ob.s expresad.s en las ant. relaciones y Dinseños.

1. Canal Principal del Puerto
 2. Cala de la Burza
 3. Castillo de Sta. Ysabel
 4. Cala de Condemasti
 5. Capilla de Sto. Cristo de Bonanza
 6. Hermita de Ntra. Sra. de la Piedad
 7. Yglesia Parroql de esta Parte del Pueblo de Pasages
 8. Astillero derruido denominado de Vizcaya
 9. Casa Torre
 10. Yglesia Parroql de esta Parte del Pueblo de Pasages
 11. Astillero derruido del sableo o de Rey
 12. Yglesia de la Población Alza
 13. Yden de la V.^a de Renteria
 14. Yden de la Población de Lezo
 15. Yden de Capuchinos de Renteria
 16. Embarcadero de la Errera ó abenida de Sn. Sebn.
 17. Curso ordinario del rio de Oyarzun
 18. Fango qe queda descubierto en la vaja marea



19. Estensiones de mucha capacidad que bana la agua actualmente en todas las mareas susceptible a producciones de trigo, Maiz, Legumbres, Batata, Pastos terminando ó cancelando las aguas con malecones de tierra ó fango qe si se extragese de todo el vacin elíptico y canal principal del puerto, cuyas producciones darian fomento a la infinidad de familias que biben actualmente y casi siempre a la mayor indigencia en ambos Pasages, por ausoluta falta de estas producciones o estensiones en donde sacarlas.
 20. Astilleros de cada lado del nuebo proyecto.
 21. Dique para carena de id.
 22. Puentes lebadizos para qe puedan pasar los Barcos de Arbolados en el Canal de Lezo y Renteria.
 23. Muelle ó vacin circular qe presta la configuracion local para el Serbicio de Renteria y Lezo, y al mismo tiempo deponga el Río en esta estension las tierras qe condujese en sus avenidas.
 24. Una eredad ó tierra sembrada productiba sacada á la marea poco tiempo hace por medio de malecones sencillos de tierra ó fango inmediato; de manera qe se cogen cosechas utiles, conserbandose la tierra en qe existe seis ó mas pies mas baja qe la superficie de las mareas de su perimetro.
 25. Cordillera de Colinas elevadas qe forman al monte denominado de Jazquibel, y termina en la Ciudad de Fuenterrabia y Río Vidasoa.
 26. Yden otras qe se ban elebandose sucesibamte. hacia el interior del País.
 27. Yden otras qe componen el monte de Ulia y finalizada al par de Sn. Sebn. en el Río Urumea.
 28. Berrachoco.

Se prebiene qe en la parte del Canal y hasta la linea de puntos señalados con carmin han permanecido en la ultima guerra de seisientos a setecientos Barcos Mercantes de diversos portes».