

CONSIDERACIONES

Mirando al porvenir de Rentería

Los organizadores de la simpática revista RENTERIA me ruegan les envíe unas líneas para el número de este año, y accediendo gustoso a ello, me limito a señalar una iniciativa que tal vez eleve algo el noble ideal de un engrandecimiento de esta villa tan espontáneamente industriosa y activa, que hoy parece expectante y detenida ante la resolución de pequeñas reformas y atenciones momentáneas.

He aquí muy resumido el pensamiento que lejos de ser nuevo, es, en suma, la rehabilitación de una realidad antiquísima adaptada a las necesidades modernas.

Nadie ignora que antiguamente Rentería era prácticamente puerto de mar. Es conocida la explotación que de las minas de Arditurri hicieron los romanos, transportando el mineral en barcazas hasta el mar, y vestigios muy recientes de cargamentos hundidos en el fango, no lejos de Santa Clara y el actual lavadero público son pruebas elocuentes de la efectividad del puerto de la antigua Oarso.

De que todavía en los siglos XVI y XVII se hallaban instalados astilleros para naves de altura en el interior del canal cerca de la situación que ocupa la fábrica de galletas de los Sres. Olibet, existen también pruebas recientes.

Por esa época existió en la misma Fandería o muy cerca de ella, la famosa fábrica de anclas para buques del no menos notable constructor Fermín Iisasti que es de suponer no estuviese situada en lugar alejado de navegación.

Es, pues, indudable, que la incursión de varias generaciones y especialmente en las últimas dos centurias, ha hecho que dejando aglomerarse los materiales de aluvión, desaparezca por ello una vía natural de magnífica comunicación, que atravesando una zona extensa de esta jurisdicción hubiese sido un factor de inmenso desarrollo para la villa.

Lamentarse hoy de lo sucedido, sería perder el tiempo, pero pensar seriamente en remediar el daño y rehabilitar ese venero de riqueza, sería de más segura eficacia.

Ante todo la posibilidad hoy es completa, ya que todavía en los momentos actuales las dificultades para tal empresa no son ni invencibles, ni muy grandes.

Desde Lezo y zona de la fábrica de la Real Compañía Asturiana cabría estudiar el arranque de un canal comercial que rectificando el actual surco del río, fuese perfectamente navegable para gabarras,

comunicando el puerto de Pasajes hasta la explanada que atraviesa la carretera de Oyarzun y el viaducto del ferrocarril de la Frontera.

Un ancho de 15 a 16 metros fuera bastante para el cruce y apartado de gabarras de 4 a 5 metros de anchura y una profundidad a baja marea de 1,50 metros constante y que en pleamar llegaría a ser considerable. El dragado por fango que constituye la mayor parte del trazado no es difícil, y las obras de contención general con muros de tierra y pilotaje tampoco presentandificultades insuperables; algunas obras accesorias para regulación del canal y dársena de carga y descarga sería cuanto afecta a la parte alta del río. En cuanto a la baja y más poblada, el ensanche de cauce en sus muros y modificación de puentes, tal vez tampoco represente nada fuera de lo posible.

Si este proyecto tan ligeramente esbozado se estudiase por personas de competencia, fuera natural que se agregue como consecuencia lógica a una mejora y reforma del puerto de Pasajes, que lógica-

mente y si hay sentido económico de conservación en Guipúzcoa, el más elemental, no debe demorarse.

Al esfuerzo que la villa hiciese con el estudio previo, y auxilios después, podría agregarse en parte principalísima el auxilio de la Diputación y el del Estado, que como obra de público interés podría y debiera patrocinarla y realizarla, como lo realiza en un caso exactamente igual y sin ir muy lejos, en Vizcaya, con el canal de Guernica.

De lo que la existencia de ese canal representa convirtiendo en zona saneada e industrial una tan grande y casi inútil marisma actual, nada hay que decir por evidente, y de la capital importancia que ello tiene para la villa, menos aún, pues es axiomático.

En cuanto al nervio y motor principal de realización está en los mismos vecinos.

La voluntad decidida de todo un pueblo rara vez deja de vencer, si a ella se unen la inteligencia y la perseverancia.

Una simple mirada sobre pueblo tan activo, tan industrioso y tan trabajador nos da la seguridad de que esas cualidades existen en Rentería.

Encauzarlas en un ideal y un esfuerzo semejante, primero para el estudio y luego para la realización, he ahí todo lo que en resumen haría falta.

JOSÉ DE ORUETA

EN EL DÍA DE LAS MAGDALENAS

*A la bellísima M. Serra.
U. R.*

Bellas renterianas que día tras día alegráis con vuestra presencia las frondosas alamedas de vuestro pueblo, después de cumplir con el sagrado deber del trabajo.

Cuando de las fábricas, vuestra salida anuncia la hora del descanso y con ingénuas a la vez que picarescas charlas dáis una nota de alegría y juventud en las calles y paseos, pareceme vivir otra vida, viendo pasar vuestros gráciles cuerpos por la Villa que os acoge en su regazo, cual una madre cariñosa.

En vuestro honor ¡¡Vivan las Magdalenas!!

..

RENTERÍA INDUSTRIAL

Alguien habrá leído que la Historia es el testimonio de los tiempos, la luz de la Verdad, la vida de la memoria, la escala de la vida y el mensajero de la antigüedad.

Que esto es cierto, puede comprobarse, con sólo querer saber el origen industrial de la Villa de Rentería, cuyo progreso habrarse ido teniendo en cuenta en legajos de papel primo y amorosamente plegados y guardados en la Casa de la Villa, como si dijéramos la Casa Paternal del pueblo.

Vislúmbrase en la Villa cierto apogeo de vida y progreso que la hacen digna de elogios, como así nos lo demuestran las diferentes industrias a que los obreros y obreras dedican horas del día.

Lo dicen esas chimeneas que persistentes miran al espacio y que día tras día no cesan de echar humo por sus bocas.