

CAPITULO VI

MAS SOBRE EL RIO BIDASOA

- Rio Bidasoa.
- Panoramas.
- Desembocadura del Rio Bidasoa.
- Pesca en el Bidasoa.
- Pesca del Salmón en el Bidasoa.
- Canalización del Rio Bidasoa.
- La Isla de los Faisanes.
- Desaparecen las gabarras del Bidasoa.
- Naufragios y ahogados.
- Patrones de pesca , traineras y anzueleros.

RIO BIDASOA

=====

Soy un rio pequeño pero con gracia y con más fama que muchos rios grandes. De mi han hablado Estrabón, Tolomeo y Plinio.

Paso por valles anchos y soleados y por cañadas estrechas. En invierno mujo como un toro y me lanzo en olas furiosas llenas de espuma; en el verano tengo remansos tranquilos y verdes, y entre las rocas avanzo reptando como una serpiente.

Así escribía Pio Baroja sobre el pequeño rio Bidasoa que naciendo en Navarra, cruza el Baztán llegando a Enderlaza donde comienza a bañar territorio Guipuzcoano y desde Txapiletako-harria sirve de limite divisorio entre España y Francia.

Hondarribia se consideró desde muy antiguo como propietaria de las aguas de este rio basándose en la carta puebla que D. Alfonso VIII de Castilla le otorgó en 1203. Este Monarca declaró que los términos de este Municipio se extenderían desde el rio Oyarzun hasta el Bidasoa, que el original latino denomina de Fuenterrabia "DONO ETIAM VOBIS ET CONCEDO ISTOS TERMINOS SUBSCRIPTOS: VIDELICET DE RIBO DE OYARZUN USQUE AD RIBUM DE FONTERRABIA".

A pocos años de otorgarse esta carta-puebla el escudo de Hondarribia ostentaba un castillo y una lancha con 4 marineros arponando una ballena. Esto nos quiere decir que Hondarribia era en aquella época plaza fuerte con castillo y que sus habitantes se dedicaban a la pesca.

La orilla opuesta estaba despoblada por lo que los hondarribiarras eran los únicos que disfrutaban de los beneficios de la ría. Francia cuando consiguió arrojar a los ingleses de Aquitania quiso que los limites de su país se fijasen en la mitad de la corriente del rio Bidasoa a lo que se opusieron tenazmente los Hondarribiarras por considerarse dueños del rio hasta donde alcanzase las mayores mareas, así en la concha como en la ría.

En defensa de esta propiedad sostuvo durante varios siglos numerosas contiendas con los habitantes de la orilla opuesta dando lugar a que las aguas del rio se enrojecieran con la sangre de los de uno y otro bando.

Esta Ciudad como poseedora del dominio directo del rio pasó en su barca o góndola preparada al efecto a todas personas reales que tuvieron que atravesar el rio desde el lado de Francia a la parte de España habiéndolo verificado ultimamente el año de 1819 a la Reyna Amalia de Sajonia, con toda su servidumbre sin que en todos estos actos hubiera intervenido la autoridad de Marina ni otra alguna civil ni militar, sino el Ayuntamiento de esta Ciudad, reconociendo así su jurisdicción privativa.

Como dueña del rio, ha prohibido el pescar el salmón y ha quemado redes de los particulares que han querido intentarlo. Teniendo ella su nasa salmonera, única en el Bidasoa.

Después de multitud de incidentes en el tratado de límites

que los representantes de las coronas españolas y francesa, firmaron en Bayona el 2 de Diciembre de 1856 y ratificado en París el 12 de Agosto de 1857 la línea divisoria entre las dos naciones quedó en el centro de la ría,

Interesada mi pequeña colaboración, he estimado lo más acertado escribir un algo del historial del Río Bidasoa, con motivo de la celebración del BIDASOAREN EGUNA este año de 1984 en nuestra Ciudad de Hondarribia

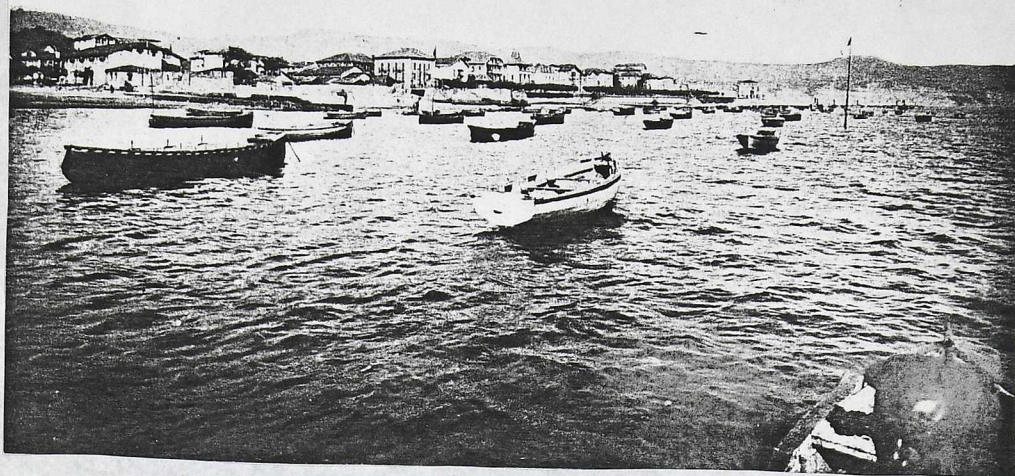
FLORENTINO PORTU

(Publicada en el BIDASOAREN EGUNA -

Ekainak 10 - 1984 - HONDARRIBIA)

12. FUENTERRABIA — Rio Bidasoa

L. Reisin. - fot. Barcelona



8 FUENTERRABIA — Bidasoa

L. Reisin fot. - Barcelona



PANORAMAS =====

Es una cinta mágica, la que en una hora de paseo delicioso se desenvuelve ante el embelesado espectador; el paisaje cambia cada cien pasos y cada vez que os volveis, y a cada grado de la carrera del sol.

Esta es Behobia, la puerta de España, por el camino real. Delante del puente internacional ha brotado del fondo del Bidasoa, en mitad de su cauce, una pequeña fronda de álamos, de fresnos y de sauces. Pomposamente se la llama en la Historia, la Isla de los Faísanes; una isla que los patitos blancos abordan con dos golpes de sus remos, una Citerea minúscula que los enamorados recorren entre dos suspiros.... En su verde alfombra se levanta un sencillo monumento de piedra que parece un tumulo romántico. Una lápida os advierte que allí fueron los esponsales del Rey Sol con la Infanta Argentina; allí Luis XIV y Maria Teresa de Austria, dieronse las manos y el corazón como prenda de paz entre Francia y España, cuyos caballeros vadeaban el río azul con sus bellos corceles, agitando los sombreros emplumados.

Sigamos el curso del río encantado, como lo siguieron en aquella ocasión las doradas barcas reales. Nos acompaña el centelleo de los atrevidos corrocones, que saltan fuera del agua. Patinan, río abajo, las negras "chalantas" las gabarritas del Bidasoa, planas, estrechas, con su proa levantada cargadas con el heno recién cortado sobre el que se recuesta una niña rubia o un perro lanudo que sigue con la mirada los vuelos de algún pato silvestre o de un bando de gaviotas. Los gabarreros, cantando, meten la pértiga en el agua y corren por los bajos costillares de la embarcación, más por diversión que por empujarla. Tenemos que sortear la red que va cercando a los salmones acosados por los golpes que dá en el agua un barquero. Las orillas están pintadas de flores amarillas y

moradas; todo el valle es un mosaico donde juegan los verdes de los maizales, el oro de la flor del nabo, y el rojo del trebol. El rio es un espejo que refleja, difuminándolas y fragmentándolas en los bordes, las siluetas del burgo iruñés y la de los gigantes picudos que lo amparan: el monte de Herlaiz, las tres coronas del Aya.... Pasamos bajo el arco de un puente y enseguida de otro y de otro, y bruscamente se nos descubre la estampa romántica, de Fuenterrabia, con su caserío agrupado en torno de la esbelta torre de la iglesia.

El barquero, con hábiles rodeos que buscan el centro del cauce, nos conduce a un lago encantado, que no parecen otra cosa las aguas de la bahía de "Chingudi" donde se miran, se bañan Fuenterrabia y Hendaya.

Creemos con pena que ha terminado la visión maravillosa, cuando el barquero nos deja casi al pie del viejo castillo; pero aún nos aguardan otras, en las que lo bonito se ha de trocar en grandioso.

Subimos sin sentir la pendiente, por el amplio camino del Faro, enclavado en las rocas del Cabo Higuer. Al principio nos distraen las deliciosas villas que salpican de blanco y rojo la esmeralda de los campos; ellas mismas parecen contentas y felices de verse tan pulcras, tan floridas, tan elegantes, en su difícil y bien lograda sencillez, tan perfumadas de laurel, tan besadas por el sol que nunca quema, tan refrigeradas por la brisa cargada de agua salobre finamente pulverizada.

Más adelante, la Naturaleza reclama toda nuestra atención; a nuestros piés el pequeñuelo Bidasoa choca con el Cantabrico con un alborozo que levanta una barra de espuma, que se parte en cien ondas de encajes; sus aguas se pierden en la inmensidad del mar de los vascos, que base, ante nuestros ojos, los acantilados de Biarritz, de San Juan de Luz, de Guethary que juega con las Dos Hermanas, que se bañan en Ondarraitz, se

mete hasta el zaguán de Fuenterrabia, deja los grandes barcos en la factoria de Pasajes, purifica y hermosea el cuerpo de la Cortesana Easo, y amenaza a los poblados de Ondarroa y Guetaria donde moran los más atrevidos ladronzuelos de las riquezas del mar. Muchos dias, vereis con claridad como un brazo que Castilla nos tiende sobre el horizonte, el Cabo Machichaco.

En cada parte del inmenso panorama, hay una riqueza aromática, una variedad de contornos, unos detalles, que sin cesar se descubren, que nunca sacian el embeleso del espectador. En la colina más proxima, son las ideales construcciones veraniegas de Ondarraitz, es el Chateau d'Abadie, que acusa la alta jerarquia artistica de su arquitecto, es la pirámide del "Larun" tras del cuál está la luna haciendo su tocado para salir de acentura en cuanto el sol se acuesta. Mas lejos, son las bandas anaranjadas del acantilado, coronadas de terciopelo de una infinita gama de verdes suaves; es Biarritz, la sensual locuela, que tiene su faro en la mano como una cándela blanca, es el "Boucau" bayonés que fuma la pipa....

De pronto, entre las rocas que están a nuestros piés, hemos visto un viejo castillote, ruinoso; queremos bajar a él y tememos que solo sea un artificio decorativo, una atracción para turistas noveleras, Pero no las viejas piedras enseñan su ejecutoria. Es el castillo levantado por orden de Felipe II para combatir a los piratas, siendo gobernador D. Juan de Velazquez. Pensamos que sería un refugio ideal para un pirata de romance para el "Uscoque" de Jorge Sand con sus troneras, sus garitas, sus matacanes. Tiene un delicioso mirador de piedra, cara al mar, para las horas de amor; el pirata puede descolgarse desde una ventana y caer a plomo sobre la barca disimulada en un abrigo rocoso.

¿Y no son piratas esos hombres de tez bronceada que viven vociferando, en una barca negra y bajan al diminuto puertecillo cercano? Sí, piratas honrados que solo roban al mar y vienen a recoger una trainera que hubo de refugiarse aquí en la pasada noche. Esta fué una obra que debemos

Más adelante, el promontorio de Higuer. El mar que ya ha perdido su mansedumbre, no besa las arenas, no lame la costa, sino que embiste contra las rocas, las deshace, devora la vegetación y amenaza al hombre alzándose en saltoa prodigiosos. Aquí es el teatro de la lucha sin tregua, de la tierra y del mar. Como señal de la lucha, las rocas dibujan las siluetas de gigantes caídos; y solo quedan algunas ruinas del Castillo de San Telmo. Pero el hombre conserva una posición invicta, el blanco torreón desde el cuál un solitario registra el horizonte con su anteojo y enciende, como cumpliendo un rito sagrado, el faro que avisa a los navegantes. No nos vayamos sin hacer a este hombre la limosna de unas buenas palabras, un apretón de manos; él en cambio, nos dará alguna razón que alivie las pequeñas miserias del alma.

DESEMBOCADURA DEL RIO BIDASOA

Como es sabido, este rio penetra en el mar entre la ciudad española de Fuenterrabia y la villa francesa de Hendaya, formando en la barra un extenso arenal que atraviesa de España á Francia, al cual sirven de remate la playa de la histórica ciudad al O.E. y la de Ondarraiz (Antiguamente Ondarralzu ó Ondarraizu) al E.

A poca distancia de la barra, en dirección al mar, se halla el puerto conocido hoy con el nombre de Asturiaga, cuya existencia figura de muy antiguo, puesto que en el privilegio de fueros y términos á Fuenterrabia por Don Alonso VIII de Castilla el año 1203, se habla ya de él al concedérselo á la citada población. (Item, concedo vobis illum portum de Astuniaga, quod sit semper vester, tali tamen pacto quod uno quoque anno detis pro illo portu quinquaginta marvotinos. "Así mismo os concedo que aquel puerto de Astuniaga sea por siempre vuestro á condición, sin embargo, de que por tal puerto aboneis anualmente 500 maravedises.")

El monte Jaizkibel, en su remate por el lado que mira á Francia, termina en dos brazos de escarpadas rocas que penetran en el mar un centenar de metros. Al brazo del lado Norte, que se halla hacia el mar y que es el más largo, llaman los naturales AMUAITZ ó ERDIKO-PUNTA, y al otro que se encuentra más cercano á la barra, USANDO y también OSKIROZ. La ensenada que se forma entre las dos peñas mencionadas, es la que constituye el puerto de Asturiaga. Colocado este puerto á pocas brazas de la barra expresada, que en muchas ocasiones del año es intransitable por el peligro que ofrece el paso de las embarcaciones por ella, parece destinado por la providencia para que al abrigo de este refugio halle amparo el cansado marinero que, al llegar al fin de su jornada, se encuentra con que la barra no se puede atravesar, á causa de la valla que se levanta al chocar las tempestuosas olas del Cantábrico con las turbias aguas que los días de crecida arrastra el rio Bidasoa, ordinariamente tranquilo. Así lo debieron entender los antiguos habitantes de esta ciudad, puesto que, aparte de la mención que se hace en el privilegio citado, y que prueba la consideración en que se tenía su existencia, consta que en épocas posteriores se han realizado trabajos con el objeto de utilizarlo á los fines expresados, y se han proyectado otros que, por su magnitud sin duda, no se han llevado á cabo.

Vemos que al principiar el año 1609, reunido el vecindario en Consejo general, el Ayuntamiento le hizo presente las muchas penalidades que sufría la clase pescadora por el malmestado del canal y los inconvenientes de la barra, y la necesidad de que se acudiese á su remedio.

"Y así se les propuso á dichos vecinos, se dice en acta de 25 de Enero del indicado año, como en tiempo de invierno por no poder salir con chalupas por la barra por ser mala perdian los vecinos de esta villa mucha pesca, así de mielga y sardina, y para el remedio de ella convenia como antiguamente solia estar capaz el puerto de Astubiaga con planchada de madera y cabrestantes y agora estaba todo deshecho y que haciendose en dicho puerto de Astubiaga algún edificio y reparo y abrigo para chalupas y pescadores para recoger y abrigar y dende allí así bien para poder socorrer y amarrar las naos y pinazas que vinieren á la concha, así de naturales como extranjeros, porque haciéndose

capaz el dicho puerto de Astubiaga pueden salir de él y entrar con comodidad lo que no podían hacer estando como está ahora la barra y porque había noticia que antiguamente había puerto en la dicha Astubiaga y ahora por el beneficio tan grande que á los vecinos de esta villa se les redundaba, les parecía se debía hacer una planchada de madera cruzada y enclavada con cabillas de madera y en los cuadros echar sus losas de piedra para que la mar no le moviese y pudiese estar estante, y que la dicha planchada estuviese como en bajamar y pleamar pudiese encallar cualquiera chalupa y que arriba de la planchada en lugar conveniente se pusiesen los cabrestantes necesarios para poder encallar las chalupas y que desde la isla que estaba en la dicha Astubiaga hasta el certán á la parte hacia el castillo, se procurase cerrar de piedra porque no entrase la tiraña y que en el certán ó la dicha isla, se hiciese una casa baja con un tejado muy capaz, donde pudiesen poner y asistir y vivir y recoger los argadizos de red y aparejos de pescar y navegar y ellos recoger y guarecer á las noches con comodidad."

Es decir, que en 1609 se reconoce que, ANTIGUAMENTE SOLIA ESTAR CAPAZ EL PUERTO CON PLANCHADA DE MADERA Y CABRESTANTE, y se toman nuevas disposiciones para rehabilitarlo.

En 1658 se trajeron de San Juan de Luz los maestros canteros que hicieron el muelle de Sokoa, y, conforme con sus instrucciones se procedió á romper las peñas y piedras grandes que había dentro de él, para luego sacar á subasta otras obras de mayor importancia.

Para invertir en la mejora de dicho puerto, la Junta general de la Provincia, reunida en Fuenterrabia en Abril de 1730, eximió á esta ciudad del pago de cuatro años de foguera, aunque despues el Ayuntamiento no dió á su producto el destino expresado, y con el mismo fin las Juntas de 1748, al reunirse de nuevo en la indicada ciudad, concedieron 300 pesos de á 15 reales, que ignoramos si fueron debidamente invertidos, pero, de todos modos, esta (instancia) insistencia con que el Ayuntamiento y cofradia de mareantes han venido en distintas épocas buscando la manera de rehabilitar el puerto de Asturiaga, prueba la necesidad que la clase pescadora siente de poseer cerca de la barra, un refugio donde guarecerse en los casos en que ésta se halle infranqueable, lo cual sucede con harta frecuencia.

En nuestros dias todavia se sigue gestionando en una forma ó en otra la habilitación del citado puerto, y seria de desear que alguna vez se realizara el fin apetecido, después de tantos años de inútiles tentativas.

Dentro del puerto, casi al nivel del mar, hay una fuente de agua riquísima, que podria muy bien ser utilizada para sus aguas por las embarcaciones que se guarezcan en dicho punto, y á pocos metros de distancia pasa la carretera de Fuenterrabia al faro.

Al chocar las olas, los dias de temporal, contra la peña de Amuaitz que, como se ha dicho, forma el lado Norte del puerto citado, siguen trazando un medido círculo que llega hasta la barra misma, haciendo peligroso el paso por dicho punto; al temporal de esa parte designan los naturales con el nombre de la peña misma, diciendo: AMUAITZA DAGO, que equivale al REINA EL AMUAITZA.

Pero lo bueno del caso es que al tropezar el mar contra la citada peña, los dias de temporal, las olas que se levantan impetuosas con su cresta de blanca espuma, van desapareciendo

paulatinamente al rodar en dirección á Fuenterrabia, para reaparecer con igual fuerza en la barra, al chocar con las aguas del Bidasoa.

Y aqui valos á relatar el medio ingenioso de que se valen los pescadores de esta ciudad para sortear el peligro que ofrece el paso de la barra, cuando el temporal no es tan rudo que haga de todo punto imposible la salida de las embarcaciones de pesca. Soltadas las amarras, se encaminan las lanchas ria abajo en dirección al mar, y al llegar al punto desde el cual se divisa el Santuario de Nuestra Señora de Guadalupe, situado en el alto del monte Jaizkibel, siguiendo el ejemplo del patrón, descúbrense todos los tripulantes y rezan una salve. Al verse próximos á la barra, detiéndense, y esperan á reunirse en número bastante para que puedan auxiliarse unos á otros en caso de TIRI-BIRA, que es como llaman ellos al hecho de volcar la embarcación y ponerse quilla al sol. Cuando ya se han juntado varias, acércase una de ellas á la raya, y sonde se escrepan las aguas al chocar las del mar con las del Bidasoa, y aguarda á que haya un momento de relativa calma, para remar con ímpetu y atravesar la barra en el menor tiempo posible.

Para ello el patrón, puesto de pié, cuenta en su lengua y en voz alta las olas que se producen en la peña de Amuaitz, BAT, BI, IRU: una, dos tres, y aguarda sereno á que las mismas olas se reproduzcan y rompan en la barra á pocos metros de donde él está. Ya sabe que después de aquellas no habrá otras en la barra, hasta que lleguen las nuevas que se formen en Amuaitz, y espera impertérrito á que haya un intervalo bastante lago entre las que se han deshecho á sus pies y las que se producen nuevamente en la peña citada, lo cual á veces tarda bastante, porque las olas se suceden sin cesar. Llegado el momento propio, lanza el patrón el grito de EA MUTILLAK: ala, muchachos, ybse hunden todos los remos en el agua para hacer un supremo esfuerzo, y avanza la lancha sobre la temida barra, donde se bambolea peligrosamente á merced de las espumosas aguas, muy movidas todavia á consecuencia de los últimos choques.

Las familias de los tripulantes y los curiosos que observan intranquilos desde tierra las sacudidas que recibe la embarcación, que sube y baja juguete de las olas, fijanse en las maniobras de los marineros y en el empeño que ponen, á pesar del confuso vaivén de las aguas, para evitar que la lancha se coloque de costado y pueda ser volcada por un golpe de mar, y de pronto la ansiedad del público se calma al ver quela lancha ha rebasados la línea escabrosa y aparece salva y segura en el lado opuesto de la barra.

Alli espera balanceándose bruscamente á que otra chalupa atraviase la barra para ayudarle en caso de necesidad y cuando la segunda ha llegado á su lado, ésta se queda esperando á la tercera y la primera prosigue su marcha mar adentro, para dedicarse á las rudas faenas de la pesca. De este modo, con lanchas de auxilio colocadas en los dos lados de la barra, van atravesando ésta, una á una, todas las embarcaciones pesqueras surtas en la ria.

Muy cerca de dicho puerto de Asturiaga, en la parte Sur, se ven todavia las ruinas del castillo de San Telmo, levantado en 1598 á la entrada del puerto por el capitán general D. Juan Velazquez, para evitar las incursiones de los piratas, AD REPRIMENDA PIRRATARUM LATROCINIA, como todavia se lee sobre la puerta principal de entrada.

En la parte N. del mismo puerto, al doblar el monte Jaizkibel, están el faro, del cual nos ocuparemos en otro lugar, y el cabo

Higer, que se halla unido á la pequeña isla de Amuko por arrecifes que se descubren en bajamar.

En la parte de Francia se ven dos peñascos llamados TUMBAS, y, mar adentro, en frente de los mismos, unas rocas ó bajos que se conocen con el nombre de ERRUTAS.

Ya hemos dicho que á esta parte de la mar, del mismo modo que 'a la ría, consideraban los de Fuenterrabia de su exclusiva pertenencia en los tiempos antiguos á que nos hemos referido, y, por tanto, solo ellos se utilizaban del pescado que aquí hubiese. Hoy, en cambio, conforme con los tratados internacionales, esta zona de la rada de Higer, al igual de lo que hemos dicho antes al hablar del Bidasoa, se ha repartido entre españoles y franceses, y pertenece en España á los habitantes de Irún y Fuenterrabia y en Francia á los de Urruña, Hendaya y Biriato, con la circunstancia agravante de que la parte señalada á los pueblos de la nación vecina, es mucho más extensa que la reservada á los españoles, en términos, que apenas si les queda á estos una cinta angosta de agua entre las peñas del Jaizkibel, donde poder dedicarse á las faenas de la pesca, por cuya causa se ven precisados á invadir la zona francesa, estimulados por la mayor cantidad de pescado que afluye á ella. (He aquí los nombres de los pescados que se cogen en la rada de Higer: Cabras marinas, que aquí llaman krabas; berdeles, chicharros, congrios, chipirones, jibias ó chibias, mujiles ó corrocones, lamotas, lubinas, berberines, platijas ó platusas, lenguados, barrados, pesetas, alosas ó kolakas, anguilas, gallos, zakarallos, sabias, musetas, doncellas, auokerras, naskazarras, katuarrarias, muturmotzas, musarras, postegos, zarakonchas, anchoas, sardinas, cangrejos, agujas ú orratzas, doradas, mujoles, pulpos, lampernas, muskillos, tramanas, tollas, mazoplas, amundietas, durdos, fanecas, andesas, alakuas, kakajalias, pospelanta ó pez alado, salmones, truchas, bobas.)

Según el reglamento vigente de pesca en el Bidasoa del año 1909, está dividida la rada de Higer en tres zonas. Una zona neutral y central, comprendida entre las líneas formadas por las valizas FF', RR', GG' y la línea ficticia Cabo Higer-Tumbas, en la que pueden pescar indistintamente los españoles y franceses de los pueblos citados. Otra comprendida entre las líneas formadas por las valizas FF', RR', y la línea ficticia Cabo Higer-Tumbas, en la orilla española, en que solo pueden pescar los habitantes de Irún y Fuenterrabia, y otra reservada para los habitantes de los pueblos citados de Francia, en la orilla derecha comprendida entre la línea formada por las valizas GG' y la línea ficticia Cabo Higer-Tumbas.

Los encargados de la policía y vigilancia en la rada, lo mismo que en la ría, son los comandantes de las fuerzas marítimas de cada una de dichos Estados en el Bidasoa, ó sus delegados ó patronos de las embarcaciones de los estacionarios, ó los guarda pesca, nombrados por las municipalidades citadas.

La barra de que venimos ocupándonos, es variable tanto en dirección como en fondo, y obedecen las alteraciones á un temporal ó á una avenida del Bidasoa. Algunas veces ha solido tener dos entradas en los dos extremos de la barra, una por Arkazpea, cerca del Jaizkibel, y otra junto á Ondarraizu por la parte de Francia, pero con un temporal ó una avenida como se ha dicho, y especialmente si coinciden ambas cosas, se mudan estas entradas, cegandose bien la una ó la otra ó las dos, y abriendo en distinto sitio otra ú otras. La misma variación sufre en un gran

trayecto, por los mismos motivos, el canal del Bidasoa por donde bajan las aguas de este río.

El año 1881, por tener siempre una entrada fija en la barra pensó la Cofradia de Mareantes de Fuenterrabia en abrir un paso, desmontando una parte del monte Jaizkibel en ERROKA-PUNTA, y aunque la Diputación Provincial, á solicitud de dicha hermandad, acordó en sesión del tres de Noviembre de dicho año, contribuir con la mitad del presupuesto de gastos, que en su totalidad ascendia á 3.707 pesetas, no se realizó el indicado proyecto.

Actualmente tiene la barra dos entradas. Una inmediata al monte Jaizkibel, conocida por los naturales con el nombre de ARRIONDOA, por donde pasan cuando la mar está gruesa, y otra en el centro de la barra, que la utilizan cuando la mar está bella.

Por ser peligrosa la entrada los dias de temporal, y por la misma movilidad de las arena, que se trasladan facilmente de un lado á otro, cambiando con frecuencia los pasos existentes, se ven obligados los barcos forasteros á pedir ayuda á los marinos de la ciudad.

Antiguamente, la Cofradia de Mareantes de San Pedro de Fuenterrabia, instituida en tiempos muy lejanos, solia limpiar la entrada de la barra con procedimientos propios de aquellos tiempos en que aún no era conocida la draga. Traian para dicho objeto un árbol con su ramaje y, colocándolo en la canal, lo iban arrastrando contra el suelo, remolcado con el número de las lanchas necesario, de modo que la arena que levantase del fondo fuese conducida ala mar por la corriente. Para repetir esta operación periódicamente, dejaban el árbol en el punto más adecuado, y cuando le cubria la arena, volvian á menearlo, con el fin de despojarle de su cubierta y aumentar el fondo á su estado anterior.

La misma Hermandad marcaba con valizas ó palos la dirección del canal y cobraba derechos de valizaje á los barcos forasteros, y nombraba además lemanes ó prácticos que les guiasen á la entrada del puerto, lo cual parece probar que el movimiento de buques extraños era mayor en aquel tiempo, pues hoy, que se halla limitado este puerto á recibir, casi exclusivamente las lanchas pescadoras de la población, ni se limpia el canal, ni se ponen valizas, ni cuentan con una boya que les sirva de guia, y únicamente cuando entra ó sale el cañonero surto en la ria, se marca el paso con pequeñas boyas, las cuales, llenado su fin, vuelven á levantarse.

DE LA GEOGRAFIA DEL PAIS VASCO-NAVARRO-
Guipúzcoa - por Don SERAPIO MUGICA

=====

PESCA EN EL BIDASOA

=====

El más importante de los pescados que se cogen en la ria Bidasoa, así por su excelente calidad como los considerables rendimientos que proporciona á los pescadores de ambas orillas, es indudablemente el salmón. Para su pesca tenia el municipio de Fuenterrabia establecidas aguas arriba de Behobia, aprovechando las ventajas que le proporcionaban para la colocación de la estacada, dos islitas situadas en dicho punto, una nasa salmonera (Además de esta nasa habia otra en el punto de Santiago de Hendaya, por donación del señor de Lastaola al prior de dicha iglesia, pero el gobierno francés la mandó destruir en tiempo de la revolyción, haciendo extensivo el beneficio de la pesca á todos sus vasallos) que atravesaba la ria de parte á parte, dejando un paso para el tránsito de las embarcaciones, dispuesto de modo que por el no pudiera escaparse el salmón. Con la disposición que deban á este artefacto, cerraban la ria en toda su anchura con filas de estacas que formaban ángulos salientes y entrantes, en algunos de los cuales se colocaban butrinos ó pertolas de mimbre, donde se cogia el pescado. La existencia de esta nasa era tan antigua, que los comisarios españoles, nombrados el año 1510 para dirigir las contiendas suscitadas con los franceses á consecuencia del uso y aprovechamiento de la ria, de las cuales nos hemos ocupado anteriormente, afirmaban que la nasa de Fuenterrabia databa de hacia más de mil años. En el archivo del citado Ayuntamiento, hay documentos que prueban la existencia de dicho artefacto de pesca en el Bidasoa el año 1309, y datos fehacientes de que el Ayuntamiento de Fuenterrabia ha venido explotando durante varios siglos dicha pesquería, la cual se sacaba á subasta anualmente y constituia una renta para el Municipio. En virtud de lo dispuesto en los artículos 23 y 24 del tratado de límites de 2 de Diciembre de 1856, ratificado el 12 de Agosto de 1857, á que nos hemos referido antes, los plenipotenciarios franceses hicieron entrega de los 72.900 reales estipulados al comisionado de Fuenterrabia, en Bayona el día 22 de Marzo de 1859, en concepto de indemnización que le correspondia cobrar por las rentas de sus nasas del último decenio, capitalizadas al 5% y el 30 del mismo mes se acabó por última vez, y que si hemos de dar crédito á la afirmación de los citados comisionados, llevaba más de 1.300 años de existencia, en el punto que sigue conociéndose todavia con el nombre de las NASAS.

"Para dar conforme á los artículos 12, 21 y 22 del citado tratado, á los fronterizos de las dos orillas del Bidasoa, derechos idénticos en todo su curso, en su desembocadura y en la rada de Higuer; para prevenir la destrucción de la pesca y para mantener el buen orden y las buenas relaciones consagrando los derechos, costumbres y usos reconocidos y existentes desde hace mucho tiempo", según reza el preámbulo del reglamento de pesca del Bidasoa, se confeccionó éste el 12 de Junio de 1858 por los delegados de Fuenterrabia, de Irún, del Comandante de Marina español, de Urruya, de Hendaya y de Biriatu. (Consideramos á dichos representantes acreedores á que sus nombres se estampen en este

lugar, y lo hacemos con gusto por el mismo orden de las delegaciones señaladas Don Melitón de Ramery, D. Póblcarpo de Balzola, D. Jose Maria de Echenagusia, H. de Larralde Diustegui, J. Lissardi y P. Lapeyre.)

Los delegados encargados de la confección de este reglamento tuvieron presentes para su estudio las disposiciones sobre pesca, que habia dictadas en distintos paises, y principalmente en las dos naciones interesadas, y al consultar los nuestros las leyes españolas, se encontraron conque en nuestra nación regia el R.D. de 3 de Mayo de 1834, confirmado por la ley de 9 del Julio de 1850, que en su art. 47 prohibia pescar desde 1º de Marzo hasta último de Julio, no siendo con la caña ó anzuelo, lo cual se permitia en cualquier tiempo del año. (Las ordenanzas de la provincia de 1484, prohibian que se ocupasen con las nasas más de las dos terceras partes de los rios. Las de 1755 prohibian la pesca de los salmonetes en todo tiempo, pero no señalaban el periodo de veda y de pesca para el salmón) Estos preceptos de veda estaban en pugna con las leyes naturales y venian á permitir la pesca del salmón, precisamente en el periodo de desove, que es cuando debia de estar prohibida. Por eso, con muy buen juicio, los delegados de los pueblos ribereños que entendieron en el estudio del reglamento que nos ocupa, en su artº 4º prohibieron la pesca del salmón desde FIN DE AGOSTO hasta 1º DE FEBRERO, ó sea en la misma época en que la legislación general del reino disponia su pesca, y á pesar de lo absurdo de aquella disposición, en el resto de España siguió vigente el R.D. de 1834, hasta la publicación del R.D. de 27 de Febrero de 1880, que subsanó tal error, rectificando el artº 47 y estableciendo el periodo de veda para los salmónidos desde 1º DE SEPTIEMBRE al 15 DE FEBRERO y dejando en su vigor el reglamento especial del Bidasoa. En el reglamento firmado en Bayona el 18 de Febrero de 1886 por los plenitenciaris nombrados al efecto por ambos gobiernos. y ratificado el 11 de Octubre del mismo año, se introdujo una lijera variación al disponer en su artº 4º que la pesca del salmón y de la trucha salmonada, quedaba prohibida en el Bidasoa desde FIN DE JULIO hasta 1º DE FEBRERO, y esta disposición continua en vigor en el nuevo reglamento de 6 de Abril de 1908, ratificado el 12 de Agosto de 1909, que es el que rige en la actualidad.

Para que la variedad fuera mayor, acerca del periodo habilitado para la pesca del salmón, el Gobernador Civil de Navarra, en el reglamento publicado el 3 de Octubre de 1891, estableció la veda en la parte del Bidasoa que correspondia á su provincia fuera de la jurisdicción internacional, desde el 15 DE SEPTIEMBRE al 1º DE FEBRERO, resultando de esta disposición una patente desigualdad puesto que todo el mes de Agosto y la primera quincena de Septiembre, se pescaba el salmón en la parte alta del rio que pertenecia a la jurisdicción de Navarra, en la cual no regia el convenio especial del Bidasoa de 1886, mientras dicha pesca se hallaba prohibida en la parte internacional del rio, y aunque(~~tras-dicha-pesca-se-hallaba-~~) con posterioridad á la disposición citada del Gobernador de Navarra, se publicó el R.D. de 15 de Noviembre de 1895, con carácter general para la península, estableciendo el periodo de veda para la pesca del salmón en todos los riosno exceptuados de la regla general, que lo eran el Bidasoa, el Miño y el Guadiana en sus partes fronterizas y no en todo el curso de sus aguas, fuese desde el 1º DE AGOSTO hasta el 15 DE FEBRERO, los habitantes de los

pueblos de Navarra, situados en las orillas del Bidasoa, hicieron caso omiso de este R.D. así como del convenio internacional de 1886, y proseguieron disfrutando del mayor plazo que les concedía el reglamento de su Gobernador Civil, hasta que se publicó la circular de la Dirección general de Agricultura, Industria y Comercio de 17 de Noviembre de 1901, en la que se disponía que el periodo de veda en la parte del río Bidasoa no comprendida en el citado convenio de 1886, se ajustara á lo dispuesto en el artículo primero del mencionado Real decreto de 1895.

El derecho exclusivo de la pesca del salmón en toda la extensión del Bidasoa, del mismo modo que en la rada de Higer, pertenece alternativamente á las dos naciones ribereñas durante 24 horas, de conformidad á lo establecido en el art. 10 del citado reglamento de 1909, y para poner en práctica esta disposición, los alcaldes ó maires de los pueblos ribereños, deben reunirse 15 días antes del 1.º de Febrero, con el fin de sortear á qué nación corresponde el primer turno, cuyo sorteo se hace, alternando por años, á bordo de los cañoneros francés y español, surtos en el Bidasoa, á presencia de los comandantes de los mismos, quienes se encargan de avisar á los pueblos interesados que no han mandado delegados, el resultado del sorteo. "El reglamento de 1886, fué el primero que dió atribuciones á los Comandantes de los cañoneros para entender en estos asuntos, y, desde 1890, se hace el sorteo á bordo de los cañoneros, cuyos comandantes invitan á los Alcaldes á que asistan á presenciarlo. El sorteo se reduce á determinar cual de las dos naciones ha de dar principio á la pesca del salmón al levantar la veda."

Los alcaldes forman todos los años una lista nominativa de los pescadores que en cada pueblo poseen redes reglamentarias y se entrega a los citados comandantes para que se enteren los encargados de la vigilancia, que son los dos comandantes mencionados y cuatro guarda-pesca -"Dos nombrados por las municipalidades de Irun y Fuenterrabia y dos por las municipalidades de Urruña, de Hendaya y de Biriatu. Dichos guardas están bajo la directa vigilancia del comandante del estacionario, y su salario corre á cargo de las municipalidades que les nombran."

Practicado el sorteo, comienzan á pescar los ribereños de la nación favorecida por la suerte, y ejercitan su derecho desde las doce del mediodía, hora del reloj de la iglesia de Irun, del 1.º de Febrero, hasta las doce del mediodía siguiente. Al sonar dicha hora, los cañoneros surtos en la ría disparan un cañonazo, alternando un día uno y otro día otro, de modo que al disparar el estacionario español, entran en funciones los pescadores españoles y se retiran los franceses, y viceversa cuando retumba el cañon francés, todo lo cual obedece indudablemente á evitar cuestiones que pueden suscitarse entre los pescadores de ambas naciones.

El salmón del Bidasoa era solicitado, desde tiempos muy remotos, como manjar predilecto para las buenas mesas, y son muchas las veces que se ha mandado á la casa Real, especialmente por Semana Santa. Constituía también el agasajo más estimado con que Fuenterrabia obsequiaba al capitán general de la frontera, cuando residía en esta ciudad, y el regalo principal con que demostraba su gratitud á los que le favorecían en la corte, á pesar de los ocho días que tardaba en recorrer el trayecto que les separaba de esta ciudad, la caballería portadora de tan sabroso pescado.

El medio que se empleaba generalmente para pescarlo, es el de la red llamada salmonera. El peso de los que se cogen en estas aguas, oscila ordinariamente entre dos y diez kilogramos siendo los de este peso, considerados como grandes. Sin embargo se pescan algunas piezas extraordinarias que rebasan dicho peso, y aún viven en esta ciudad los que en 1893 cogieron en el Bidasoa una de 18 kilogramos y en 1904 otra de 17.

ABONOS MARITIMOS

=====

Hay otro producto en la ría Bidasoa, que si no rinde tanto beneficio como la pesca, merece sin embargo, que se le tome en consideración. Nos referimos al limo ó légamo que se extrae de la ría en gran cantidad para abonar las tierras labrantías de los pueblos ribereños y á la arena y grava que se saca para construcciones de edificios y otras obras de entretenimiento de vías públicas. El aprovechamiento de estas materias es de grandísimo interés para la labranza de estos pueblos y para la más económica construcción de las obras. Por el artº 8º del reglamento de 1858, se reservó á los pueblos interesados el derecho á utilizarse de estos productos, y el reglamento vigente respecta dicha disposición en la misma forma acordada entonces.

ALCALDIA DE SACAS Y GABARRA DE LA PROVINCIA

=====

Aunque comprendemos la mucha extensión que hemos dado á la descripción del río Bidasoa, debido á la circunstancia especial de tratarse de un río internacional, cuyas aguas sirven de línea divisoria á Francia y España y que tantas veces ha reclamado la atención de los gobiernos respectivos por las complicaciones á que ha dado lugar, no podemos, sin embargo, prescindir de dedicar unas líneas al asunto que señala el epígrafe con que encabezamos éste final.

Entre los privilegios más importantes que poseía Guipúzcoa en tiempos pasados, se contaba el del Alcalde de Sacas ó cosas vedadas, que era el encargado de evitar toda defraudación en la frontera, cuando las Aduanas de Castilla se hallaban establecidas en la orilla del Ebro.

El nombramiento de este Alcalde así como el de sus guardas y demás subordinados, se hacía por la Provincia de Guipúzcoa, y residían en Irún, donde todavía subsiste en el alto de Olazabal la casa levantada por la Provincia para residencia de dicho funcionario, como punto el más adecuado para vigilar el paso de la ría Bidasoa, hasta el año 1841 en que se estableció la Aduana en dicho punto, con una administración de rentas de Real nombramiento con sus correspondientes dependientes, privando así á Guipúzcoa, sin compensación de ningún género, de una prerrogativa que durante varios siglos había ejercido.

Como consecuencia del privilegio de la Alcaldía de Sacas, tenía Guipúzcoa la regalia de que no hubiese en el Bidasoa más gabarra que la que ponía la Provincia al cuidado del Alcalde de Sacas para el tránsito de gentes, caballerías, ganados y merca-

derias de un reino á otro, la cual solia estar ordinariamente en el paso de Behobia, en el mismo punto donde se halla actualmente el puente internacional, aunque tambien alguna vez, en épocas de guerra, estuvo en el Puntal de Fuenterrabia. Se cobraban los derechos de pasaje con arreglo al arancel establecido por la Provincia y á pesar de haberse construido el puente de piedra en dicho punto el año 1855, á costa de ambas naciones, continuó la gabarra haciendo su servicio, hasta fines de Julio de 1860, en que fué suprimida por R.O.

Para sustituir á la única gabarra que bastaba antiguamente para cubrir todas las necesidades que ocurrir pudieran en el transporte de gentes y mercaderias que pasaban de una á otra orilla de la ria, tenemos hoy los medios siguientes. El vado de PUNTHA, al pie de Biriatu, donde hay una lancha para el servicio de gentes. El puente internacional de la carretera en Behobia, reconstruido en 1878 á 1879, con la linea divisoria de ambas naciones, marcada en el centro del mismo por medio de dos columnas, en las cuales por la parte de Francia se ven las letras R.F. iniciales de Republica Francesa, y por la otra las armas de España. El pasaje de Santiago en Irún por medio de embarcaciones que cruzan la ria sin cesar. El puente del ferrocarril del Norte, que tiene cinco ojos; en los cuatro machones centrales, se ostenta distintivos que indican la nación en que se hallan fijados; en uno de los pilares de la parte de Francia, se ve la letra N. inicial de Napoleón, con una corona encima, y en la otra el águila francesa; en los dos del lado de España, se ven, en uno la letra Y, inicial de Ysabel II, en cuyo tiempo se construyó, y la corona Real encima, y en el otro las armas de España; en lamitad del arco central, corresponde la linea divisoria de ambas naciones. Pasaje de Fuenterrabia á Hendaya por medio de lanchas, que suele aumentarse el verano con otro paso que se establece desde el barrio de la Marina á Hendaya y playa de Ondarraizu.

En breve vá á dar comienzo la construcción de otros dos puentes sobre el Bidasoa en el paraje de Santiago. Uno que va á hacerse á expensas de la villa de Irún á continuación de la nueva calle que se está abriendo con el nombre de Avenida de Francia y otro que va á ejecutar la compañía del ferrocarril de San Sebastian á la frontera francesa, con el objeto de proponer su linea hasta Biarritz.

DE LA GEOGRAFIA DEL PAIS VASCO-NAVARRO
Guipúzcoa - por Don SERAPIO MUGICA.

=====

PESCA DEL SALMON EN EL BIDASOA

El rio Bidasoa ha sido durante muchos siglos la salida natural hacia el Cantábrico de los productos de nuestra Montaña: madera, mineral de hierro de las ferrerías, pieles y lana. Además su nombre va unido al de la pesca del salmón, del cual ha sido y es proveedor exclusivo en nuestra tierra.

Ya en los siglos medievales, los pueblos de sus riberas pagaban el tributo de los salmones, de los "piélagos del seinnor Rey". Siempre fué este pescado plato predilecto de las buenas mesas - comenzando por la de los reyes - considerado como un obsequio delicado. Por eso, la Diputación de Navarra acostumbraba enviar todos los años una remesa de salmones a la Corte, para corresponder de alguna manera a los buenos servicios de los personales o podían favorecer al Reino.

Normalmente eran bien acogidos por los destinatarios, pero no ocurrió así con el Conde de Aranda, cuando en 1787 le fueron ofrecidos los dos mayores de una partida de diecinueve remitidos a Madrid en la Cuaresma. Este dato relativo al discutido ministro, certifica la fama que gozaba de incorruptible.

La pesca del salmón estaba bien reglamentada, como es natural. La ley de las Cortes de 1556 ordenaba la veda en los meses de noviembre y diciembre, plazo que fué ampliado a septiembre y octubre en 1662 con una adición importante: la de no ser válido ningún privilegio a los de Lesaca, Vera y Casa de Enderlaza, los más directamente beneficiados: esto mismo se confirma en 1716.

La Casa de Enderlaza (hoy Enderkaza a secas), en el límite con Guipúzcoa, tenía instaladas desde antiguo dos nasas salmoneras, frente a frente, en jurisdicción de Lesaca y Vera. Una de ellas pertenecía a la casa de Alcayaga-Barrenechea, y la otra en la orilla de Lesaca, a la de Zaláin-Berrenechea. Era entonces corriente, el que las pesqueras y otros provechos estuviesen vinculados a las casas señoriales, como ocurría en este caso. En Guipúzcoa, los señores de Murguia poseían otra nasa en el Urumea - entre Hernani y Astigarraga - desde 1577. La casa de Aizpurúa la tenía en el Oria.

Los de Lesaca habían hecho en 1496 un convenio con el entonces señor de la casa de Zaláin, Martín Ibañez de Echeverría, a base de reservarse la villa de las tres cuartas partes de la pesca. Ibañez se obligaba por su parte a cuidar la nasa y vender en la plaza los salmones que le correspondiesen, en caso de haber comprador, fijándole el precio en 10 cornados la libra.

Parecido convenio hicieron los de Vera en 1546 con la casa de Alcayaga. La casa estaba representada entonces por Estefanía y Cristóbal de Vergara, Juana de Alzate y Domenga de Michelena. En virtud del pacto, la casa se reservaba cuatro salmones para disponer de ellos libremente, además de los que le tocara por su parte en el negocio. Vera conservaba el derecho a tomar los que le hiciesen falta para bodas, bautizos, funerales y presentes. El precio se fijaba en 13 cornados la libra, de Navidad a Pascuas, por ser época de mayor consumo y el resto del año en 8 cornados. Por lo

demás, el precio corriente del salmón, era un real de plata la libra, el precio de un día de hospedaje en una posada. Eran los tiempos en que aún se podía comer el sabroso pescado por poco dinero.

No duró mucho la concordia a que nos hemos referido. Los de Vera se quejaron en 1573, de que los Barrenechea sacaban clandestinamente salmones de su nasa. Los más expertos calculaban en 300 los extraídos en veinte años por lo que pedían se les concediese llave propia para el mejor control, consiguiéndolo al fin por sentencia.

Por el proceso correspondiente, nos enteramos de muchos detalles curiosos relativos a esta clase de pesca. Buenas piezas pescaban entonces - más que ahora desde luego - los pescadores de Symbilla, Lesaca, Vera y Yanci. Los que batían el record en esta fecha eran el cirujano de esta villa y un tal Juanes de Ansote, a quienes no hay más remedio que creer, a pesar de de las mentiras que acostumbran soltar los pescadores, pues juraron decir la verdad como buenos cristianos. Ambos aseguraban haber cogido piezas de 33 libras con caña y cuerda corrientes.

Un nuevo arreglo fué hecho entre Vera y Barrenechea en 1676, y entre Lesaca y Zaláin en 1706. A tal efecto se reunieron los vecinos en BAZARRE y fueron nombrados los árbitros correspondientes para llevarlo a buen fin. En esta época las nasas se arrendaban al mejor postor y constituían una buena fuente de ingresos para la hacienda municipal. Hacia 1676 llevaba el arriendo Martin de Echenique, quién pagó 48 ducados, cantidad que bajó a 24 ducados en 1686, subiendo de nuevo a 38 en 1703.

Vera y Lesaca tuvieron también sus discusiones entre sí y con Endarlaza, como las tenían con las casas de Alcayaga y Zaláin, llegando a veces a degenerar en ruidosos incidentes. Así ocurrió en 1681, en cuya fecha, el dueño de Endarlaza, Alduncin, construyó una nasa con sólidos barrotes de hierro y estacas en el pozo de Montoya, próximo a su casa. Antes preparaba su pesquera con piedras y estacas, como otros vecinos de las villas citadas, pero la nueva modalidad perjudicaba al parecer a los demás - a los de Lesaca sobre todo -, por ser la de Alduncin la primera nasa entrando en Navarra.

Se calculaba en 1.500 las piezas cogidas en Montoya en los dos últimos años, no siendo despreciable la pesca de otras especies: anguilas, colaques, albures (LAZUNA en vasco), corcones, truchas y barbos.

Cuatro redes barrederas, ocho gabarras y hasta cuarenta hombres, se empleaban en ocasiones en tan productiva tarea. El negocio lo explotaban Alduncin y don Martin de Iturria, beneficiado de Vera y comisario del Santo Oficio, con algunos más de la Villa.

Los de Lesaca - resentidos de tiempos atrás - fueron un día a Endarlaza en número de unos treinta, con los Barrenechea y el alcalde a la cabeza, y destruyeron las nasas de Alduncin con barras y picos. No contentos con esto, volvieron a los dos

meses hasta doscientos. Bien pertrechados y armados y empezaron a arrojar grandes peñascos desde el monte próximo al pozo de Montoya, después de haber interceptado el camino real. Más de 1.000 arrobas de piedra cayeron en el río en las dos horas que se dedicaron los lesacarras a tan divertido deporte.

Hasta que apareció el capitán Iriarte, avisado por los de Vera. La pedrea cesó ante los requerimientos que les hizo desde la otra orilla del río en nombre del encargado de la frontera maestre de campo don Juan Cruzat. Los de Lesaca se retiraron luego, no sin cruzar algunos disparos con los de Vera, de orilla a orilla. Como era de esperar, el clérigo Iturria lanzó de primera intención la excomunión contra los agresores.

Más tarde - en 1724 - ocurrió un nuevo incidente provocado por los Tellechea de Lesaca, que tenían arrendada su nasa. Por lo visto, éstos habían cerrado la mitad del río en la parte shyá del canal de Gabarrabidea (camino de barcas), por donde pasaban las gabarras, que en aquella época conducían tablas para pipería, y construcción de barcos y remos para la Armada. Este canal había sido abierto con acuerdo y fondos del Reino en la margen correspondiente a Lesaca, rompiendo para ello un gran peñasco existente en el centro del río. El tramo que quedaba a la parte de Vera se llamó Arrambidea (camino de peces).

Hacia unos sesenta años, los de Zaláin quisieron cerrar un trozo durante el verano, alegando que su parte se quedaba casi seca, con notorio perjuicio para la subida de los salmones, pero su petición fué denegada, por las dificultades creadas a la navegación y por causar también daños a los de Vera, su eterna contradictora. Los mismo ocurría ahora.

Menos impulsivos los veratarras, en vez de obrar por su cuenta, acudieron a los tribunales, que les dieron la razón, ordenando deshacer la obra de Tellechea. Luego se enzarzaron en un largo pleito que continuaba en 1733, mientras los involuntarios causantes de tantos desaguisados y lios, ajenos a todo ello, seguían remontando el río para satisfacción de los pescadores y alimento de los sibaritas. 1.

NOTAS

1. Noticias tomadas de los procesos siguientes: Año 1573, f. 2. núm. 14. sent. Arrastia; 1614, f. 3. núm. 11, sent. Gayarre; 1684, núm. 5. Arlegui; 1733, núm. 26 Paulorena, 1773, núm. 10, pend. Arrastia, y 1783 f. 3. núm. 14, sent. Saralegui.

Publicamos parte de esto en COSAS DE PESCA EN EL BIDASOA de HOMENAJE a DON JULIO URQUIJO (San Sebastian, 1950) t.III, pp. 123-132.

Los del valle de Sola (Baja Navarra) pagaban de tributo al rey en los tiempos medioevales, 10 vacas parideras y 9 salmones, dato que apunta YANGUAS (Dic. de Antigs. t.III

p. 330) y que consignamos y ampliamos en el trabajo de este libro ALGO MAS SOBRE EL TRIBUTO DE LAS TRES VACAS.

Los frailes del monasterio de premonstratenses de Urdax enviaban dos grandes salmones al de Leire por San Juan Bautista, en señal de reconocimiento de prioridad. Anteriormente entregaban las llaves del monasterio el día de la Ascensión con una comisión de cuatro frailes. (Vid. J. Iturralde, LAS GRANDES RUINAS MONASTICAS (Pamplona, 1916) vol. 4º p.329.

=====

Del LIBRO RINCONES DE LA HISTORIA DE NAVARRA, de FLORENCIO IDOATE. Institución Principe de Viana - Diputacion Foral de Navarra -MCMLVI-

Por la transcripción - FLORENTINO PORTU -
Fuenterrabia.

=====

CANALIZACION DEL RIO BIDASOA

=====

El comercio de lanas de Navarra y Aragón en el siglo XVI para los Estados de Francia, Italia, Holanda y Flandes, adquirió gran importancia, y tenía su natural salida, no solo por el puerto de San Sebastian, si no tambien por el de Fuenterrabia. Para ello se transportaba el citado género por el Bidasoa en embarcaciones de poco calado, y se cargaba en el puerto de Fuenterrabia en barcos ^{de} mayores porte para remitirlo á su destino por mar. Se tendrá una idea de lo que este tráfico significaba para Fuenterrabia, si anotamos que en la Lonja de la entonces villa se descargaron desde el 24 de Junio de 1534, hasta igual día del año siguiente, 3.580 sacas de lana, cuyos derechos á razón de 7 de blancas de mala moheda por cada saca, importaron 1,044 y media tarjas ó chanfones. Desde igual día de 1535 hasta el 18 de Diciembre de 1538, se depositaron en dicha lonja 8,050 sacas de lana de la misma procedencia.

Y con ser este comercio tan importante por sí solo, no era el único que mereciera ser tomado en cuenta, sino que traía consigo, para los pueblos del tránsito, otras ventajas muy considerables, por utilizar los traficantes las mismas vias para el retorno del pescado y otras mercaderías, que no dejaban de rendir grandes provechos.

Así se comprende que Tolosa, San Sebastian y Guetaria, estuvieran interesados en que no se abrieran más vias de comunicación entre Navarra y Guipúzcoa, que la que existía por Tolosa, para que el comercio de los reinos citados afluyera por dicho camino á los dos puertos de mar mencionados, y se comprende tambien que Renteria quisiera un camino desde Goizueta á dicha villa, para atraer á su puerto una parte de aquel tráfico.

Fuenterrabia, á su vez, quiso dar mayores facilidades para fomentar el movimiento de su puerto, procurando que dicho comercio se estableciera en mayor escala por la cuenca del Bidasoa, y pensó en hacer navegable dicho rio. A este efecto, reunió el Ayuntamiento en Agosto y Septiembre de 1531, estudió el caso, y acordó ponerse en inteligencia con las cinco villas de Navarra y otros lugares y personas particulares de dicho Reino, para abrir el rio Bidasoa hasta San Esteban de Lerin.

Aceptado el pensamiento por los pueblos interesados del Reino vecino, acudió Fuenterrabia en 1534 á los Tres Estados de Navarra y escribió al mismo tiempo al Virrey, al Obispo, al Marques de Falces y Prior de Roncesvalles, para que interesaran en el asunto, consiguiendo el resultado de satisfactorio que indica la contestación de los citados Tres Estados, que copiamos á continuación: "Muy nobles Señores, Recebimos la carta que nos embiasteys con martin de alcayaga sobre el abrir del rio de bidasoa y oydo en todo lo que de vuestras partes referió, hemos acordado de ayudaros en esa obra que segund nos certificays á todos estará bien y se ha consignado cantidad para ello y señaladas personas que entiendan en tomar la seguridad y asienten el concierto y condiciones y para todo lo demás que conviene como largamente os informará de lo que se ha hecho dicho martin de alcayaga á cuya referencia nos remitimos e así en esto como en todo

lo que á esa villa tocare sed ciertos Señores que nos emplearemos con buena voluntad y obrar como por naturales de este Reyno que os tenemos. Nuestro Señor goarde vuestras muy nobles personas. Hecha en pamplona á XX de Marzo de 1535 años."

Como consecuencia del citado acuerdo, puso Navarra mil ducados de oro en depósito, para acudir con ellos al que se hiciera cargo de las obras en las condiciones pactadas y se procedió con la mayor actividad y buen deseo de parte de todos, á buscar maestros inteligentes que quisieran hacerse cargo de la ejecución del proyecto, poniendo el mes de Junio á remate las obras por dos veces sin que se presentase postor alguno.

Mientras tanto San Sebastian y Tolosa, apenas supieron los designios de Fuenterrabia y se dieron cuenta de los perjuicios que les podían sobrevenir si se encauzaba por el Bidasoa el tráfico de Navarra y Aragón, presentaron la competente denuncia ante el Corregidor de Guipúzcoa y mandaron emisarios a la Corte para predisponer los ánimos a su favor, alcanzando del primero mandamiento favorable, contra el cual interpusieron recurso de alzada los de Fuenterrabia en Valladolid y en el Consejo Real, al mismo tiempo que mandaban representantes suyos á la Corte, que trabajasen el asunto de los dos pueblos rivales.

Aprovechando la sequia del mes de Julio, vino el Virrey de Navarra, Marqués de Caine, á hacer vista ocular del rio, y acompañado de las autoridades y varios señores de Fuenterrabia y demás pueblos interesados, estudiaron sobre el terreno las obras que convendría ejecutar para que las barcas pudieran subir hasta San Esteban de Lerin. Como consecuencia de esta visita se hizo venir inmediatamente de Gallur (Zaragoza) al maestro Gil y de Pamplona á Diego de Cruzat, quienes después de recorrer el rio en la parte que habia de ser objeto de mejora, y visitar las obras de San Sebastian, conforme á las instrucciones que recibieran del Virrey, regresaron á Pamplona á dar su descargo á la citada autoridad, acompañados de varios distinguidos señores de Fuenterrabia y pueblos interesados de Navarra, que así demostraban el interés que en el proyecto tenían al querer oír personalmente el informe de los técnicos. Señalan éstos las obras que á juicio suyo habian de ejecutarse, dirigidas por un maestro, y la necesidad de que se aprontasen las cantidades precisas para cubrir los gastos que se ocasionaran, y se acude infructuosamente en demanda de su ayuda á los maestros Lope de Isturiz y Miguel de Santisteban, que no quisieron hacerse cargo de los trabajos de apertura del rio. Por fin escribe el Virrey, que el maestro Juan Sanz de Peñafiel se compromete á ejecutar las obras conforme a la traza del Maestro Gil, dándole dos mil ducados de oro por tercios plazos, y conformándose el Ayuntamiento de Fuenterrabia con esta proposición, manda á Pamplona al Alcalde y Vicario á negociar el asunto con la citada autoridad militar, quienes llevan en prenda, á falta de metálico con que responder de la obra, el pie de la cruz de plaza que hizo y labró el platero Miguel Martinez de Olaberria, de peso de 23 libras de á 16 onzas, ó sea más de once kilogramos.

Se practicaron en el rio algunos trabajos durante el verano de 1536, sin que se prosiguieran en los años sucesivos, dando lugar con la falta de cumplimiento de las condiciones pactadas, á que Fuenterrabia reclamase insistentemente la devolución del pie de cruz que dejó empeñado en poder del Virrey de Navarra, y

á que se viera obligada ante la inutilidad de las peticiones amistosas que venia haciendo, á reclamarlo por medio de los tribunales, consiguiendo por fin el año 1547, que el Consejo Real de Navarra, dispusiera su devolución á la villa guipuzcoana, á condición de que lo presentase de nuevo, cada vez que les fuera pedido.

Sin duda alguna son de este tiempo los pasos abiertos en peña, que se ven en el Bidasoa, algo más arriba de Enderlaza, y que los naturales conocen con el nombre de erregue bidea, que significa "camino del Rey", por creer acaso que estos trabajos se hicieron con fondos del Estado.

Así quedó por entonces el encauzamiento proyectado del río Bidasoa, entre el paraje llamado Montoya y San Esteban de Lerin y tuvo que proseguir el arrastre de los géneros que se conducían al puerto de Fuenterrabia, con las mismas dificultades de antes, empleando el medio de transportarlos en embarcaciones tiradas por bueyes en aquellos parajes del río donde había poco fondo, y en los pozos profundos, donde no podían caminar los bueyes, metiendo á éstos en las gabarras y haciéndolas navegar á remo ó guiándolas por medio de unos palos largos que apoyaban en el fondo del río para el transporte de materiales, hasta que en nuestros días, se ha construido el ferrocarril minero que ahora se utiliza para dicho objeto con preferencia á la vía pluvial.

Se ve, sin embargo, que Fuenterrabia no desistió de proseguir los trabajos comenzados hacia tantos años, por que en Julio de 1569 aparece que traen de Tolosa al Doctor Juárez de Toledo para consultarle sobre el particular, aunque no consta que tuviera su venida ningún resultado práctico.

No tuvo mejor éxito el memorial que en Septiembre de 1597 elevó Fuenterrabia á S.M. diciendo que los mercaderes de Navarra y Aragón, un año con otro, pasaban más de 5,000 sacas de lana y anillo por Vera á Bayona, San Juan de Luz y Zubiburu, donde los tenían depositados en alhóndigas y Lonjas hasta que se vendían, y entre otras razones que alegaba la entonces villa para pedir su protección á S.M., con el fin de que aquellas mercancías se encaminaran á su puerto, ponía de manifiesto el peligro de que el enemigo utilizase aquellos géneros, en caso de guerra, en hacer trincheras y otras obras, en defensa propia y con daño de la nación española, en lugar de que pudiera dárseles el mismo importante destino favorable á nuestras armas en esta plaza, si se les obligaba á los traficantes á conducirlos á este puerto.

Ya se ve por el espíritu de este escrito, que Fuenterrabia apelaba a todo género de recursos para conseguir el fin anhelado, y aludía á los casos de guerra, tan frecuentes entonces en esta frontera, por estimar que esta nora patriótica podría acaso inclinar los ánimos á su favor en las altas esferas, mejor que otro género de argumentos de orden económico.

El gran triunfo alcanzado por las armas españolas en Septiembre de 1638, al derrotar junto á los muros de Fuenterrabia á las tropas del Principe de Conde, puso á los habitantes de esta plaza en situación ventajosa para solicitar nuevas gracias del Monarca, y entre las mercedes pedidas con dicho motivo, no se olvidaron de incluir, en Febrero del año siguiente, la protección Real, para que afluyera á este puerto el comercio de Navarra y Aragón. Al mismo tiempo comenzaron de nuevo las negociaciones con Navarra, las cuales adquirieron forma el año 1644,

en un escrito que presentó la ciudad á las Cortes de dicho Reino con fecha 11 de Marzo, y en explicaciones que verbalmente dieron los comisionados que fueron a Pamplona.

Se pedia en dicho documento: 1º Que se hiciera la unión entre Navarra y Fuenterrabia para el trato y comercio, como si este puerto perteneciera á dicho Reino, y que los articulos objeto del tráfico no pagasen derechos. - 2º Que de este modo adquiriria gran aumento esta ciudad y podria defenderse mejor y con menos guarnición contra el enemigo y con menos gastos para la Real hacienda, con la ventaja de que se veria la plaza mejor surtida de bastimentos, porque la concurrencia de navios aumentaria la existencia de ceberas, y podrian traerse por el Bidasoa materiales para la construcción de bajeles, al mismo tiempo que se despoñblarian San Juan de Luz y Ziburu el decaer el comercio de aquellos puertos. 3º Que las ventajas de este trato, que subsistió hasta el año 1519, en que la guerra ahuyentó el comercio de esta frontera, se vieron palpablemente en aquel tiempo en que el número de vecinos capaces de tomar armas llegaba, en Fuenterrabia, á 1,200 mientras que en 1644 no llegaban á 300. 4º Que por la economia en el acarreo de los géneros y por otras razones, entre las cuales puede contarse la de que los naturales de Navarra y Aragón podrian hacer el comercio por sí, sin necesidad de intermediarios, tendrian aquellos Reinos grandes ventajas en acudir á este puerto y no á otros del extranjero. 5º Que no se perjudica á la Real hacienda con no cobrar ningunos derechos de géneros que entran en Navarra, puesto que actualmente, por no haber comercio, no se recauda nada, y que lo que cobraba Navarra al salir las lanas de dicho Reino y entrar en Francia, se podia pagar en lo sucesivo en Fuenterrabia. 6º Que se navega este rio en gabarras desde la lonja de Fuenterrabia hasta el puerto de Montoya, que es de la jurisdicción de Navarra, término de la Villa de Vera y el que divide la jurisdicción de Fuenterrabia, y que podria hacerse navegable hasta Vera, ya que resultaria muy costoso abrirlo hasta Santesteban, como anteriormente se pretendió. 7º Que tiene Fuenterrabia carta del Rey, en que le manda que proponga aquellos medios que mejor pueden conducirle á su grandeza, y que ninguno halla tan importante como este de la introducción del comercio de los dos citados Reinos en su puerto, siendo de esperar que el tal proyecto no encontraria ningun obstáculo en la Corte si fuera apoyado por Navarra.

Despues de consultar el caso con las personas interesadas en este negocio se trató el asunto en las cortes de Navarra con el detenimiento que su muchas importancia requeria, y con fecha dos de Abril dieron respuesta cumplida á la proposición de Fuenterrabia, haciendo una serie de objeciones á los extremos que abarcaba el escrito de la ciudad guipuzcoana.

En primer lugar, objetaban que la hacienda de Navarra se veria perjudicada sino pagaban derechos á la entrada en el Reino los géneros procedentes de Fuenterrabia, porque al afluir el comercio á este puerto, sufririan gran descenso los ingresos que se recaudaban en las tablas de Elizondo, Burguete y Vera de los articulos que se importaban de Francia. 2º Que aumentando en Fuenterrabia el tráfico, se reunirian aqui los hombres de negocios de Navarra, y los pleitos que ellos litigasen irian en alzada á la chancilleria de Valladolid, á donde correspondia Fuenterrabia, y era necesario prevenir el inconveniente que resultaba de que los naturales de Navarra tuviesen que acudir á tribunales extraños. 3º Que los hombres de negocios de Navarra con quienes se habia consultado el caso, no consideraban buenas las condiciones del puerto de Fuenterrabia.

rrabia. 4º Que si bien se decia por los representantes de Fuenterrabia que el rio Bidasoa era navegable para gabarras desde el puerto hasta el lugar de Montoya, y que se puede prolongar su condicion de tal hasta Vera, los mismos hombres de negocios manifiestan las dificultades que para ellos existen, alegando que las veces que el rio sale de madre, no pueden subir las gabarras hasta Montoya, ni tampoco cuando las aguas están bajas, porque en este caso en fuerza arrastrarlas con bueyes. 5º Que la conducción á lomo era impisible, porque habia pasos tan peligrosos, que por ellos no podia pasar cabalgadura cargada. 6º Que seria necesario que las lonjas de Fuenterrabia estuvieran dentro de la plaza y no extramuros, para evitar un golpe de mano del enemigo. 7º Que Navarra entiende que se quiere la unión, solamente para el trato y comercio de mercaderias, sin distinción de Reinos, en cuanto á la relevación reciproca de derechos, sin que esto se extienda á los bastimientos que de Navarra se pueden conducir a Fuenterrabia, ni tampoco en cuanto á alterar ni levantar la veda de algunos, según las leyes del Reino, y entendiéndolo asi, se hacen cargo de las dificultades precedentemente señaladas, que las Cortes hacen presente para que Fuenterrabia las conteste, a fin de tratar de nuevo el asunto por los tres Estados del Reino de Navarra, juntos en Cortes.

Bien podian haber añadido á estos inconvenientes, uno más de capital importancia, que no hemos visto citado en ninguna de las réplicas formuladas en este asunto, y que, sin embargo, no era para desatendido, y es la poca seguridad que ofrecia el tráfico por la ria en que una de sus orillas estaba habitada por nación extraña, siempre en guerra con la nuestra, interesada además grandemente en estorbar este comercio para que fuera á otros puertos de su pertenencia. Buena prueba de ello es el caso que hemos relatado, ocurrido en 1509, en que una pequeña bastó para que la parentela de Echeberri desbaratase todo el tráfico del Bidasoa.

Fuenterrabia, para afianzar más su pretensión, alegaba que confinaba directamente con Navarra, sin que otro pueblo alguno se interpusiera en el trayecto, puesto que la Universidad de Irun, que se hallaba en el camino, pertenecia á su jurisdicción, pero prescindia de añadir que esto sucedia en una de las orillas de la ria, porque en la derecha bien se comprende que habia muchos elementos interesados en poner trabas al paso de las embarcaciones dedicadas al tráfico, que hubieran dado al traste sin grandes esfuerzos con todas las combinaciones de Fuenterrabia, á pocas añagazas como la citada, que hubieran esparcido la alarma entre los traficantes, haciéndoles huir en busca de caminos más seguros.

!Malos tiempos eran aquellos en que á diario andaban á mosquetazos los franceses con los vecinos de Fuenterrabia, acerca de la posesión del Bidasoa, para que acudiera á este teatro de la guerra el comercio de dos regiones tan importantes como las de Navarra y Aragón, teniendo otros sitios menos expuestos por donde dar salida á sus géneros.!

No se pudieron, sin duda, allanar los inconvenientes que Navarra exponia en su alegato, pues no hay noticias de que por entonces se hiciera nada positivo en beneficio de los proyectos que sustentaba Fuenterrabia con persistencia reveladora del interés capital que este asunto entrañaba para el bienestar de sus habitantes, pero no fué óbice este nuevo contratiempo para que dicha ciudad insistiera en la realización de su empresa; por el con-

trario, en 1661, aprovechando la circunstancia de que con motivo del aumento de impuestos habia huido de la capital guipuzcoana el comercio de lanas á los puertos de Francia, mandó Fuenterrabia representantes suyos á entrevistarse en el Convento de Franciscanos de San Juan de Luz con los traficantes de dicha mercancia, sin que tampoco esta vez aparezca que los negociantes quedasen convencidos de la bondad de las condiciones de su puerto para el desarrollo del tráfico ansiado.

De nuevo al principiarse el siglo XVIII, se puso el asunto sobre el tapete, y las noticias que de esta etapa nos transmiten los documentos que poseemos, son más circunstanciadas, porque además de confirmarnos la cautela con que siempre obró Navarra en este asunto, nos proporcionan detalles de la magnitud del proyecto, que hasta ahora no habíamos visto expresados, aunque se adivinaban en parte.

En escrito presentado á las Cortes de Navarra por la comisión informante, se dice que desde hace muchos años existe el proyecto de hacer navegable el Bidasoa hasta Santesteban y abrir carretera desde este último punto hasta Pamplona, cuya ejecución "hasta ahora ha embarazado el pensarse con más viveza un reparto político y de Estado que era el facilitarse con esta fábrica la entrada de las armas francesas en los dominios de España y este Reino, y habiendo cesado éste con la unión de buena correspondencia de ambas coronas, parece solo resta otro que es del coste que puede tener para conseguirse, y siendo este negocio de tan universal utilidad y hallándose V.S. Ilma. junto en Cortes generales, parece asunto muy propio del celo con que atiende á las conveniencias públicas," etc.

Las Cortes en su vista, volvieron á ocuparse del proyecto, y para estudiarlo bajo el doble aspecto del coste que pudiera tener la obra y ventajas que podría reportar al comercio, se pasó el asunto á informe de un técnico y de una comisión de negociantes.

El técnico D. Alfonso Gonzalez, en su descargo, nos dá una idea aproximada de la obra que era preciso realizar para conseguir los fines apetecidos. Dice: "Que ha reconocido los caminos que hay desde esta ciudad (ae refiere á Pamplona), á Santesteban por dos partes, la una por la de los Berrios, Eguaras, Arostegui, Lizaso, Alcos, términos de Urretaco-ataca, Vidagorrieta, Larra-mear, regacho de Meaceta y Expeleta y ejecutándose en dichas partes, en lo que denotan necesidad calzada para evitar pantanos y desusos del camino usual por el puerto de Mendichiqui para la carretera, es preciso se ejecuten diferentes beneficios que costarán todos ellos para poner en práctica y perfección 3,500 ducados (9.625 pesetas)

La carretera desde Pamplona por Villava, Arre, Sorauren, Osabide, Ostiz, Olagüe, Lanz y travieso del monte de Odoloea, por el paraje llamado Arrozurrieta hasta la Venta de Ondoloea, Golbaia, Ventachar, Gaztelu y dicha villa de Santesteban, con los caminos nuevos que en algunos parajes se han de hacer, rompimiento de peñas, consolidar los pantanos y reparar las calzadas desempedradas con cascajos menudos y reparos de ensanchar los caminos en partes, costará todo hasta 4,260 ducados (11,715 pesetas) y advierto que este camino de Villava, aunque más largo, es más llano y de suelo más firme que el de los Berrios. Y reconociendo así mismo el rio Bidasoa desde Santesteban hasta la barra de Fuenterrabia, con toda la diligencia y cuidado que le ha sido posible, observando por lo que le han informado el caudal natural que lle-

va dicho rio y lleva cuando vá más disminuido y le sobrevienen avenidas con duración de ellas, ha hallado que se puede hacer navegable, considerando su situación y playas dilatadas que en si comprende, que quiebra algunas corrientes y caídas de pñas viva, unas más precipitadas que otras y observadas todas ellas por sus alturas, halla que se pueden remediar con 24 inclusas que en los parajes de las corrientes se deberán ejecutar, que van explicadas con su sitio en el plano que á V.S. Ilma. se presenta, en que se expresa la forma que han de tener las inclusas y los cubos en que se han de recibir las barcas para que puedan subir y bajar de ~~unas~~ inclusas en otras y informado asi bien lo que ganan los maestros y jornaleros en aquel pais, valos del hierro puesto al pie de la obra, visto los sitios del maderamen que á las unas inclusas es cercano y distante á las otras y cotejado todo esto, siente costará toda la fábrica de las inclusas y demás conducentes con dos medias inclusas que previene el dicho plano para ser navegable dicho rio 47,500 ducados (130,625 pesetas). Advirtiéndome que en el caso emprenderse esta fábrica se tendrá por más conveniente que comience á ejecutarse desde Santesteban para que por las mismas obras se vaya conduciendo el maderamen en barcas á las que siguen, respecto de que no se halla la madera cuanto más abajo del rio, sino muy distante y á mucha costa, á que añado la consideración de que como se va haciendo la obra se podrá ir experimentando su efecto y para todo esto y que se logre la abundancia de maderas que se necesitan, es preciso hace un cubo en correspondencia á los ~~de~~ las inclusas de la presa del Molinar del lugar de Legaza por la abundancia de madera que hay en aquella parte y sin esta prevención ser impracticable su conducción, lo cual es lo que se ha pedido especular, remitiéndome en todo á la superior censura de V.S. Ilma. para que enterado ejecute lo que considerare de su mayor conveniencia que en ello confio el debido acierto, etc. Don Alfonso Gonzalez."

He aqui los puntos en que habian de levantarse las esclusas y altura que habian de tener las mismas:

<u>Pies altura</u>		<u>Pies altura</u>		<u>Pies altura</u>
Montoya ...	06	Bereau saltoa	06	Irurueta ibaia .. 08
Nazaburu ..	16	Tolosin ...	07	Arri gaztelu ibaia 10
Salanjugadi	06	Pikoadeva ...	12	Telleri ibaia ... 09
Aaustegui .	07	Zeruneta ...	09	Alliri 10
Presa de Vera	06	Huersi 10	Ibarburu 07	
Izpoz	07	Huzuri 16	Sagar ebakieta .. 12	
Argai	08	Larakai ibaia	07	Arrizurraga 08
Pistizketa	09	Arranobieta .	09	Osinbeltz 12

En el intermedio de los números 20 y 21, se habian de hacer dos medias esclusas.

A su vez la Comisión encargada de dictaminar la economia que podria conseguirse para el comercio de Navarra, utilizando esta via, hizo los estudios oportunos, que arrojaban el siguiente resultado: Hecha la carretera desde Pamplona á Santesteban, calculaba que un carro con dos yuntas de bueyes levarias seis cargas en dos dias, tartando otros tres á la vuelta. y pagando un real de á ocho á cada hombre y otro á la gabarra por dia, importaban 60 reales los cinco dias, los cuales repartidos entre

las 50 cargas, venia á salir cada carga á real y 7 maravedises. De modo, que el coste total de cada carga de mercaderias venia á salir á 5 reales y 7 maravedises, y como conduciéndolas á lomo costaba éstas 18 reales carga y las lanas á 20 reales saca, ó sea 19 reales unas con otras, resultaba por esta nueva via una economia de 13 reales y 19 maravedises por carga.

Sin embargo, la comision informante, en su descargo oficial á las Cortes de Navarra, dijo que la economia que se alcanzaba era de 12 reales en carga, y calculaba que por los puertos secos de la frontera de Francia y Guipúzcoa, pasarian anualmente de once á doce mil sacas de lana y unas seis mil cargas más de otros géneros. Añadia que sobre estas mercancías podria establecerse con licencia de S.M. un impuesto que viniera á gravar cada carga en una tercera ó cuarta parte de la cantidad que se ahorraba en los portes, para el número de años que se creyera necesario para cubrir el capital invertido en las obras y reparaciones precisas, asi como para atender á los demás gastos que ocurrir pudieran; en estas condiciones era de parecer la Comision, que no habria ninguna dificultad en buscar las sumas necesarias para realizar las obras proyectadas, respondiendo los citados arbitrios del pago de los intereses y amortización del capital. Tambien se indicaba la conveniencia de que se preguntase qué cantidades efectivas podrian dar para este fin la ciudad de Fuenterrabia, las villas de Santesteban, Sumbilla, Narvarte, Ergorriaga y las cinco villas de la Montaña (Lesaca, Vera, Echalar y Yanci) por cuya jurisdicción pasa el Bidasoa, asi como los demás lugares que hay desde Santesteban á Pamplona, por donde se habia de hacer la carretera.

Deliberaron detenidamente las Cortes de Navarra acerca de este proyecto cuando tuvieron en su poder los diferentes informes presentados por las personas consultadas, y puede decirse que las sesiones de los primeros dias de Enero de 1702, fueron dedicadas exclusivamente al estudio de este asunto, dando por resultado una petición que presentaron al Virrey, á fin de que las concedieran la autorización necesaria para invertir en dichas obras los capitales indispensables, y establecer para el pago de los mismos un impuesto de 4 reales por carga de diez arrobas, y, una vez conseguida la amortización, rebajar el impuesto á 2 reales con destino á reparaciones de las obras del rio y carretera. Pusieron en juego sus influencias, asi Navarra como Fuenterrabia, escribiendo á S.M. y á los personajes contemporáneos de más valia en la Corte, y una vez hecho esto, quedaron en suspenso las gestiones, esperando se declarase la voluntad Real en sentido favorable ó adverso.

La provincia de Guipúzcoa, que siempre veia grandes peligros en habilitar esta via de comunicación en la frontera, elevó un escrito á S.M. en 1701, haciendo presente los muchos inconvenientes que ofrecia este proyecto, que, una vez más, fracasó sin que Fuenterrabia cumpliera sus anhelos.

No estará de más que, para la mejor inteligencia de los hechos que vamos relatando y de otros sucesos extraordinarios que sobrevinieron el año 1754, y que han de ocupar después nuestra atención dediquemos en este punto unas pocas lineas á los trabajos que San Sebastian y otros pueblos practicaban, á la vez que Fuenterrabia, para atraer á sus respectivas jurisdicciones el ansiado comercio con Navarra y Aragón.

El año 1598, puestos de acuerdo San Sebastian y Hernani, comenzaron á abrir un camino por el valle del Urumea á Navarra, por buscar, sin duda, un medio de comunicación más corto que el de Tolosa, utilizado hasta entonces para el tráfico con dicho Reino;

pero vino enseguida la oposición de Tolosa y la Provincia que recurrieron á S.M., y á su Consejo de Guerra, diciendo que dicho camino facilitaba, en caso de guerra, el paso del ejército enemigo á Pamplona, y que podrían conducirse por él mercaderías permitidas y prohibidas, sin pagar los derechos reales que se deben abonar en la Aduana del diezmo viejo, que por leyes de la nación estaba en Tolosa. Mientras venia la orden de S.M. pedían al Corregidor, que mandase impedir los trabajos de apertura que en dicho camino se estaban realizando, y aunque la citada autoridad libro mandamiento y fué notificado á las partes interesadas, no por eso se suspendieron aquellos, viendose el Corregidor en la precisión de mandar dos Merinos á prender á los que trabajaban. Cuando estos daban cumplimiento á las órdenes recibidas salieron de Hernani 30 hombres armados, quienes no se contentaron con quitar á los Merinos los presos que tenían en su poder, sino que les apresaron á ellos y á los que acompañaban, y para hacer frente á todo evento salieron todavía de San Sebastian 200 hombres en forma de guerra con su Alcalde y Escribano del Regimiento y habiendo ido al dicho valle del Urumea han vuelto en orden de milicia con cajas y tambores á la villa de Hernani donde están alojados. (Copia de la carta escrita por la Provincia a los Ayuntamientos, que se halla en el libro de actas del Ayuntamiento de Fuenterrabia sesion del 13 de Junio de 1598. En la del 19 está la carta de San Sebastian.)

Se convocó Junta particular en Vidania para el 19 de Junio de 1598, con el objeto de tratar de este y otros asuntos, sin que sepamos los acuerdos que se tomaron en ella, aunque es seguro que fuese negativo en lo que á la apertura de este camino atañe.

Gorosabel, al hablar del comercio de lanas de San Sebastian (Noticia de las cosas memorables de Guipúzcoa, tomo 2º, pág. 38) dice que á consecuencia de nuevos impuestos con que se recargo el año 1654 dicho artículo, empezaron los dueños de las lanas á dirigirlas por Vera y Bayona, acrecentándose este movimiento en 1664 á causa de nuevos derechos establecidos en el puerto guipuzcoano, pero aparte de las noticias que llevamos publicadas en este trabajo, que prueban que ya antes de aquella fecha el citado comercio huía á Francia, tenemos á la vista un escrito presentado por la Provincia á S.M. en que se dice que desde 1645 hasta 1649, no se registraron en el puerto de San Sebastian más que 3,895 sacas de lana y 2,598 desde 1650 á 1654.

El año 1668, la Provincia y el Comercio de San Sebastian, elevaron nuevo escrito á S.M. la Reina madre, que entonces gobernaba consiguiendo que por R.C. fechada en Madrid el 17 de Abril del mismo año, se mandara que solo se cobrasen los derechos anteriores á 1654, pero no por eso se consiguió el objeto que se perseguía puesto que diez años más tarde, en representación elevada á D. Carlos II en 1678, se decía que el comercio de lanas, que en tiempos anteriores daba anualmente un número de cinco á seis mil sacas al puerto de San Sebastian, habia decaído en términos tales, que entonces sólo llegaban próximamente á 200, y añadían que no habia en este puerto más comercio ni navegación que la necesaria para la pesca del bacalao y la ballena, y para restablecerle al pie antiguo, se propusieron varios medios y entre ellos la erección del Consulado de San Sebastian, que tuvo entonces su principio.

En 1725, se elevó nueva representación á S.M. D. Felipe V, sin que tampoco se consiguiera restar nada á Bayona, donde en los 17

meses comprendidos entre el 1.º de Julio de 1745 y fin de Noviembre de 1746, se descargaron 30.816 sacas. Con este motivo se surtian de allí los dos Reinos de Aragón y Navarra de grasas, abadejos, cacao y azucar, dando una vida prospera a los pueblos de Labort, que gracias á este comercio adquirian un bienestar de que antes carecian, mientras Guipúzcoa luchaba en la pobreza sin poder alcanzar los beneficios que habia de rendirle este comercio y sin poder sacudir los derechos que cobraban los navarros á todos los articulos que de Aragón y Valencia y otras partes de España venian á esta Provincia, de tal modo, que se veian obligados a traer muchos articulos por Vitoria y Logroño á lomo, dando un gran rodeo por no entrar en Navarra, con el consiguiente aumento de portes.

Una de las razones que alegaban los contradictores del restablecimiento del comercio de lanas por San Sebastian, era la mala disposición de los caminos de Guipúzcoa, y con el deseo de salvar esta dificultad, el Virrey de Navarra, Conde de Gajes, inclinado á favorecer los intereses de San Sebastian, mandó en 1752, abrir nuevo camino hasta el confin de Navarra por la parte de Areso, y en su vista Guipúzcoa, en la Junta tercera de las celebradas en Mondragón en Julio de dicho año, acordó que las Villas de Tolosa, Elduayen y Berastegui, hicieran componer los de sus jurisdicciones, hasta encontrarse con el de Navarra.

En cambio en la misma Junta, el representante de la villa de Ataun, por donde transitaba el comercio de Navarra á Bilbao, se quejaba de que teniendo ella listos los caminos de su jurisdicción hasta el límite de Echarri (Navarra), estuvieran abandonados los que de este Reino, venian á Ataun y pedia se interesase al Conde de Gajes para su arreglo, como se acordó.

La idea de abrir un camino desde Pamplona á San Sebastian, fué bien recibida en Navarra, porque de esta manera, además de las lanas, daba salida á sus vinos y cereales con una via de comunicación más cómoda que la que tenian á Bayona, y lo mismo sucedió en San Sebastian, á la cual no interesaba menos la facilidad de recibir los frutos sobrantes de Navarra para exportarlos al extranjero, al mismo tiempo que enviaba á este Reino los géneros de le faltaban. Asi se comprende que el consulado de San Sebastian se ofreciese á contribuir con 30.000 reales á la ejecución de dicho camino, á condición de que se prolongase hasta la misma ciudad, y aunque por entonces no se realizó el arreglo de la citada via, como se verá después, hemos creído que estas gestiones llevadas á cabo por el Virrey de Navarra, la Provincia de Guipúzcoa y la ciudad de San Sebastian en 1752, para facilitar el comercio entre este puerto y aquel reimo, asi como los otros trabajos realizados con igual intento de favorecer a San Sebastian, de que hemos dado noticia, gestiones y trabajos que se efectuaban al mismo tiempo que Fuenterrabia ponia todos sus ardores en atraer aquel movimiento comercial por la cuenca del Bidasoa, hemos creído, repetimos que pudieron tener gran influjo en graves determinaciones que tomó Fuenterrabia el año 1754, al ver que se le oponia valia tan poderosa á sus aspiraciones, y por eso damos por bien empleada la pequeña digresion que nos hemos visto precisados á hacer, para completar el proceso de este negocio.

En sesión celebrada el 15 de Enero del citado año por la Corporacion Municipal de Fuenterrabia, para hacer frente á los gastos que les originaba el pleito con Irún y Lezo, se acordó que se pusiera al corriente una renta que la expresada ciudad

debía cobrar anualmente, y que para ello fuesen á la corte dos representantes suyos, el alcalde licenciado D. Juan Arriaga y D. Miguel Antonio de Casadevante, y "de paso pasen á Pamplona y en ella, con los diputados del Reino de Navarra, traten, arreglen y firmen todos y cualesquier capitulos y puntos que juzgaren necesarios ó convenientes para hacer navegable este rio Vidasoa y establecer un comercio marítimo para este puerto y para los derechos dassios (sic) y emolumentos(marítimo) que de igual establecimiento se han de seguir necesariamente á la ciudad.

Los comisionados de Fuenterrabia personáronse, en efecto, en Pamplona, y dieron á los representantes del Reino cuenta de la misión que llevaban; pero ésta se extendió á algo más de lo que parecen indicar las palabras que hemos copiado del acta, puesto que en su tenaz empeño de atraer a su puerto el comercio de Navarra, se ofrecieron á anexionarse á dicho Reino y segregarse de Guipúzcoa, como se ve en la carta-consulta que Navarra escribió al Gobernador Militar, la cual, por su mucha importancia, la copiamos en este lugar. Dice así la carta de Pamplona (Estos documentos, como otros que citamos en este trabajo se hallan en el Archivo Municipal de Fuenterrabia, bien originales ó bien en copia) "M.L. Señor: Fiado en la protección que me prometo de V.S. 'a cuanto pueda fomentar los intereses públicos de este reino, paso á sus manos por medio de mi secretario los documentos adjuntos instructivos del origen y progreso y estado actual de la empresa que á instancia de la ciudad de Fuenterrabia y desde el año 1644 se propuso este reino á efecto de establecer un comercio común con aquella república haciendo desde ella hasta San Esteban navegable el Vidasoa, variada al presente mediante la nueva concordancia de Fuenterrabia á incorporarse con Navarra con la cual se cortan en mucha parte las dificultades que al principio se reconocieron en la comunidad del comercio. Pero como acaso puedan subsistir algunas que aún alterado el primer proyecto tropiecen con las máximas de estado, por la íntima vecindad de este reino con la corona de(España) Francia, considerando á V.S. tan altamente instruido de ellas, me tomo la libertad de consultarlo sobre este punto, suplicándole prevenirme si su discreción contempla que yo pueda promoverlo de suerte que logre alguna aceptación en la Corte, porque no deseo fatigarla con ideas que aunque útiles al reino tengan el menor encuentro con las reglas de estado y gobierno.

Accediendo el Gobernador Militar á los deseos de la Diputación de Navarra, contestó en los siguientes términos: "Muy I. Señor: He leído con atención los papeles que V.S.I. se sirve remitirme en su apreciable carta del 25 y correspondiendo al singular favor que merezco á V.S.I. satisfago con los tres puntos siguientes: 1º que el proyecto de hacer navegable el rio Vidasoa y hacer carretera hasta San Esteban hallará tropiezo en la razón de Estado, porque sujetaríamos nuestros intereses al arbitrio de la Francia, siempre que estableciese aduanas sobre las márgenes en que se extiende su dominio y franquearíamos el tránsito de los Pirineos á las tropas de aquel soberano. 2º Que me parece imposible hacer á tan poca costa como manifiesta D. Alfonso Gonzalez, 27 diques y 7 leguas de camino carretero en pais fragoso, además que en rios de estrecho margen, entre montañas, sujetos á crecientes por liquidación de nieves, no solo se suspende por algunos meses el tráfico con notable daño del comercio sino que los estragos en diques y presas originan tan crecidos gastos que obligan á abandonar esta

especie de navegación terrestre. 3º Que hallo utilísima la unión que solicita Fuenterrabia, tanto para los intereses reales como para los de este nobilísimo y Real reino; y ojalá se pudiese encontrar modo de que la Provincia de Guipúzcoa propusiese igual conveniencia para que se estableciese un comercio libre en que se utilizarían los contratantes, y los Reinos de Aragón, Valencia y Cataluña, sin tropiezo de estado, sin detrimento del Real erario, sin abrir las puertas á las armas francesas y sin tanto coste como el canal del Vidasoa. No obstante, siendo este asunto de la mayor importancia hago presente a V.S.I. se debe consultar con los Ministros del Rey y en el interin cultivar las esperanzas de la ciudad de Fuenterrabia, respondiendo á sus Diputados que V.S.I. no puede resolver hasta que nuevos expertos le informen del coste que tendrá la carretera, los diques y su conservación."

Seguidamente el Gobernador Militar escribió al Marqués de la Ensenada, dándole cuenta de las negociaciones pendientes y añadía: "Nada mejor que V.E. conoce las ventajas que redundarán al Real erario y al gobierno político y militar, al aumento del comercio y al establecimiento de fábricas y al fomento de la industria, si se lograra la unión de Vizcaya, Alaba y Guipúzcoa con este Reino, dejando al arbitrio de V.E. colocar las aduanas sobre la Marina y confines de la Francia. No parece difícil este proyecto si se fomentan las ideas de Fuenterrabia, pues desde que se divulgaron en Bilbao y San Sebastian han escrito sus comerciantes á los de esta ciudad en términos que manifiestan sus temores, pero ya se hallan sin ellos por haber respondido esta Diputación á Fuenterrabia, no puede admitir la unión siendo insuperables las dificultades que se le ofrecen. No obstante los Diputados de Fuenterrabia, impelidos de la decadencia de su pueblo, y esperanzados en la piedad del Rey y en la benignidad y protección de V.E. han resuelto pasar á esa corte con todos los documentos. Anticipo á V.E. estas noticias por si fueren de su aprobación y quedo á las órdenes de V.E., etc."

De cuanto llevamos expuesto acerca de la canalización de este rio, se ve claramente el empeño insuperable que Fuenterrabia puso en este asunto en el transcurso de más de dos siglos, porque estimaba, á no dudarlo, que la situación económica del vecindario había de sufrir beneficiosa transformación, una vez que se hiciera afluir a su puerto el comercio de lanas de Aragón y Navarra, y en su obsesión de alcanzar a cualquier precio el objeto que se proponía y salir de una vez de la oposición que para conseguir sus fines le hacia San Sebastian con la protección de Guipúzcoa, con quien había compartido tantas y tan honrosas vicisitudes, para unirse á Navarra, antes de renunciar á sus propósitos de engrandecimiento comercial, que, por lo visto, quiso unir á los lauros alcanzados en la guerra. Esto es innegable después de las cartas que hemos copiado, y la única duda que puede quedar es si los representantes de Fuenterrabia estaban autorizados por dicho poder ó por instrucciones verbales que recibieran del Ayuntamiento, para llegar hasta el extremo indicado, ó si éstos se propasaron de las instrucciones recibidas, como Fuenterrabia alegó en su apoyo, cuando se dió cuenta de que Irún y demás pueblos de su jurisdicción aprovechaban aquella coyuntura para sacudir, a su vez, el yugo de la ciudad histórica, que hace tiempos acariciaban, permaneciendo fieles á Guipúzcoa y denunciando á la Provincia los proyectos de Fuenterrabia, al mismo tiempo que se hizo ostensible la oposición resuelta á tamaña ingratitud de algunos varones ilustres que vieron la luz primera en la Ciudad fronteriza y con cuya valiosa influencia creían contar para la consecución de sus designios.

Ya volveremos á ocuparnos de este particular cuando hablemos de Fuenterrabia; entonces será tiempo oportuno para tratar de todo lo que concierne á sus relaciones con Guipúzcoa, limitándonos aquí exclusivamente á lo que al Bidasoa atañe; diremos que, una vez más, quedaron frustradas las aspiraciones de Fuenterrabia, sea por razones de Estado, ó por la no conformidad de Navarra, ó por la oposición de Guipúzcoa y San Sebastian, ó por otros ignorados motivos.

Lo cierto es que cuatro años más tarde, en 1758, la Provincia mando representantes suyos á la Corte para que gestionasen que el comercio de lanas que por Navarra pasaba á Francia, se encaminase de nuevo á Pasajes ó San Sebastian, haciendo caso omiso de los que aspiraban á conducir este tráfico por el Bidasoa, y pedían para ello en el memorial presentado á S.M. que las lanas de Navarra al pasar á Bayona, pagasen los mismos derechos que se exigían en la aduana de Tolosa al entrar en Guipúzcoa, y, al contrario, cuando dicha mercancía venía á Guipúzcoa, pagase no más que lo que satisfacía hasta el presente al pasar por Navarra á Francia, lo cual, después de todo, parecia puesto en razón, y sin embargo, no fueron atendidas las aspiraciones de Guipúzcoa y San Sebastian, y las cosas siguieron como antes, dándose el caso de que por librarse de satisfacer los exorbitantes derechos que se abonaban en la aduana citada de Tolosa, las lanas que venían de Navarra para San Sebastian, se condujeran primero á Bayona, para traerlas desde allí embarcadas á la capital de Guipúzcoa.

Ya hemos dicho que en el año 1752 no pasó de proyecto el pensamiento de unir con buena carretera las ciudades de Pamplona y San Sebastian, pero se ejecutó más tarde, en el bienio de 1788 á 1790, con la apertura del camino que desde Tolosa se dirige por Lizarza á unirse en Illarrazu con el de Navarra, sólo que su construcción fué tardía para el comercio de lanas que motivó ésta obra, ya porque un reglamento publicado por el gobierno de 1789, excluía al puerto de San Sebastian de los señalados para la extracción de zqué género, pudiendo decirse que fué este el golpe final que mató las aspiraciones, ya muy amortiguadas, de establecer aquel comercio por los puertos de Guipúzcoa.

Tampoco tenemos noticias de que desde el año 1754, en que Fuenterrabia manifestó su ultimo intento de habilitar el Bidasoa para el arrastre de las lanas, se haya ocupado seriamente de la canalización de dicho rio, aunque no faltó más tarde quien considerase factible poner en comunicación el Mediterráneo con el Cantábrico, uniendo el rio Bidasoa con el Arga.

La carretera de enlace de Guipúzcoa con Navarra por la cuenca del Bidasoa, no se abrió hasta el año 1852 en que la hizo Navarra por su cuenta, aun en la parte comprendida en territorio guipuzcoano, por buscar la comunicación con Francia.

No parecerá inoportuno añadir aquí, que en diversas ocasiones se han utilizado las aguas del Bidasoa para el transporte de maderas de los montes de Navarra, situados en ambas orillas del citado rio. Por este medio se conducían hasta el pie de la ferrería de Urdanibia, sita en Fuenterrabia, y desde allí eran arrastradas por tierra, á traves del monte Jaizkibel, por el camino que se habilitó desde dicho punto, á Lezo en dos ocasiones; en 1764 para el arrastre del maderamen que la Real Compañía Guipuzcoana llevaba á Pasajes, y en 1782 por encargo del Ingeniero de Marina Don Vicente Pló, para conducir la madera destinada a la construcción de bajeles de la Real Armada, que en el citado puerto se hacían.

También conviene tener presente, que en los tiempos en que se inició la idea de la canalización del Bidasoa, y aun mucho más tarde, la región que inundaban sus aguas era mucho más extensa de la que ocupa en la actualidad.

Todos los terrenos designados con el nombre de juncales ó lezones, desde el puente de Endarlaza hasta Mendelu, no existían en su casi totalidad, y el resto, o sea la parte más próxima á las montañas, eran terrenos pantanosos, inundados por las mareas, cubiertos de juncos y alisos, sin que nadie los cultivase. No había á Endarlaza ni á Behobia más paso que el de la montaña, y el agua se enseñoreaba de todo el valle.

En la parte que corresponde al termino de Fuenterrabia, no es menor la zona que se ha restado al Bidasoa con las tierras de aluvion de formación moderna. Hasta el año 1565, nadie penso en cercenar sus dominios al agua que campaba por sus respetos desde el pié de Mendelu, entonces Mendelo, Zubieta-azpi, Loibiaga, Junquera, Undanibia, Zarautzenea, hasta el término de Argelot, donde se levantó más tarde el actual convento de Capuchinos.

Por eso, en aquellos tiempos, el camino de enlace de Fuenterrabia con Irún, se dirigía desde Mandobidea ó por la ermita de Nuestra Señora de Gracia, mal llamada de Santa Engracia, á coger la montaña para seguir por Urdanibia á Zubieta en donde había unos puentes que le dieron nombre, y salir á Mendelu, y de allí por Zubimusu á Irun. Dicho camino, abierto en sitio sumamente agreste y poblado en toda su extensión por ambas orillas, de muchos árboles y maleza para dificultar el paso de las tropas enemigas que se dirigiesen á cercar la plaza de Fuenterrabia, era de muy difícil acceso, y así se comprende que en 1476, las tropas francesas mandadas por Amán en número de 40.000 combatientes, tardasen 40 días en recorrer la distancia que separa á Irún de Fuenterrabia, y que los soldados enemigos que sitiaban esta última plaza, se vieran continuamente asaltados por los hijos del país al atravesar este camino.

Para obviar los muchos inconvenientes que ofrecía aquella vía, se hizo á mediados del siglo XVI entre Amute y Mendelu, una serie de pilares de piedra sin mortero, y tendiendo sobre estas columnas unos maderos á guisa de puente, se habilitó para los peatones un camino mucho más breve que el anterior, utilizable solamente en baja mar por su poca altura. Más tarde se completó con una pared de piedra el trayecto expresado, dejando en Amute un puente largo para el paso de las aguas del arroyo, y el año expresado de 1565, se pensó en levantar este dique para que en alta mar no penetrara el agua por encima, yxsanear toda la vega comprendida entre este camino y la montaña. A este fin se elevó un escrito al Rey, pidiéndole autorización á este efecto y suplicando que contribuyese con alguna cantidad á la realización de la obra, y para inclinar su ánimo á favor del indicado proyecto, se le decía que poniendo aquellas tierras en disposición de ser cultivadas, se cosecharian en ella de once a doce mil fanegas de trigo, que bastarian para la provisión de la gente de guerra que hubiera de guarnición en la villa, y se cogeria además tan gran cantidad de cañamo, que seria suficiente para proveer toda la jarcia que necesitasen las reales armadas.

No eran buenos aquellos tiempos, en que todos los contornos de las plazas militares se supeditaban á la guerra, para introducir ninguna mejora que no redundase en beneficio directo de la

fortaleza, y á pesar de que en el escrito se tuvo cuidado de expresar que los beneficios que se obtuvieran serian para la guarnición de esta plaza y para las escuadras reales, no por eso hallaron apoyo alguno las gestiones practicadas entonces en Fuenterrabia, como no hallaron tampoco las que llevo á efecto en 1609, por cuya razón hay que acudir á tiempos más cercanos á los nuestros, como veremos al hablar de Fuenterrabia, para saber como se fueron estrechando los limites del Bidasoa en la parte comprendida entre Mendelú y la muralla de Fuenterrabia, con inclusión de la vega que existe entre Nuestra Señora de Gracia y el antiguo molino de Chiplau. La única tierra cultivable que habia entonces en la vega de Fuenterrabia era el puntal, cuyo nombre figura en los documentos mas antiguos del archivo de esta Ciudad; aunque es posible que no tuviera toda la extensión que tiene en el dia. Sin duda, su formación se debe más que á la mano del hombre, al curso que seguia la corriente del Bidasoa.

Tambien en la parte de Francia, entre Behobia y la playa de Hendaya, es muy considerable la extensión de terreno arrebatada al Bidasoa y convertida en parte en magnificas vegas de cultivo, y otra parte en asiento de la estación ferroviaria de Hendaya y ensanche de la parte de Ondarraitz.

DE LA GEOGRAFIA DEL PAIS VASCO-NAVARRO -
Guipúzcoa - por DON SERAPIO MUGICA

=====

LA ISLA DE LOS FAISANES

Cercada por un cinturón de piedra que la ampara contra el embate de las aguas, brota la islita de este nombre del fondo de la ría Bidasoa cubierta de vegetación y arbolado, cual planta acuática asentada en tiesto de grandes dimensiones.

Al año 1522 se remonta la primera noticia que tenemos de esta isla y desde entonces, á pesar de sus diminutas proporciones, ha adquirido gran renombre en las historias de España y Francia, especialmente por las entrevistas que personas de la familia real de ambas naciones, ha celebrado en dicha isla. Sin embargo, hay que advertir que no todos los hechos de este género ocurridos en la ría Bidasoa se han llevado 'a cabo en la isla de los Faisanes, como equivocadamente nos refieren la mayor parte de los autores que se ocupan de aquellos hechos.

Entre otros recuerdos memorables de esta isla, se halla el de haber sido designado para campo de desafío pendiente entre el prisionero de Pavia D. Francisco I, Rey de Francia y el Emperador D. Carlos I de España, el año 1528, á consecuencia de la entrevista celebrada en Burgos entre el Emperador y el Alcalde de Fuenterrabia D. Miguel Sanchez de Venesa, tan pronto como el primero recibió el cartel de desafío del Monarca francés, duelo que no llegó a efectuarse, como es sabido.

La primera vez que aparece utilizada, de una manera cierta, la isla de los Faisanes, como teatro de acontecimientos realizados por personas de la familia real, fué el año 1659. En esta fecha se levantó una casa en el centro de la isla para celebrar las famosas conferencias del Cardenal Mazarino y D. Luis de Haro, ambos primeros ministros y privados de los reinos de Francia y España. Las conferencias duraron desde el 16 de Agosto hasta el 15 de Septiembre y su objeto fué ajustar la paz entre ambas naciones, paz que fué luego titulada "de los Pirineos", y concertar el matrimonio de D. Luis XIV con la Infante de España D^a Maria Teresa, enlace que se llevó á cabo con inusitada pompa el siguiente año. Al efecto salieron procesionalmente el Rey D. Felipe IV y la Infanta D^a Maria Teresa de Madrid el 15 de Abril de 1660 con lucido y numeroso séquito, y entraron en Guipúzcoa por Salinas el 5 de Mayo, llegando a San Sebastian el día 11, donde permanecieron todo el mes, mientras se terminaban en la isla las nuevas conferencias que los dos citados plenipotenciarios venían celebrando. El 31 de Mayo se celebró la última, y el martes 1^a de Junio entraba en San Sebastian correo despachado por D. Luis de Haro con cartas en que daba cuenta á S.M. de lo resuelto y ajustado el día antecedente, y en que le decía que, siendo servido, podría no dilatar más el pasar á Fuenterrabia. Transcurrió aquel día en reunir los carruajes derramados por diferentes lugares y en hacer los preparativos de viaje, y el día 2 se trasladaron á Fuenterrabia, con gran fausto y suntuosidad, el matrimonio concertado entre la Infanta D^a Maria Teresa y D. Luis XIV de Francia, á quien representó en aquel

acto D. Luis de Haro. El día siguiente 4, era el señalado para que se viesen en la isla de los Faisanes el Rey de España y su hermana la Reina madre de Francia, y se verificó la entrevista en la forma que estaba preparada, en la casa que previamente se levantó en aquel lugar con diferentes compartimientos, lujosamente alhajados por ambas naciones, para sus respectivas familias reales. Se designó el día 6 para que se vieran los dos Reyes de España y Francia en la isla, y confirmasen mediante juramento solemne la paz que se había convenido. A primera hora de la tarde de dicho día salió de San Juan de Luz la familia real de Francia, y á las tres abandonaron á Fuenterrabia el Rey y la Infanta de España, quienes llegaron á la isla un poco antes que los Monarcas de la nación vecina. Gran número de guardias y gentio inmenso de ambas naciones ocupaban las dos orillas de la ría, ofreciendo un golpe de vista verdaderamente seductor entre aquella muchedumbre el brillo de las armas y la esplendidez de los uniformes. Cuando todo estuvo dispuesto, entraron los dos Reyes á la vez, cada uno por su puerta, en unión de la Reina madre y de la Infanta, á la pieza destinada á las vistas y juramento, y con las ceremonias de ritual en estos casos, se prestó el juramento y se firmaron los capitulos jurados. Después de tan solemne acto, volvió D. Felipe IV con su hija á Fuenterrabia y la familia real francesa á San Juan de Luz. El día inmediato 7, volvieron á reunirse en la isla, acudiendo los Monarcas franceses, rodeados de un boato y de una esplendidez verdaderamente orientales, y los nuestros navegando por el Bidasoa en gabarras doradas, cerradas de cristales y cubiertas de brocado blanco con rayos dorados, remolcados por tres barcos cada una con remeros vestidos de damasco carmesí. Una hora duró la entrevista que celebraron ambas familias reales, con igual ceremonial que el día antecedente, y al levantarse y tomar de la mano la Reina madre de Francia á la Infanta de España, se dió cuenta D^a Maria Teresa de que era esta la última ceremonia que le habia de apartar del lado de su padre, y arrojándose á sus piés le cogió de la mano y besándola repetidas veces, la tuvo un rato junto á su boca, regándosela con muchas lágrimas é impresionando de tal modo con sus ternuras á la Reina madre y demás personas que asistieron en la sala á tan conmovedor acto, que causó en todos los presentes llanto general. Después de esto, los Reyes de Francia con D^a Maria Teresa fueron á pernoctar a San Juan de Luz, á donde llegaron ya de noche, y Felipe IV vino á Fuenterrabia, de cuya ciudad partió el día inmediato 8 para Oyarzun, donde comió para ir a pernoctar a Hernani. El 9 fué á Tolosa, el 10 á comer a Villafranca y dormir en Villarreal, el 11 por Oñate á Mondragón, el 12 á comer á Salinas para abandonar por la tarde el territorio gripuzcoano.

En la misma isla se hicieron el 9 de Enero de 1722 las entregas de la Infanta D^a Maria Ana Victoria para Luis XV y de la Princesa de Montpensier D^a Luisa Isabel de Orleans, que venia de Princesa de Asturias a casarse con el principe D. Luis.

Así bien el 13 de Enero de 1745, en el mismo lugar se hizo entrega de la Infanta D^a Maria Teresa para el Delfin.

Por último el Infante D. Francisco de Paula y su esposa visitaron la isla el 28 de Julio de 1830.

Cuando coinciden las grandes mareas del Cantábrico con las avenidas del Bidasoa, cambia frecuentemente la corriente de este río, rellorando en ocasiones lo que en otras desgata y destruye, y esto sucedía en mayor escala en tiempos pasados, en que las márgenes de la ría no estaban limitadas y aseguradas con la consistencia de ahora. Buena prueba de ello es el estado en que se encontraba dicha isla neutral cuando se hizo el "Tratado de límites" de 1856, en que habiendo desaparecido casi por completo, arrastrada por las aguas, dió motivo á que los comisarios de ambas naciones que entendían en la confección del convenio, en el párrafo 3º del artículo 27 de dicho Tratado, dispusiesen lo siguiente: "Los dos gobiernos adoptarán de común acuerdo, las medidas que juzguen oportunas para preservar la Isla de los Faisanes de la destrucción que la amenaza y ejecutar en ella, por gastos iguales, los trabajos que se estimen útiles para su conservación y embellecimiento". En virtud de este plausible acuerdo, se le dió á la isla una forma ovalada que se proponga en la dirección del curso del río, cercándola de un dique de piedra, y se levantó en el centro en recuerdo de las conferencias de 1659, una columna cuadrada de piedra sillar, que tiene todo el aspecto de un modesto panteón de familia, mejor que el de un monumento conmemorativo, levantado con fondos de dos naciones.

Lleva esta columna cuatro inscripciones. Las de las dos caras que miran á Irun y puente de Behobia, dice así:

MDCCCLXI.

En la parte que mira a España, dice:

EN MEMORIA DE LAS CONFERENCIAS DE
MDCLIX
POR LAS CUALES
DELIPE IV Y LUIS XIV
CON UNA FELIZ ALIANZA
PUSIERON TERMINO
A UNA EMPEÑADA GUERRA
ENTRE SUS DOS NACIONES
RESTAURARON ESTA ISLA
ISABEL II, REINA DE LAS ESPAÑAS
Y
NAPOLEON III EMPERADOR
DE LOS FRANCESES
EN EL AÑO MDCCCLXI.

=====

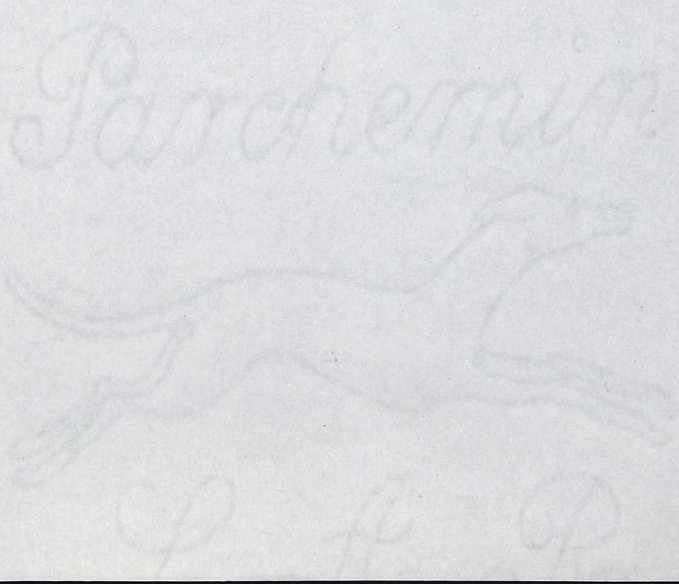
Por el lado del monumento que mira á Francia, se lee la misma inscripción en francés que dice así:

EN MÉMOIRE
DES CONFERENCES DES MDCLIX
PAR LES QUELLES
LOUIS XIV ET PHILIPPE IV
PAR UNE HERÉUSE ALLIANZE
MIRENT FIN
A UNE LONGUE GUERRE
ENTRE LES DEUX NATIONS
NAPOLEON III EMPEREUR DES FRANÇAIS
ET
ISABELLE II, REINE DES ESPAGNES
ONT RETABLI CETTE ILE
L'AN MDCCCLXI.

Concluiremos estas breves líneas á la renombrada isla de los Faisanes, simpática por los actos de paz y concordia llevados á cabo en su territorio por ilustres personajes de elevada alcurnia y seductora por el pintoresco aspecto que ofrece á los que la visitan, copiando lo que Chateaubriand decia en su obra titulada CONGRESO DE VERONA, usando de las palabras de Bossuet: "¡Oh isla pacífica en que deben acabarse las disputas de dos grandes imperios, á quienes sirves de límite! ¡Oh isla para siempre memorable!

SERAPIO MUGICA

EUSKALERRIAREN ALDE - 1913



DESAPARECEN LAS GABARRAS DEL BIDASOA

Sólo quedan tres gabarras en el estuario del Bidasoa. Una de ellas propiedad de Ignacio Arburu, del barrio de la Costa, remontó esta primavera por última vez la regata de Jaizubia quedando varada para siempre en el molino de Urdanibia.

Las otras dos pertenecen a Gregorio Olasagasti de la casa Gure-Atseguña de Amute y a José Aguirre del mismo barrio. A estos fos populares "costarras" les ha correspondido la triste gloria de ser los últimos gabarreros del Bidasoa. Sus gabarras fondean en el puerto de Amute y vávirán lo que sus dueños vívan.

Es difícil imaginar el Bidasoa sin gabarras. Durante siglos esta embarcación ha constituido el elemento más característico de su paisaje. Desde el puntal de Fuenterrabia hasta las "ibaias" de Endarlaza, cientos de gabarras han surcado las aguas de nuestro río realizando toda clase de trabajos.

La mayoría de los edificios de Irún y Hondarribia, hasta bien entrado nuestro siglo, han sido construidos con la ayuda de las gabarras que extraían arena y grava de las playas Txingudi, Playaundi, Izpeta, Pasaxia, etc... Las tejeras de Biriatu, Ventas de Irún, Muñoa de Jaizubia, las canteras del Jaizkibel y Behobie, los robledales de Vera, Txoldoko, Gaña de Urruña y Urdanibia de Irún, han dado trabajo a generaciones de gabarreros, transportando y descargando ladrillo, teja, piedra y madera en los puertos de Santa Engracia, Amute, Zubimuxu, Azken-Portu, Santiago, Anzarán, etc...

La gran extensión de tierras ganadas al río durante siglos, los cerrados de Alzukay, Osinbirimbil, Ribera, Plataundi, San Pablo etc., con su intrincado sistema de lezones, canales, trompas y caminos de sirga, han sido posibles, gracias a estas embarcaciones.

Desaparecidas hace muchos años las jolas y, a principios de siglo las alas, hoy nos toca despedirnos de las gabarras, embarcaciones utilizadas durante siglos por reyes, peregrinos, viajeros, pescadores, campesinos y contrabandistas. Hoy sólo son el entrañable recuerdo de una generación que ha tenido la fortuna de conocer a los últimos gabarreros del Bidasoa.

JAIME RODRIGUEZ SALIS

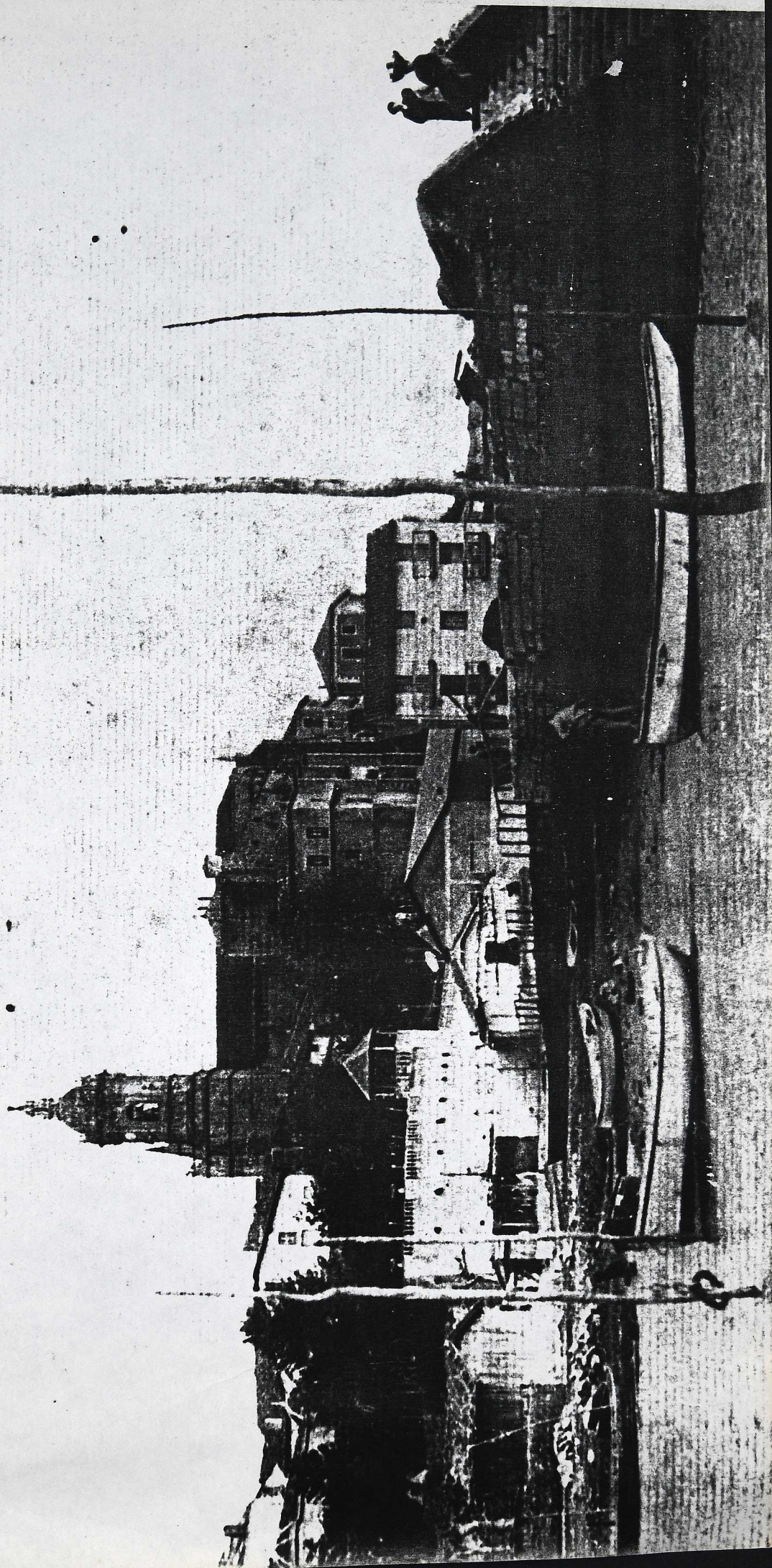
Por la transcripción -
Florentino Portu

(Publicado en la Revista
BIDASOAN, de Junio 1983.)



Foto obtenida por el autor de este
libro. 18 de Mayo de 1982 .

Fuenterrabia. — El Desembarcadero



NAUFRAGIOS - AHOAGADOS
=====

"En treze vino la nueva y se hizo la conmemoración en catorze de Febrero del año de mil y seiscientos y cincuenta y tres de haverse muerto; o aogado en asturias o en Vizcaya Miguel de Berrotaran Arzu; tenia antes dispuesto su testamento en uno con su muger Catalina de Aduna en veinte de Junio del año mil y seiscientos y cincuenta y uno ante Gabriel de Abbadia y dejaron las mandas siguientes:

Ytem dejamos por mandas pias y graziosas para las animas del purgatorio a dos ducados.

Para las cassas de Jerusalem a cada dos reales.

Para rescate de los Cautibos Xprtianos que estan en tierra de moros de a cada dos reales.

Y las demas mandas pias que los fieles por devozion acostumbren hazer assi en la parroquial como sus cofrarias y hermitas dejamos a disposicion de Martin Berrotaran nuestro hermano; que este es nuestra boluntad - Son seis reales ="El L^o Abbadia."

=====

"En treze de Noviembre de mill y seiscientos y cincuenta y ocho vino la nueva de haverse aogado Diego de Argaiz y todos los demas que estaban con el, en el Navio que se fue a pique - no se sabe aya testado.="

=====

"En tres de Febrero de mil seiscientos y noventa y ocho se hizo el aniversario de Juan de Berrotaran Arsu y no testo porque se aogo en la Barra."

=====

"En catorze de Maio de mil setecientos y quatro se hizieron los aniversarios de Carlos Yrivarren, Miguel de Sagarzazu, Joseph de Yansi y Fermin de Alverro, quienes se haogaron en la barra de Lisboa. No testaron.

En el mismo naufragio se haogaron Alonso de Larramendi, y Martin Sanz de Matute. No testaron - y Francisco de Laborda se haogo con ellos - D. Dionisio de Arsu"

=====

"En veinte y veinte y uno y veinte y dos de Setiembre de mill setezientos y treinta y uno se hizieron en esta Parroquial los aniversarios de Dionisio Salaverria, Baltasar de Vidaurre, Phelipe de Ygentea, Andres de Requeiza, Pedro de Altuna, Joseph de Yanci, quienes bolviendo desde Pasage a esta Ciudad en una chalupa el dia catorce de este dicho mes se aogaron. No testaron. - D. Dionisio de la Portilla.="

"El dicho dia veinte y cuatro de Diciembre de mil setezientos y treinta y tres se hizieron en esta Parrochial los aniversarios de Juan Joseph de Echeverria, Martin de Noguera y Santiago de Noguera que se aogaron en la barra de este puerto. No testaron - Dn. Dionisio de la Portilla.

=====

"En treze de Setiembre de mil y setezientos treinta y cuatro se hizieron en esta Parrochial los aniversarios de Nicolas de Oyanguren, Thomas de Elizalde, Felix de Yarzagaray, Miguel Antonio de Bausifena y San Juan de Ygartua, que se aogaron en la barra de esta Ciudad y puerto, y de ninguno de ellos se ha descubierta testamento. = Dn. Dionisio de la Portilla."

=====

El dia primero, segundo y tercero del mes de Octubre de mill setecientos y treinta y seis se hizieron en esta Parrochial los aniversarios de Fhelipe de Sorondo, Domingo de Sorondo, Capn. Andres de Alzugaray, Manuel de Odriozola, Juan Miguel de Yarza, Antonio Gonzalez y Miguel Joseph de Alcorta, que juntos se aogaron en la concha de esta Ciudad el dia veinte y siete del mes proximo pasado de Septiembre. No testaron = D. Dionisio de la Portilla.="

=====

"En dos de Octubre de mil setecientos y quarenta y dos se hizieron las entraticas de Fermin Ortiz de Pancorbo, el Capitan Pedro de Alzugaray, Miguel Ygnacio de Sorondo, Francisco Antonio de Yrigoyen, Martin de Ansotegui, Diego de Yrurita y Francisco Antonio de Osta, quienes aviendo salido a corso en la fragata nombrada Ntra. Señora del Coro ha mas de un año, no se ha tenido notizia alguna de ellos, y en dictamen comun se consideran aogados. = No ay testamento de alguno de ellos - Dn. Dionisio de la Portilla."

=====

"En nueve de Octubre de mil setezientos y quarenta y dos se hizieron las entraticas de Joseph de Yrigoiti, Antonio de Oyanguren, Miguel Francisco de Ypardegui, Francisco Antonio de Susperregui, Joseph de Gorostiola y Martin de Yrigaiti, quienes aviendose embarcado para el Corso en la fragata nombrada Ntra. Señora del Coro, no se ha tenido notizia alguna de ella, y se consideran aogados. = No ay testamento de alguno de ellos - Dn. Dionisio de la Portilla.="

=====

"En nueve de Julio de mil setezientos y cinquenta fue sepultado en esta Parrochial Dn. Joseph de Ollo, quien padezio la desgracia de aogarse en la ria de esta Ciudad, y no se tiene notizia de que hubiese otorgado testamento alguno. - Dn. Dionisio de la Portilla.="

=====

"En quatro de Abril de mil setezientos y cinquenta y tres se hizo en esta Parrochial la Primera funsión de aniversario publicos por las almas de Domingo de Sorondo, Francisco de

Urdanibia mayor y de Lazaro de Berrotaran, quienes en la tarde de ayer se ahogaron en la barra de este puerto, y de ninguno de ellos se presume aya testamento. = Dn. Dionisio de la Portilla.="

=====

"En veinte y uno de Agosto de mil setecientos y ochenta fue sepultado en esta Parroquial Roque de Echeverria Justiz, quien tubo la desgracia de ahogarse en la Ria de esta Ciudad. No testo y firme = Dn. Roque Jacinto de Salazar.

=====

"En veinte y siete de Abril de mil setecientos y ochenta y nueve se hizo en esta Parrochial la entratica o primer sufragio por el Alma de Gregorio de Aseguinolaza marido legitimo de Francisca Antonia Olaizola de edad de cinquenta años por haverse ahogado en las Peñas del Castillo del Higuer. = No testo. = y firmo - Dn. Roque Jacinto de Salazar.="

=====

"En veynte y cinco de Agosto de mil ochocientos diez y seis fué sepultado en esta Parroquial José Vicente Urtizberea, de edad de diez y nueve años. Soltero: tubo la desgracia de caer al mar estando pescando á su orilla sobre unas Peñas o Rocas y le sacaron ahogado. = Dor. Dn. Manuel Fermin de Elizaga.="

=====

"En diez y seis de Mayo de mil ochocientos diez y siete se hicieron en esta Parroquial los funerales de Francisco Antonio Berra, soltero de edad de unos veynte y tres años, que segun noticias murió ahogado navegando de Yndias a España. = Dor. Dn. Manuel Fermin de Elizaga.="

=====

"En quatro de Noviembre de mil ochocientos diez y ocho se hicieron en esta Parroquial los funerales de Dn. Miguel Sansinenea, natural de esta Ciudad, marido de D^a Josefa Antonia Urrutia, naufragó segun noticias hace diez años en la costa de China, a la edad de unos treinta y seis años. = Felix Antonio Salcedo.="

=====

"En primero y dos de Julio de mil ochocientos treinta y nueve se celebraron los oficios acostumbrados en esta Yglesia Parroquial de Sta. Maria de la Ciudad de Fuenterrabia por Francisco Michelena marido de Josefa Dionisia Berrotaran naturales y vecinos de esta Ciudad quien naufragó en la Costa de San Juan de Luz el veinte y ocho de Junio de este mismo año, tenia treinta y seis años = Tomas Antonio de Yrigoyen.="

=====

"Dia 8 de Mayo de 1873, se celebraron oficios funebres en la Yglesia Parroquial Sta. Maria de esta Ciudad de Fuenterrabia, Provincia de Guipuzcoa, Obispado de Vitoria, Corpore absente por Gabriel Oronoz, pescador, de 62 años de edad hijo legitimo de Manuel y Antonia Aristivain, marido de Guadalupe Alza y Zuza-ya, naturales de esta Ciudad, el cual naufragó á seis millas de distancia el dia seis del corriente.= Y por ser verdad lo firmo fecha ut supra. = José Joaquin Ollo - Vicario.="

"Asi bien se celebraron oficios fúnebres, por los tambien naufragos del dia 6.

Felix Oronoz, soltero de 23 años, hijo de Gabriel y Guadalupe Alza (oficios dia 8)

Jose Ramon Lecuona, soltero, de 29 años, hijo de Luis y Toribia Aguirre (dia 8)

Jose Felipe Oronoz, soltero, de 20 años, hijo de Simon y de Maria Juana Echenagusia (dia 8)

Jose Maria Salaverria, viudo de Capixta Emparan, de 45 años, hijo de Felix y Vicente Sein (dia 9)

Acisclo Amunarriz, de 47 años, hijo de Pedro y de Francisca Yñarria, marido de Regina Yridoy Aramendi (dia 9)

Cirilio Amunarriz, de 16 años, pescador, hijo de Acisclo y Regina Yridoy (dia 9)

Jose Gerardo Berra, 46 años pescador, hijo de Francisco y Carmen Ferran, marido de Ramona Aristizabal e Ygareta (dia 9)

Jose Tife, pescador, de 55 años, hijo de Crispin y Maria Dominica Aramendi, marido de Josefa Echeverria y Zuzuarregui. (dia 10)

Robustiano Tife, pescador, de 18 años hijo de Jose y Josefa Echeverria (dia 10)

Javier Tife, pescador, patron de la lancha San José de 44 años, hijo legitimo de Crispin y Maria Dominica Aramendi, marido de Robustiana Sagarzazu Goñi (dia 10)

Severino Sagarzazu, soltero, pescador, de 26 años hijo de Juan Miguel y Josefa Antonia Goñi (dia 10)

NAUFRAGIO DIA 16 de Octubre de 1883

El Sr. Presidente dio lectura a una relación que habia formado por la trista desgracia ocurrida en la lancha de pesca Santo Tomás que salió al mar el dia quince del actual y que como no ha vuelto se le cree perdida en cuya relación se hallan detalles de los nombres de los naufragos y personas que han quedado en las respectivas familias y propone imprimir doscientos ejemplares de dicha relación con otros tantos oficios de remisión para pasar a las autoridades que se crean convenientes y el Ayuntamiento por unanimidad acuerda en todas sus partes, esta humanitaria idea de su presidente.

Encabeza suscripción con 1.000 pesetas

S.M. el Rey envió mil pesetas, Don Alfonso XII y 500 pesetas la Reina Madre Doña Isabel Segunda.

El Sr. Obispo remitió 29.381 reales y 35 centimos, para socorrer a las familias de once naufragos.

En la sesion celebrada por el Ayuntamiento de San Sebastian, el dia nueve de Noviembre de 1883, bajo la presidencia

de su alcalde don Nemesio Aurrecoechea, se leyó una comunicación del alcalde de Fuenterrabia en la que daba cuenta del naufragio de la lancha "Santo Tomás" de dicho puerto, suplicando se abriese una suscripción a favor de las familias de los naufragos. El presidente manifestó que autorizaba a dichas familias a postular en nuestra ciudad encabezando el Ayuntamiento la suscripción de referencia con la cantidad de 500 pesetas. la Diputación ha contribuido a dicha suscripción con 875 pesetas habiendo por otra parte pedido nota de las criaturas de los desgraciados tripulantes para asignarles a todas y cada una de ellas un real diario.

Distinciones, al alguacil Jose Maria Tife, que ingresó en la Orden civil de Beneficencia por el acto heroico llevado a cabo, salvando de una muerte inminente en las aguas del Bidasoa a una niña del Farmacéutico Don Primo Fernandez, la tarde del día 10 de Agosto de 1851.

Sesión 25 Abril 1880 - Una cuenta del alguacil Crispulo Tife de nueve pesetas por la conducción del cadaver de Pedro Antonio Goicoechea que pereció ahogado en la noche del 19 al 20 de Abril 1880, por el naufragio ocurrido en la lancha de pesca "Trinidad" que patroneaba."

"El 1º de Noviembre de 1884, varios tripulantes en la trainera ANACLETO, salieron á la mar á ver una ballena. Al regresar á Fuenterrabia á las cinco y media de la tarde, un golpe de mar volvió la embarcación quilla arriba, en la misma barra, dispersando á sus tripulantes en direcciones opuestas. Al llegar á puerto los que se salvaron, notaron la falta de dos, Miguel Echegoyen, de 43 años, vecino de Irún, y Rufino Berrotaran, niño de 11 años. Se extendió la nueva por el barrio de la Marina con la celeridad del rayo y aquellos rudos habitantes, incapaces al parecer de sentir llorar, se tiraron á la calle en un momento, impulsados por el dolor, dejando despobladas sus viviendas para correr ansiosos al muelle, llenando el espacio con sus quejidos y dando lugar á escenas conmovedoras, que, al menos interesado, oprimian el corazón.

Aún parece que resuena en mi alma el eco de aquél grito angustioso de los padres de Rufino: !AKABO GURE MUTILL CHIKIYA, AKABO BETIKO! "¡Acabó nuestro pequeño, acabó para siempre! y la contestación que daban llorando en voz alta las mujeres que les rodeaban: EZ, EZ, AMA BIRJINA GUADALUPEKOAK, EZ DU ORLAKORIK NAIKO. "No, no. La Virgen de Guadalupe no quedará tal cosa"

En un momento se aprestaron dos lanchas para salir en socorro de los naufragos, tripuladas por Ricardo Larrete y José Berrotaran, padre de Rufino, con quien estaba en el momento del naufragio.

Nunca los marinos de Fuenterrabia, al pasar por el punto de donde se divisa la ermita de Nuestra Señora de Guadalupe, dejan de rezar á su Virgen predilecta, descubriéndose ante su grandeza, pero aquella noche lóbrega y triste debieron ser extraordinarios el ruego y las preces dirigidos á la Madre de Dios, por aquellos tripulantes que en débil barquichela salían á la inmen-

sidad del mar, no tanto con la esperanza de salvar á los hijos y hermanos de sus entrañas, cuanto con el temor de ser sepultados en el abismo por las embravecidas olas que hacia un momento habian causado dos victimas muy cerca del aquel sitio.

Fuera ya de la barra, caminaban ambas lanchas sin alejarse mucho la una de la otra, y mientras unos remaban dirigiendo las barcas hacia Ondarraiz, llamaban los otros á voz en grito á Miguel y á Rufino, esperando en vano la respuesta con el oido atento y el alma helada de espanto. Al rato en el punto llamada "Santa Ana", divisaron la lancha naufragada que, quilla arriba, era juguete de las olas. Acercaronse á ella, y al tomar disposiciones para darle la vuelta, oyeron una voz infantil que desde adentro gritaba con emoción. ¡AITA, aita! ¡Padre padre! Reconocieron todos á Rufino, á quien le consideraban muerto, y al colocar la lancha en su posición natural, apareció éste sano y salvo, abrazando y besando á sus salvadores, que lloraban como niños al presenciar la tierna escena que se desarrollaba entre padre é hijo.

Aquel bendito padre naufragó en la barra juntamente con su hijo, ganó la orilla á nado, marchó de seguida al puerto, cogió una lancha y, sin tiempo para mudarse de ropa, salió al mar á buscar á su hijo. Es un acto heroico que merece consignarse en su honor.

Lo sucedido con el muchacho, se explica fácilmente. Al naufragar la lancha y colocarse quilla arriba, se agarró al banco ó tosta y sentándose en él, en posición inversa, quedó con la cabeza arrimada al fondo de la trainera. Como el agua no llegaba hasta aquella altura y tenia aire suficiente para varias horas, el muchacho se defendió perfectamente con una serenidad impropia de sus pocos años.

Con la satisfacción que es de suponer, emprendieron todos la vuelta al puerto, pero ¡ay! esta no era completa. ¡Faltaba el otro compañero, Miguel Echegoyen!.

SERAPIO MUGICA

.....

El dia 4 de Mayo de 1855, hubo un naufragio en las proximidades de Socoa, donde perecieron cuatro pescadores.

=====

En la madrugada del 6 de Marzo de 1886, pereció ahogado Geronimo Echave Arbide.

8 de Diciembre de 1888 - Que se abra suscripcion para aliviar a las familias de los naufragos de la lancha de pesca "Liberato" Manuel Berrotaran y Martin Aguirre encabezando el Ayuntamiento con 125 pesetas.

Sesion 19 de Mayo de 1889 - A la vista de la desgracia y pobre situación en que ha quedado Fernanda Amunarriz, viuda de Nemesio Perez, por la perdida de su hijo mayor de catorce años pereciendo ahogado por naufragio de la trainera "Susana" acuerda socorrer a dicha viuda con cincuenta pesetas.

NAUFRAGIO

Gorosabel - Tomo V. - "Ocurrió el año 1789 el naufragio de un barco dinamarqués en la costa de Fuenterrabia. Apenas se tuvo noticia de este acontecimiento, el Alcalde de la misma ciudad acudió á prestar toda la ayuda y socorro posibles a la gente de su tripulación, á salvar las velas, cables y cuantos efectos se podian del mismo barco varado entre las rocas.

Todos los auxilios posibles estaban pues prestados por aquella autoridad local y cuantas diligencias judiciales correspondia formar en el asunto se podian considerar por terminadas. En tal estado de cosas ocurrió que uno de los cónsules, ó sea vocales del tribunal del consulado de San Sebastian, en virtud de comisión especial de este se presentó con su escribano á reclamar el conocimiento del naufragio, con entrega de todos los autos para su prosecución según las ordenanzas. Pero el Alcalde de Fuenterrabia no reconoció en dicho consulado semejante jurisdicción en el caso, y de aqui una competencia formada ante el Supremo Consejo de Castilla, resuelta el 30 de Julio del mismo año. "Se declara, que el Alcalde ordinario de la Ciudad de Fuenterrabia en haber prestado los servicios-auxilios convenientes para salvar el buque y sus efectos, como en la providencias que ha tomado para su custodia y distribución á los interesados de conformidad con estos, no se ha excedido del uso de sus facultades; y en atención á tener concluidas cuantos procedimientos exigia el caso, remítanse al consulado de San Sebastian los formador por dicho Alcalde, á fin de que sobre averias de los géneros, pago de fletes, ajustes entre el capitan, pilotos y tripulación, ó sobre cualquiera otra contienda en materia de comercio, que á instancia de partes se suscitase por recurso ó incidente, la sustancie y determine conforme á derecho."

No satisfecho de esta declaración, el cónsulado suplicó de ella ante el mismo Consejo Real, con cuyo motivo cruzaron nuevos escritos con difusos razonamientos. Consta que este expediente continuaba todavia ventiliándose con calor en 1801, sin que aparezca el resultado definitivo que hubiese tenido; y lo más probable es que unido al general, que pendia sobre el mismo asunto de la jurisdicción de los demás pueblos de la costa, se hubiese suspendido su resolución hasta dictarla en este. Aparece sí que por los años de 1806 y 1807 se trató de hacer una transacción entre la provincia y el consulado, pero no se realizó.

=====

NAUFRAGIO EN FUENTERRABIA

"La noche del 4 al 5 de Enero el vaporcillo Constantino Chikiya, tripulado por catorce marinos de Fuenterrabia intentó atravesar la peligrosa barra que separa el mar del puerto. Pero los pescadores ondarrabitarras no la pudieron cruzar con el éxito de otras veces: las olas arrancaron del vapor algunos de los tripulantes, el resto fué impotente para manejar la embarcación en forma debida, el temporal venció y de los catorce tripulantes se ahogaron doce: los otros dos pudieron llegar vivos, tras enormes esfuerzos, a la playa.

En cuanto el vecindario se repuso de la honda impresión que le causó la tragedia, comenzaron a ser organizadas las exequias fúnebres por las almas de los muertos y se empezó a llamar en las puertas de la caridad para llevar alivio material a las familias de los náufragos.

El día 7 se celebraron los funerales organizados por el clero parroquial de la ciudad: asistió enorme gentío. El día 14 tuvieron lugar con gran pompa las exequias fúnebres organizadas por el Ayuntamiento.

La Caridad se ha mostrado espléndida una vez mas en esta ocasión. Las veladas benéficas, las suscripciones, las recaudaciones diversas han dado excelente resultado: pasan ya de 30.000 pesetas las que hay recaudadas para ser distribuidas entre las familias de los náufragos. - AUSKAL-ERRIA - Enero 1913.="

El naufragio a que se refiere la reseña anterior, sucedió a las once y media de la noche del 4 de Enero de 1913, cuando regresaba de la pesca el vapor "Constantino chikiya", patroneado por Pedro Berrotaran.

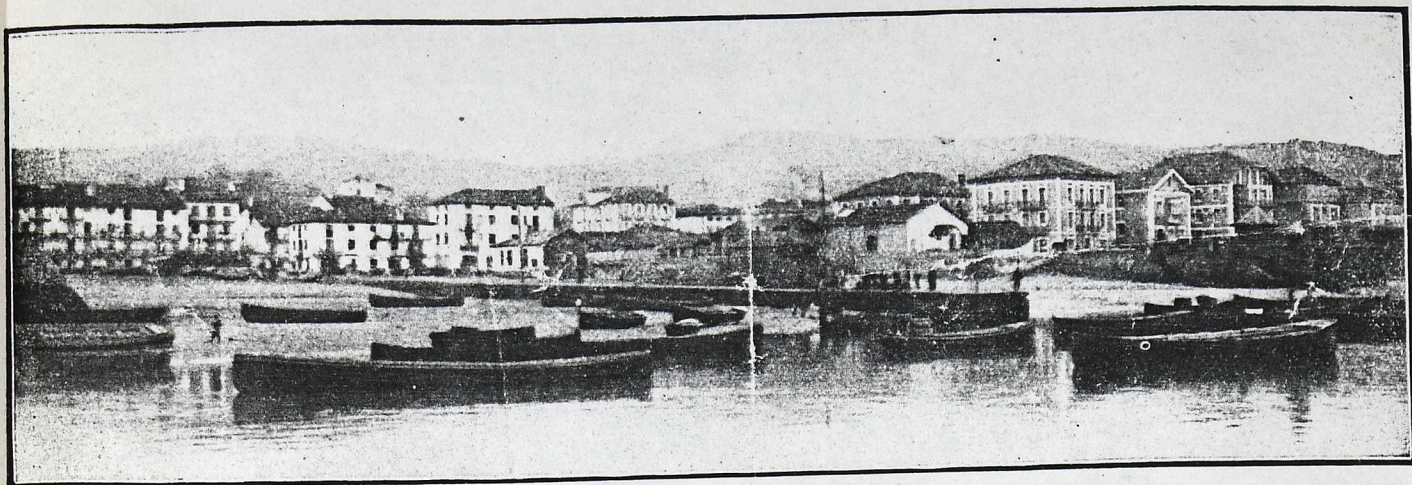
perecieron ahogados, Nicolas Virto - Maquinista - José Maria Tumas, Robustiano Alcain, Manuel Amunarriz, Mariano Arribillaga, Marcelino Olascoaga, Isidro Lecuona y su hijo Antolino, se salvaron Pedro Berrotaran (patrón) y Bonifacio Virto.

Sesion 6 de Enero de 1913 - El Sr. Presidente dá cuenta oficial a la Corporación de la desgracia horrible ocurrida en la barra de este puerto la noche del 4 del corriente en la que perecieron ahogados doce hombres de catorce tripulantes de que se componia la tripulación del vapor pesquero de la matricula de este Puerto "Constantino Chiquiya" ocurrida a la entrada de la barra a cosa de las once y cuarto de la noche del 4 del corriente, habiendo salvado solamente el patron Don Pedro Berrotaran y el fagonero Don Bonifacio Virto.

1 de Febrero 1913 - Socorros acordados por la Diputación de 125 pesetas a cada una de las familias de la náufragos del "Constantino Chiquiya" y otra de veinticinco centimos diarios a cada uno de los hijos menores de ocho años que aquellos han dejado hasta tanto que cumplan dicha edad.

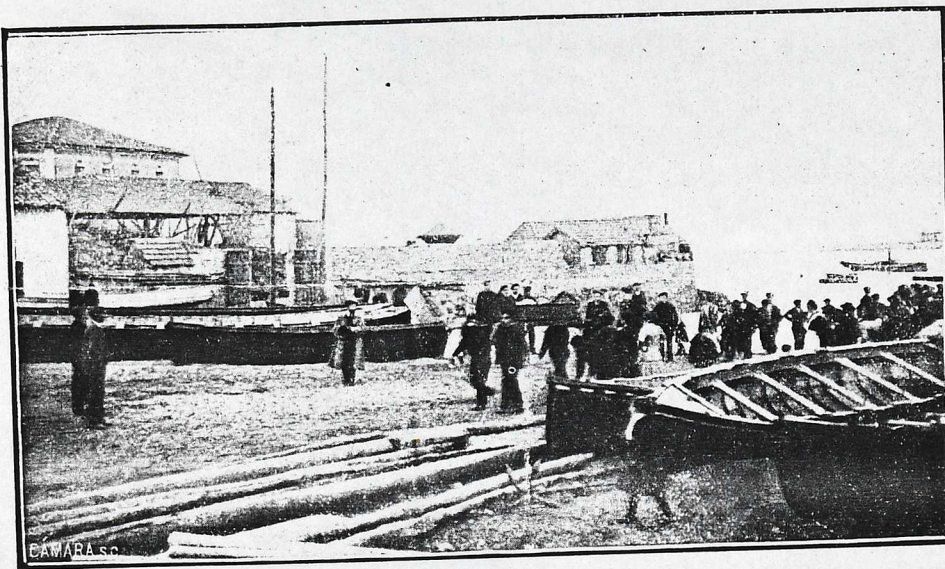
MUNDO GRÁFICO

LA CATÁSTROFE DE FUENTERRABÍA



Panorama de Fuenterrabía, á la vista de cuya playa naufragó el vapor pesquero "Constantino Thikiya" en la madrugada del domingo 5 del actual, ocasionando la muerte de doce tripulantes

En la madrugada del domingo 5 del actual, ocurrió una catástrofe marítima en Fuenterrabía, que ha causado la penosa impresión que es de suponer en todos los pueblos de la costa. A la caída de la tarde del sábado llegaron á San Sebastián tres vapores pesqueros cargados de sardina, haciéndose á la mar ya de noche para regresar al pueblo de su procedencia. En vista del aspecto imponente del mar, que llegó á embravecerse en términos muy alarmantes, uno de los vapores se quedó en Pasajes, continuando los otros dos con rumbo á Fuenterra-



Conducción de los cadáveres, que fueron encontrados después de la catástrofe, al depósito del cementerio

bía. Capeando el temporal permaneció á la vista del pueblo uno de estos dos, en tanto que el otro, denominado «Constantino Thikiya», continuaba su marcha, confiando sus tripulantes en las buenas condiciones marinerías del barco, que era de reciente construcción. Un furioso golpe de mar ocasionó el naufragio, que ha costado la vida á doce de sus tripulantes, habiéndose salvado únicamente dos, el fogonero y el patrón, Pedro Borrotarán.

Nuestros grabados registran el triste epílogo de este doloroso drama del mar, insaciable y traicionero.



Extracción de los cadáveres, que aparecieron flotando en el mar, para ser conducidos al depósito del cementerio, á fin de proceder á su identificación



Tres de los cadáveres de los naufragos que fueron encontrados en las costas francesas, cerca de las peñas denominadas "las gemelas"

FOTS. LECUNA

NAUFRAGIO EN FUENTERRABIA



hermosos, pero al amanecer, que salvó a su hermano Pedro, patrón del vapor "Constantino", reuniéndolos en el momento en que se hundía



El pequeño vapor pesquero "Constantino", que naufragó al cruzar la barra de Fuenterrabia el 4 del actual, pereciendo doce de sus tripulantes. Una escena del naufragio; recogiendo los cadáveres de los naufragos arrojados por el mar a la playa



El carabinero Pacheco, que hizo dos disparos de alarma al enterarse del peligro que corría el "Constantino", y prestó los primeros auxilios

El Cantábrico ha vuelto a sembrar de dolor entre las familias de los pescadores que viven en las playas. El último accidente ocurrido en la madrugada del 4 del actual ha llevado la desolación a muchas

familias. Al cruzar la barra de Fuenterrabia el vaporcito pesquero "Constantino", que navegaba de alta mar, el fuerte oleaje le hizo zozobrar, pereciendo doce hombres de los catorce que componían la tripulación.

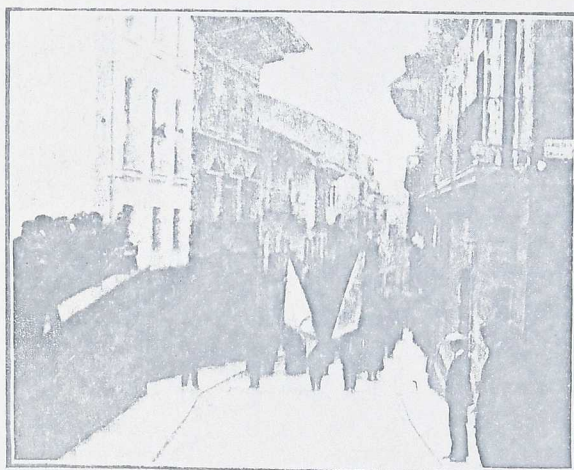


Lancha con los tres últimos cadáveres recogidos después del naufragio

FOTO. MARTIN



Grupo de distinguidos jóvenes de Fuenterrabía que tomaron parte en dos veladas que se han celebrado en aque-lla población con objeto de recaudar fondos para las familias de los naufragos del vapor "Constantino".



Comitiva formada por las autoridades de San Sebastián, sociedades y cofradías, dirigiéndose a la Iglesia para asistir a los funerales por las víctimas de Fuenterrabía.

FOTS. LEGUÑA



Ramón Amunarriz
Patron del vapor de pesca
"Lince", que salvó a los
cuatro tripulantes del "San
Cipriano", naufragado en
aguas de Santander.



Distinguidos jóvenes de Fuenterrabía, que han organizado dos interesantes veladas a beneficio de las familias de los naufragos que perecieron en la catástrofe ocurrida en la noche del 4 del corriente.

En la madrugada del domingo 5 del actual ocurrió una catástrofe marítima en Fuenterrabia, que ha causado la penosa impresión que es de suponer en todos los pueblos de la costa.

A la caída de la tarde del sábado llegaron a San Sebastián tres vapores pesqueros cargados de sardina, haciéndose a la mar ya de noche para regresar al pueblo de su procedencia. En vista del aspecto impresionante del mar que llegó a embravecerse en terminos muy alarmantes, uno de los vapores se quedó en Pasajes continuando los otros dos con rumbo a Fuenterrabia. Capotando el temporal permaneció a la vista del pueblo uno de estos dos, en tanto que el otro denominado Constantino Thikiya continuaba su marcha confiando sus tripulantes en las buenas condiciones maríneas del barco que era de reciente construcción. Un furioso golpe de mar ocasionó el naufragio que ha costado la vida a doce de sus tripulantes, habiéndose salvado únicamente dos, el fogonero y el patron Pedro Berrotarán.

Nuestros grabados registran el triste epílogo de este doloroso drama del mar insaciable y traicionero.

El Cantabrico ha vuelto á sembrar desolación entre las familias de los pescadores que viven en sus playas. El último accidente ocurrido en la madrugada del 5 del actual ha llevado la desolación a muchas familias. Al cruzar la barra de Fuenterrabia el vaporcito pesquero CONSTANTINO que regresaba de alta mar el fuerte oleaje le hizo zozobrar, pereciendo doce hombres de los catorce que componian la tripulación.

En la mañana del 4 de Abril de 1915, perecieron ahogados Don Francisco Sarasola Gallastegui, contratista de las obras de construcción del Puerto de Refugio y los obreros José Maria Echarte Echaide y Pablo Camio Oyarbide, cuando iban en una gabarra con material de obras para la construcción del referido Puerto de Refugio.

En la barra el día 9 de Febrero de 1915, fueron arrebatos por una ola del caporcito "Santisima Trinidad" pereciendo ahogados Pedro Campandegui Gati, soltero de 24 años, sostén de sus padres Pio Campandegui y Canuta Gati y Juan Zubialde Gaztelumendi, casado de 32 años, sostén de su esposa Inés Lecuona y de tres hijos llamados, Eugenia de 6 años, Felix de 3 y Angel Zubialde Lecuona.

EXPLOSION DE LA CALDERA DEL VAPOR PESQUERO "BI ANAYAK"

A las cinco de la tarde del día 26 de Marzo de 1921, frente a la rampa número dos del nuevo cerramiento del Ensanche "Puntal de España" explotó la caldera del vapor pesquero "Bi Anayak".

El vapor de la matrícula de este puerto estaba practicando algunas pruebas, después de sufridas importantes reformas. Ocasionó la muerte instantánea del patrón Eustaquio Amunarriz Jauregui, desapareciendo en el momento de la explosión un hijo del mismo de cinco años German Amunarriz.

Fallecieron un cuñado suyo Ignacio Lazcanotegui, recién casado, de 23 años de edad; el pescador Joaquin Salaberria, de 27 años, recién casado, y el pescador Antonio Iriazabal, de 18 años. Quedaron gravísimamente heridos, el mecánico Francisco Gonzalez, casado, de 38 años, padre de cuatro hijos, cuñado del Patrón, al que hubo de amputársele la pierna derecha por la parte superior del muslo; Rufino Elduayen de 14 años, con grandes quemaduras que interesan la vista; Bernardo Campandegui de 18 años con grandes quemaduras; Juan Amunarriz de 14 años y Angel Amunarriz de 9 años, hijos del finado Patrón, ambos con quemaduras que, así bien, interesan la vista.

El niño desaparecido fué encontrado el día 1 de Abril. Este día 26 de Marzo 1921, era sábado de gloria.

EXPLOSION DE LA CALDERA DEL VAPOR PESQUERO "SAN LUIS"

La mañana del 5 de Agosto de 1921, a cosa de las ocho horas, en alta mar, a noventa millas del Cabo Higuer, estando dedicado a las faenas de la pesca del atun, explotó la caldera del vapor "San Luis". La explosión causó la muerte del maquinista Jose Maria Olasagasti Gonzalez, casado de 42 años, que deja esposa y cinco hijos; la desaparición, pepeciendo indudablemente ahogados, de los pescadores Matias Larrarte Jauregui, de 59 años; José Ramón Ortiz Aguirre, casado de 40 años; Galo Gaztañaga Astarloa, casado de 30 años, y heridas gravísimas a los hermanos Celestino y Augenio Aguirre Echeveste de 31 y 30 años.

El 20 de Agosto de 1921, falleció, en la Casa de Beneficencia el pescador Celestino Aguirre, gravemente herido en la explosión de la caldera del vapor "San Luis" antes reseñada.

El Ayuntamiento en sesión del 13 de Agosto de 1921, acordó solicitar del Sr. Gobernador Civil el ingreso en la Orden de Beneficencia y otorgamiento de la Cruz correspondiente a favor de la Superiora de este Hospital Sor Josefa Echeberria e Ibarguren, por sus desvelos en pró del necesitado, en los casos de la última epidemia variolosa que se desarrolló en la Ciudad y en las terribles catástrofes marítimas de los vapores de pesca "Bi Anayak" y "San Luis".

R.O. 4 de Marzo de 1922 - Concediendo la Cruz de primera clase con distintivo morado a Sor Josefa Echeberria Ibarguen, Superiora de las Hijas de la Caridad y de la Casa de Misericordia de San Gabriel, corriendo los gastos de cuenta del Ayuntamiento.

El dia 4 de Abril de 1949, estando en las faenas de la pesca el vecino Celso Bandrés, se le volcó la lancha y pereció ahogado.

En la Barra, punta del Espigon, el dia 19 de Diciembre de 1951, cuando regresaban de la pesca los vecinos Anselmo Arribillaga y su hijos Carlos, asi como Pedro Lizargarate y Obdulio Alvarez, un fuerte golpe de mar, volcó la lancha, y perecieron ahogados Anselmo Arribillaga, Pedro Lizargarate y Obdulio Alvarez.

El hijo del primero Carlos Arribillaga, consiguió a duras penas agarrarse a unas piedras del Espigón salvándose, mas al observar la falta de su padre se tiró nuevamente al agua, en un impulso de deseo de prestar ayuda a su padre, no consiguiéndolo y pereció tambien ahogado.

El mes de Noviembre de 1919, frente al paraje de Punta Socorro, se perdió el Velero Mexicano, ACAPULCO, salvándose toda la tripulación.

Tenia carga. Conservas de berdeles en latas asi como pastas para alimento del ganado vacuno.

Paso clandestino a Francia. En un frio anochecer invernal, del mes de Enero de 1920, cuando pasaban a Francia Portugueses, zozobró cerca de la playa, a poco de salir de las cercanias de "Arroka" un lanchón repleto de portugueses, pereciendo ahogados trece.

El dia 4 de Mayo de 1970, hacia las ocho de la tarde, pereció ahogado el remero de la trainera "Ama Guadalupekoa", Jose Maria Sagarzazu Mendizabal, del caserio Astigarraganea.

Cuando regresaban del entrenamiento en donde les entró mucha agua en la trainera, al parar de remar en la orilla entre el Espigón Francés y el Español, se hundió la embarcación.

Algunos no sabian nadar, entre los que se econtraba José Maria Sagarzazu, mas con la ayuda de los que sabian hacerlo y de los pescadores que en ese momento regresaban de las faenas de la pesca, pudieron salvarse todos, menos Jose Maria, que desapareció bajo las aguas y no pudieron encontrarlo.

Al cabo de trece (13) dias, o sea el 16 de Mayo, fué hallado

el cadáver por un pesquero de San Juan de Luz y llevado a Bayona.

Hechas las diligencias precisas, se trajo el cadáver y enterrado en el Cementerio de nuestra Ciudad.

A los funerales que se celebraron en la Parroquia, el día 10, asistió un gentío inmenso.

El pesquero de arrastre "Angelete" de Pasajes, fué abordado y hundido por un Mercante, en las proximidades de Brust (Francia) el día 30 de Enero de 1958, pereciendo ahogados los tripulantes Francisco Berra, Patrón, del Caserio Ochotenea, Felix Sagarzazu del caserio Inciondonea y Francisco Trecu, del caserio Errazquiñenea, naturales y vecinos de esta Ciudad.

L. R. B.

PATRONES DE PESCA QUE DESDE EL AÑO 1900, DESEMPEÑARON
EL CARGO DE ABAD MAYOR DE LA COFRADIA DE MAREANTES DE
SAN PEDRO DE ESTA CIUDAD DE FUENTERRABIA-HONBARRIBIA

<u>AÑO</u>	<u>NOMBRES Y APELLIDOS</u>	
1900	- Sebastian Exponda	- Arraka
1901	- Hermogenes Berrotarán	- Pompas
1902	- Pedro José Zubillaga	- San Pedro
1903	- Manuel Sorondo	- Sipi tarra
1904	- Toribio Echeveste	-
1905	- Pedro Berrotarán	- Solio
1906	- Julian Alcain	-
1907	- José Miguel Iridoy	- Minchina
1908	- Hermogenes Berrotarán	- Pompas
1909	- Evaristo Olaizola	- Cholocho
1910	- Tomas Esponda	- Arraca
1911	- Pedro Berrotarán	- Solio
1912	- Florentino Campandegui	- Sabic
1913	- Hermogenes Berrotarán	- Pompas
1914	- José Angel Alza	- Urrescua
1915	- Lucio Sagarzazu	-
1916	- Federico Goñi	- Navarro
1917	- Florentino Campandegui	- Sabic
1918	- José Miguel Iridoy	- Minchina
1919	- Julian Alcain	-
1920	- Federico Goñi	- Navarro
1921	- Salvador Martinez	- Artxaya
1922	- Tomas Exponda	- Arraca
1923	- Vicente Larrarte	- Cojones
1924	- Angel Exponda	- Arraca
1925	- Trinidad Goñi	- Navarro
1926	- Daniel Ortiz	- Txintxero
1927	- José Berrotarán	- Mizarra
1928	- Bernerdo Sistiaga	- Txantxo
1929	- Melchor Amunarriz	- Bortxolo
1930	- Jose Maria Eizaguirre	- Momorrua
1931	- Timoteo Oronoz	- Tximo
1932	- Fermin Amunarriz	- Potxua
1933	- Manuel Alcain	-
1934	- Eugenio Lazcanotegui	- Trallo
1935	- Eugenio Aguirre	- Romanones
1936	- Nicolas Oronoz	- Fraile
1937	- Sebastian Oronoz	- Boca de Oro
1938	- Fermin Virto	-
1939	- Bernardo Sistiaga	- Txantxo
1940	- Jose Maria Eizaguirre	- Momorrua
1941	- Patricio Larruscain	-
1942	- Manuel Alcain	-
1943	- Juan José Susperregui	- Sacarra
1944	- Sebastian Oronoz	- Boca de Oro
1945	- Ambrosio Afizmendi	- Parera

AÑONOMBRES Y APELLIDOS

1946	Antonio Sorondo	Beltxa
1947	Julian Arrambide	Boltxibiki
1948	Fausto Zubillaga	Moñofio
1949	Florentino Campandegui	Sabio
1950	Eugenio Berrotarán	Pompas
1951	Sebastian Oronoz	Boca de Oro
1952	Ambrosio Arizmendi	Parera
1953	Jose Ramon Lazcanotegui	General
1954	Juan José Susperregui	Pitxar
1955	Manuel Alcain	
1956	Pedro Aguirre	Romamones
1957	Carlos Olascoaga	Nagusi
1958	José Ramon Lazcanotegui	General
1959	Eugenio Berrotarán	Pompas
1960	Julian Lazcanotegui	Antxara
1961	Pedro Amunarriz	Bortxolo
1962	Andres Susperregui	Sacarra
1963	Sebastian Oronoz	Boca de Oro
1964	Angel Sorondo	
1965	Francisco Salaberria	
1966	Pedro Amunarriz	Matutina
1967	Pedro Aguirre	Manzano
1968	José Miguel Elduayen	Tuku Tuku
1969	Cayetano Olascoaga Ortiz	
1970	Florencio Sorondo Iriberry	
1971	Julian Oronoz Alcain	
1972	Juan Altuna Arrambide	
1973	Juan Maria Amunarriz Virto	
1974	Agustin Oronoz Eizaguirre	
1975	Jose Miguel Elduayen Emazabel	
1976	idem idem idem	
1977	idem idem idem	
1978	idem idem idem	
1979	Juan José Susperregui Sorondo	
1980	idem idem idem	
1981	Jon Echeburu Badiola	
1982	José Miguel Elduayen Emazabel	
1983	Jose Miguel Elduayen Emazabel	
1984	José Miguel Elduayen Emazabel	

=====

FLORENTINO PORTU

-216-

Partenal de Peninos de las
trinidad

Antonio Soronolo	<u>Caril</u>
Sebastian Esponola	<u>Araca</u>
Mmanuel Goicochea	<u>Sumedegui</u>
Melchor Amunamig	<u>Rocholo</u>
Ramon Lecuona	<u>Mira Cielo</u>
Tomás Lecuona	<u>Abiola</u>
Ramundo Olaseuase	<u>Enca</u>
Virico Poiri /	<u>Navarro</u>
Maccedonio Emacotel	<u>Cacharro</u>
Roman Aquino	<u>Romando</u>
Paco Gonzalez	<u>Coradino</u>
Jose Angel	<u>Lupentio</u>
Tomás Iza	<u>Iza</u>
Andro Aquino	<u>Pido</u>
Roman Iza	

ANZUELEROS

Los anzuelos para la pesca del atún y el besugo, se realizaban a mano en esta Ciudad, no sólo para los pescadores de este puerto, sino para toda la costa.

Los primeros anzueleros que se conocían, allá por el año de 1905 y se dedicaban a esta industria de hacer anzuelos para la pesca del Atún, eran:

Eduvigio Arribillaga; Eugenio Salaberria, conocido por Eugenio Llezo y Gregorio Arribillaga, el famoso "Petrikillo".

Para la pesca del besugo, lo hacían los hermanos Alfonso y Roman Alza; Celestino Salaberria y Nicasio Salcedo.

Esta profesión fué ampliando de ejecutores, así el año 1907, eran anzueleros los hermanos Celestino y Eugenio Aguirre - Marciano y Marino Arribillaga - Pedro Oronoz, (Pello barbero) - Nazario Alza.

Poco a poco fué extinguiéndose esta profesión, debido a cambios en el procedimiento de la pesca, redes, etc. y principalmente a la instalación de comercios de venta al por mayor de anzuelos en la provincia, y ya en el año 1930, se puede decir, que el único que continuaba en esta industria, era el anzuelero Severo Berrotarán.

Las cuerdas para esta clase de pesca, lo confeccionaban también en nuestra Ciudad, por los dos cordeleros que existían y que vivían de esta industria, Don Gil Garcia Damborenea y Crescencio Lasa.

SISTU EGILLEAK

Se les llamaban "Sistu Egilleak" a los ejecutores de las cestas para la pesca de la langosta y otras especies, llamadas "GURGULLAS". estas cestas lo hacían a mano. He aquí algunos de los vecinos que se dedicaban a este trabajo, llamados:

Fermin Cojua
Moises Eguia
Leandro Olaizola con sus dos hijos